

## Sessão da ADFER sobre travessias do Tejo discutiu expansão do terminal de Alcântara

Cargo Transportes & Logística - News Online nº4871  
[http://cargodicoes.pt/news/n\\_487\\_cont.html](http://cargodicoes.pt/news/n_487_cont.html)

João Carvalho defendeu que, sendo a carga que paga toda a actividade que se desenrola no estuário do Tejo, será sempre ela a razão principal para a existência do porto. Além disso, e a atestar a importância desta estrutura, "é o porto preferencial para os países de expressão portuguesa, EUA, Regiões autónomas, servindo directamente Lisboa e Vale do Tejo e indirectamente todo o país, com tráfego significativo com Espanha. É um porto natural que serve 3 milhões de habitantes, o maior porto do país em carga seca e contentores, como Sines o é em carga líquida", disse João Carvalho.

As palavras do presidente dos armadores foram proferidas na mais recente sessão da ADFER, que decorreu na passada sexta-feira na Sociedade de Geografia e congregou uma série de individualidades como poucas vezes é possível ver na mesma sala. A mesa foi presidida por Azevedo Soares, mas este não era o único ex-ministro da sessão - também pontuava Monteiro de Morais - sendo o ex-ministro do Mar acompanhado pelo já citado João Carvalho, presidente da Comunidade Portuária de Lisboa, professor Mário Lopes, Almirante Vidal de Abreu (ex-chefe do Estado Maior da Armada) Damião de Castro (ex-presidente do porto de Lisboa) e José Manuel Cerejeira.

Esta sessão que pretendeu discutir as travessias do Tejo, tendo contado entre a assistência com vários professores do Instituto Superior Técnico, actuais (Paulino Pereira era um deles) e jubilados (Aqui, António Brotas, por exemplo) e a partir de certa altura Carlos Fernandes (presidente da RAVE).

Apesar de ter durado desde as 18 horas até perto das 21h30m, foi com dificuldade, e necessária firmeza, que Azevedo Soares encerrou os trabalhos, perante uma assistência que aguentou estoicamente perante o arrastar das horas bem para lá do comum nestas sessões, e pese se tratar de um dia de semana pouco propício a sacrifícios.

A sessão pretendia discutir as travessias do Tejo, e **Azevedo Soares**, na abertura, reconheceu a necessidade de uma terceira ponte, como aliás todos os intervenientes. A unanimidade não existiu quanto à opção Barreiro-Chelas, de que a RAVE recebeu mandado para construir; o ex-ministro do Mar diz-se "não convencido" que a opção eleita pelo Executivo seja a melhor, admitindo não ter conseguido informação que o leve a tomar posição por uma e outra alternativa (Beato-Montijo, no caso).

Em representação da Comunidade Portuária, **João Carvalho** referiu que a expansão do terminal de Alcântara para o milhão de teu não levanta questões do ponto de vista técnico, e traz emprego e riqueza para o país. Não concorda com a questão formal da entrega do terminal sem concurso, mas admitiu que podem existir interesses do Estado português que se sobrelevem ao concurso público.

Já quanto à nova ponte Chelas-Barreiro, João Carvalho avançou que "sempre achámos que a altura mínima teria que ser os 47 metros, e o vão navegável 450 metros de comprimento. Este último valor ainda permite manobrar, embora seja necessário recorrer a mais um rebocador, mas estamos preocupados por sabermos agora que há um pedido do presidente da C.M. de Lisboa para a baixar para os 42,5 metros. Vamos bater-nos pelos 47 metros de altura e acreditamos que o bom senso vai imperar."

**José Manuel Cerejeira**, também professor, veio defender a construção de um terminal da margem sul, a jusante dos silos da Trafaria, que poderia acolher um milhão de teu em 2010, com expansão para 2 milhões de teu em 2025, projecto que aliás já foi, em tempos não muito distantes, defendido pela APL e que ficaria por cerca de 100 milhões de euros. Como grande vantagem resolvia a questão futura do porto de Lisboa e também da erosão da Costa da Caparica. Este professor diz que não faz sentido "oferecer" o terminal de um milhão de teu ao concessionário, prorrogando o prazo até 2042, quando as projecções de tráfego da APL apontam para o esgotamento de Alcântara, já aumentado, a partir de 2025: "Isto faz algum sentido?". Alcântara não tem condições para ser um terminal moderno, de que Lisboa terá que dispor tarde ou cedo". Além disso, aponta "graves limitações de fundos em 60% do terminal (pedra a -10 e -13 metros, impossível de retirar) o que limita a apenas 40% os fundos a -16 metros". Além disso, o máximo que terá, como terreno adjacente, é 25 hectares. Em oposição à Trafaria, que permite o dobro da área com metade do custo, e a totalidade da parede de cais a -16 metros, no mínimo.

**Damião de Castro**, ex-presidente da APL, afirmou que gostaria de defender o projecto de alargamento mas contesta a forma como foi conduzido, por tornar o porto "vulnerável a uma parte da opinião pública e ao contrário do que se passa por todo o mundo não consegue conviver com a cidade". Recordou "as taxas praticadas em Alcântara são diferentes das de Santa Apolónia, na razão de um para três, sendo Alcântara menos onerosa para o concessionário". Castro defende que "seria melhor, primeiro, igualar as taxas nos dois terminais", pois "80% do tráfego que vai a Alcântara pode ir a Santa Apolónia e 100% do tráfego que vai a Santa Apolónia pode ficar em Alcântara, correndo-se o risco de Santa Apolónia ficar a ver navios. Oxalá o porto não venha a perder receita no futuro com a decisão agora tomada".

O ex-presidente da APL frisou que "os portos existem, também, para servir a economia. E a região de Lisboa e Vale do Tejo não pode prescindir do porto de Lisboa.

Ligando o porto à ponte Chelas-Barreiro, este ex-gestor portuário defende que essa opção "provoca grandes constrangimentos ao porto de Lisboa". E questiona: "Como é que, tendo-se mudado o aeroporto da Ota para Alcochete, como não é necessário mexer também nas acessibilidades? Será irrelevante essa mudança em termos de planeamento das acessibilidades dos transportes? E porque foi necessário no anúncio de mudança do aeroporto da Ota para Alcochete, logo ali, anunciar que a ponte seria Chelas - Barreiro?"

No princípio dos anos noventa do século passado vivemos toda uma grande polémica acerca da localização da ponte Vasco da Gama, também nessa altura alguns defendiam Cheias - Barreiro. Será que a decisão de hoje tem a ver com a decisão dessa altura?

Neste momento, em que decorre a discussão pública sobre a ponte, será importante o Governo tomar em conta todos os contributos, incluso o desta sessão, para corrigir este traçado que tanto vai prejudicar o porto de Lisboa".

Damião de Castro terminou com uma "recomendação em jeito de lembrança ao Governo: "No tempo em que tanto se fala, em Portugal e na União Europeia, que é preciso investimento público em infra-estruturas como forma de estimular a economia, o melhor é investir no grande terminal de contentores da Trafaria, pois os estudos dessa infra-estrutura remontam a mais de 30 anos. E sabe-se que o efeito multiplicador na economia do investimento público nos portos é altamente rentável quer na indução do investimento privado, quer na criação de emprego quer ainda nos efeitos sobre o produto. É, pois, necessário continuar a investir em projectos economicamente rentáveis e este é o caso".

O almirante **Vidal Abreu**, ex-chefe do Estado da Armada, defendeu que uma ponte como a de Chelas-Barreiro tem certamente implicações para a navegação. "A Marinha não foi consultada, nem o Instituto Hidrográfico. Fiquei incomodado, e ainda mais fiquei quando me apercebi que os vãos das calas do Samouco e Montijo vão ficar inutilizadas, pois as alturas da ponte agora projectada são inferiores às apontadas pela REFER e APL em 2006". Defende Vidal Abreu que a nova ponte vai durar por mais de 50 anos, e vai necessariamente condicionar a actividade portuária. Razão pela qual faz todo o sentido pensar em todas as alternativas. **Carlos Fernandes**, presidente da RAVE, explicou que os cálculos da nova ponte foram efectuados em consonância com as exigências da navegabilidade avançadas pela APL; "a RAVE vê a necessidade de colocar a altura do tabuleiro entre os 42,5 metros e os 47, e por isso ter sido apontada, primeiro, a medida maior, agora, com o pedido do presidente da C M de Lisboa, para os 42,5 metros, o tabuleiro ainda permitirá a operação portuária que hoje demanda Santa Apolónia e o Beato"; sobre o terminal (futuro, eventual) de contentores da Trafaria, revelou Fernandes que, se se avançar na sua construção, a REFER saberá encontrar forma de o ligar por via ferroviária ao Poceirão, e aí à rede nacional, contrariando a ideia de que já não é possível ligar a estrutura por caminho de ferro por já não haver canal livre. Ainda no longo período de debate, menção para duas intervenções: a de **António Brotas**, que criticou o traçado do TGV na margem norte, e a passagem do Trancão, pelas costas desse vale, e do também professor **Paulino Pereira**, que defende a opção Chelas-Barreiro para a terceira travessia mas que critica a escolha da localização Campo de Tiro de Alcochete para o novo aeroporto de Lisboa, demasiado afastado de Lisboa e do eixo ferroviário projectado pela terceira ponte. Na opinião deste ilustre especialista, e porque a nova ponte não serve o aeroporto em Alcochete, este faria muito mais sentido na zona Pinhal Novo - Poceirão, bastante mais próximo da capital, e em plena bifurcação das linhas que saem de Lisboa para o Algarve e Madrid.