



Bastonário da Ordem dos Engenheiros analisa a questão das dragagens no caso de ser construído o terminal de contentores

O terminal do Barreiro

Carlos Matias Ramos

A Ordem dos Engenheiros tem pautado as suas intervenções sobre temas transversais ao país, como o recentemente anunciado pelo Governo sobre o terminal de contentores do Barreiro, por forma a contribuir para que decisões sobre obras estruturantes sejam devidamente fundamentadas, o que não acontece, como prova a pertinência de algumas questões que importa esclarecer.

Está justificada, à luz de um plano estratégico nacional para os portos, a opção de um terminal de contentores no Barreiro face à alternativa de valorização dos terminais existentes na Área Metropolitana de Lisboa?

Os encargos serão totalmente suportados pelos privados, independentemente dos volumes de dragagem que venham a ser efetivados?

Neste artigo irei centrar-me apenas no problema das dragagens, embora outras questões mereçam ser abordadas.

Na “Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental”, elaborada pela APL, datada de novembro, o novo terminal de contentores do Barreiro destina-se a receber navios porta-contentores com a capacidade até 8000 TEU1.

Trata-se de uma obra tecnicamente complexa que implicará a construção de um cais de acostagem com 1500m, uma bacia de acostagem à cota de serviço de -17m(ZH) e uma bacia de manobra e um canal de acesso à cota de serviço de -16m(ZH), ou seja, com profundidades mínimas de 17m e 16m. O comprimento previsto para o canal é, de acordo com esse estudo, de cerca de 6590m. Não é apresentada a implantação destas obras.

Para avaliação dos custos das dragagens necessárias há que ter em atenção um aspeto fundamental: quando se draga num fundo lodoso em equilíbrio, como é o caso da zona prevista, o transporte natural de sedi-

mentos dá origem, logo após a execução das dragagens, a um processo de sedimentação (envasamento), que tende a repor a situação inicial, o que impõe dragagens a cotas bastante mais profundas do que as de serviço.

Os fenómenos de envasamento são extremamente complexos. Utilizando para os cálculos uma abordagem analítica com base em dados de levantamentos na zona do Alfeite, verifica-se que, para garantir cotas de serviço ao fim de um ano de -17m(ZH) e de -16m(ZH), as cotas de primeiro estabelecimento terão de ser da ordem de -22,5m(ZH) na bacia de acostagem e de -21m(ZH) na bacia de manobra. No canal de acesso, estes valores variarão entre -21m(ZH) e -16m(ZH).

Os cálculos foram sustentados na Carta Hidrográfica “Porto de Lisboa — De Alcântara ao Canal do Montijo”, nr. 26305, do Instituto Hidrográfico, que aponta para cotas médias do leito, na zona, acima de -5m(ZH), e na envolvente ao local de implantação do futuro terminal de cerca de -2m(ZH). Obtêm-se, assim, volumes de dragagens de primeiro estabelecimento de 27 milhões de metros cúbicos e, para as de manutenção anual, de cerca de 8.

Surgem as seguintes questões: quanto custam as dragagens? Onde são depositados os materiais dragados e em que período do ano? Os custos das dragagens de manutenção serão suportados pelas taxas do terminal?

Assumindo que os custos correspondem apenas a sedimentos não contaminados, o que carece de confirmação, dado que na zona próxima há

sedimentos altamente contaminados, obtêm-se, para as dragagens de primeiro estabelecimento e de manutenção anual, valores estimados de 160M€ e de 48M€, respetivamente.

As dúvidas adensam-se e os custos aumentarão se se confirmar a existência de contaminação dos sedimentos, tal como foi bem evidenciada por análises em sondagens em áreas limítrofes.

Em colaboração com os engenheiros José Cerejeira e Pedro Figueira

1 TEU — Twenty-foot Equivalent Unit (unidade equivalente a 20 Pés≈6m).

