

ENGENHARIA

Opção pelo Barreiro não é sustentada segundo OE

Para a Ordem dos Engenheiros, não se efectuaram estudos suficientes para sustentar a decisão de construir o terminal de contentores no Barreiro. Ao Construir, o bastonário da Ordem dos Engenheiros explicou que, sem estudos, corre-se o risco de arrastar o país para um encargo bastante maior do que o investimento inicialmente previsto nesta infra-estrutura. Para Carlos Matias Ramos, é “estranho” que o LNEC não tenha sido consultado num assunto tão “complexo e difícil como este” **PÁGS. 08-09**



Engenharia

www.construir.pt

Investimento Público

OE tem “muitas dúvidas” quanto ao terminal no Barreiro

A carência de estudos que sustentem a decisão de construir o terminal de contentores no Barreiro preocupa a Ordem dos Engenheiros. Para o bastonário da Ordem, Carlos Matias Ramos, neste processo, “decide-se, e depois estuda-se”, sem preocupação para os encargos futuros que esta medida poderá acarretar para o país



Carlos Matias Ramos, Ordem dos Engenheiros

Pedro Cristino

pcristino@construir.pt

A eventual decisão de construir o terminal de contentores no Barreiro preocupa a Ordem dos Engenheiros (OE), que, na voz do seu bastonário, exprime a consternação pelo facto de esta escolha não se encontrar devidamente fundamentada em estudos e análises técnicas quanto à localização da infra-estrutura. Ao Construir, Carlos Matias Ramos destaca que as dúvidas quanto ao local “são muitas”, e, portanto, “os riscos que se correm em termos de processo de decisão são relativamente elevados”, e defende a realização de um “estudo complexo” para sustente a decisão sobre o local do futuro terminal de contentores da região de Lisboa e Vale do Tejo.

Modelo do LNEC

Matias Ramos sublinha que o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) dispõe, actualmente, do “melhor modelo numérico do Estuário do Tejo”, o qual sustentou já várias decisões da Administração do Porto de Lisboa (APL). Assim, o engenheiro acha “estranho” o facto de o LNEC não ter sido consultado “num aspecto tão complexo e difícil como este”, referindo o problema de caracterização dos volumes de dragagem e manutenção. “São sedimentos muito finos em que a própria salinidade influencia o sistema de deposição”, aponta, acrescentando que a recente discussão sobre a localização do terminal, ocorrida na Sociedade de Geografia, permitiu concluir que “há ainda muitos estudos a desenvolver para se reduzir os riscos

a valores aceitáveis, para que não haja, depois, consequências em termos de o Estado suportar situações para as quais não teve o cuidado suficiente para antecipar”.

Por decisões fundamentadas

A Ordem dos Engenheiros está preocupada com o que “aconteceu no passado” no campo do investimento público, em que “decisões de investimento não fundamentadas tiveram consequências” que levaram o país a “suportar encargos para os quais não estava preparado”. Para Matias Ramos, qualquer decisão - “que terá de ser sempre política” - deve ser “sustentada numa espécie de um guião que garanta que cumprimos tudo aquilo que o conhecimento permite”, de forma a que a decisão

acarrete “o mínimo de erro possível” e integre “todas as componentes como a engenharia, as análises financeira, do ordenamento do território e ambiental”. Para o bastonário, o caso específico do Barreiro não pode ser visto apenas como desenvolvimento de uma região, mas inserido num contexto nacional. “Não tem nada a ver com Barreiro - que aliás, acho que é uma área que merece especial atenção. Tem a ver com o porto no Barreiro, para se resolver um determinado objectivo - a satisfação de uma procura que se estima necessária para o Porto de Lisboa em alternativa a outras que, neste momento existem”, frisa, explicando que há que arranjar “mecanismos para potenciar o desenvolvimento económico de zonas deprimidas que foram pujantes em determinada época, e que agora estão a sofrer as consequências da transição de um passado industrial”. Contudo, esses mecanismos não podem ser “retirados da cartola, sem a devida sustentação técnica, financeira, da análise de custo-benefício”, entre outras. A actividade económica “tem de se integrar numa lógica de desenvolvimento de um país”, destaca.

Custo pode derrapar

Inicialmente estimado em 600 milhões de euros, a Ordem dos Engenheiros, com base nas informações resultantes do modelo numérico do LNEC para o Estuário do Tejo, teme que o custo do terminal possa ultrapassar bastante este valor. “Tenho dúvidas, pela forma como alguns dos documentos estão apresentados, que haja estudos suficientes para garantir a solidez dos números anunciados”, declara Matias Ramos, explicando que “não há experiência em Portugal em dragagens em lodo para profundidades na ordem da que se estima necessária para garantir os tais calados de 14,5



metros, o que implica cotas de serviço de -16". "Em antecipação, temos de ir mais fundo para que tenhamos capacidade de encaixe dos sedimentos que vão sendo depositados ao longo da vida da obra e que pode ir a um valor estimado de -20 e ainda não nos provaram que estamos errados", refere. Neste contexto, deixa um desafio: "provem-me que o estudo está bem feito, que não há risco nenhum de desvios brutais em relação àquilo que são afirmações recentes, nomeadamente por parte da APL, que nem se entendem alguns valores que estão descritos". Matias Ramos salienta que nada move a OE "contra ninguém, contra nenhum Governo", sublinhando que o único interesse que move a associação "é o interesse do país". "Decide-se e depois estuda-se", acusa o bastonário da Ordem.

Traçado do canal

Uma outra preocupação da Ordem dos Engenheiros tem como génese o traçado do canal de navegação relativo ao terminal no Barreiro.

"São navios com larguras de 40 metros e comprimentos de mais de 200 metros, são navios para 8 mil TEU", explica. Para o engenheiro, o traçado do próprio canal que é apresentado neste momento "não se ajusta àquilo que é necessário e indispensável para garantir boas condições de manobra" de navios com estas dimensões e "dizer-se que se vai aproveitar o canal do Seial para poder intorduzir o canal de acesso é, no mínimo, inaceitável". Para Matias Ramos impõe-se um estudo "muito bem fundamentado, com base em modelos, que garanta que um navio que se aproxima terá acesso ao terminal, que tem um canal com um traçado adequado às exigências de vento, de manobrabilidade e de correntes". Segundo o responsável da Ordem, é referido "um canal com 150 metros de largura". Contudo, "se formos analisar a documentação técnica que sustenta o dimensionamento deste tipo de obras, é referido que, naquelas condições, para aqueles navios, são necessários, no mínimo, 200 metros de largura".

Barreiro "tirado da cartola"?

A opção pelo Barreiro começou apenas a tomar forma no final de 2014. Enquanto que, em 2013, a solução era a Trafaria, "o único documento [sobre o terminal no Barreiro] com alguma integração de objetivos surge em Novembro de 2014" - a Proposta de Definição no Âmbito do Estudo de Impacto Ambiental. "Foi o primeiro documento que, de boa forma integrada - não estou a dizer sustentada! - contempla aquilo que são os objetivos para o Porto de Lisboa", ressalva, acrescentando que o mesmo estudo foi alvo de "várias críticas" durante o período de consulta pública. "É muito incipiente e, na parte da engenharia, no sentido da infra-estrutura, é quase omissivo", acusa Matias Ramos, apontando também que o documento carece de "cobertura de outras áreas". Segundo o bastonário, "o traçado do canal aparece na sequência das pressões que temos vindo a fazer junto da APL que, a conta-gotas, vai dando al-

guma informação, que revela que não há uma avaliação profunda de todos estes processos",

Engenharia sai desvalorizada

Para Carlos Matias Ramos, impõe-se a realização de estudos antes da decisão e, neste caso, trata-se de uma avaliação de vários factores, dos técnicos aos ambientais, e da integração dentro de um plano estratégico "de todos os portos do país" e saber também o que "se pretende para este porto - se é "feeder", se é "transshipment". A partir daí trata-se de justificar a opção tomada e a exclusão das outras hipóteses. Para o engenheiro é ainda necessário encarar este processo "numa análise técnico-económica comparativa que envolva as diferentes componentes da engenharia em todo o processo de antecipação de decisão" e a não execução desta análise é, para Matias Ramos, um exemplo de que "a engenharia portuguesa está a ser subvalorizada". ■