

**Minhas Senhoras;**

**Meus Senhores;**

**Comunicação Social;**

**Boa noite a todos:**

**As minhas primeiras palavras são dirigidas à ADFER na pessoa do seu Presidente, Eng.º Arménio Matias, para saudar a Associação pela excelente iniciativa na realização desta sessão sobre um tema de grande interesse e muito falado nestes últimos dias.**

**Desejo ainda agradecer, Sr. Eng.º, o honroso convite que me endereçou para participar como orador, o que faço com muito gosto.**

**Uma saudação especial também aos meus colegas da mesa, Sr. Comandante Azevedo Soares, Sr. Dr. João Carvalho, Sr. Professor Mário Lopes, Sr. Almirante Francisco Vidal de Abreu e Sr. Eng.º José Manuel Cerejeira.**

**“Não existe uma visão estratégica que sustente e respeite o desenvolvimento do porto de Lisboa” excerto do convite que nos enviaram.**

**Efectivamente o porto de Lisboa tem sido, durante longos anos, vítima de uma certa incompreensão, diria mesmo mal-estar, no seu relacionamento com as Autarquias envolventes e, muito em especial, Lisboa.**

**Também do lado do Governo, accionista único, não tem existido o apoio necessário e desejável para pôr em marcha as políticas adequadas.**

**Na actualidade há, a meu ver, três questões que importa analisar e, porventura dar um contributo para as ultrapassar.**

**São as seguintes:**

**1.ª-Alargamento do terminal de contentores de Alcântara.**

**2.ª-Frente Ribeirinha de Lisboa.**

**3.ª-Nova ponte, rodo-ferroviária:Chelas-Barreiro.**

**Comecemos pela primeira:**

**Quanto eu gostaria, de hoje aqui, defender este projecto.**

Mas o que verifico é que não foi bem conduzido e o certo é que está a levantar uma onda de contestação sem precedentes.

Com procedimentos assim o porto fica mais vulnerável a uma parte da opinião pública. Parece que o porto, ao contrário do que se passa por todo mundo, não consegue conviver com a cidade.

Melhor seria que o porto e o Governo procedessem de maneira diferente.

Por um lado o plano estratégico do porto de Lisboa, ainda em projecto, devia ter sido muito bem explicado e discutido pela opinião pública e, de seguida, aprovado pelo Governo e tudo na primeira metade da presente legislatura.

Certamente o porto estaria hoje em melhores condições para tomar posições que lhe fossem favoráveis.

Por outro lado, o concessionário do terminal de contentores de Alcântara é também concessionário do terminal de contentores de Santa Apolónia.

Por razões várias as taxas praticadas em Alcântara são diferentes das de Santa Apolónia. Na razão de um para três, sendo Alcântara menos onerosa para o concessionário.

Seria melhor, primeiro, igualar as taxas nos dois terminais.

É que 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.

Corre-se o risco de Santa Apolónia ficar a ver navios.

Só o tempo o poderá dizer.

Oxalá o porto não venha a perder receita no futuro com a decisão agora tomada.

Vamos ver no que dá tudo isto, até porque vêm aí as eleições para as Câmaras Municipais e prevejo que o terminal de contentores de Alcântara vai ser tema forte em Lisboa.

É preciso não esquecer 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.

Vejamos a segunda:

Frente Ribeirinha de Lisboa.

Também aqui caímos no mesmo problema o porto e o Governo tem de fazer um esforço para clarificar o que é porto e o que é Autarquias. As medidas avulsas não resolvem nada e como os ventos, no actual contexto, sopram a favor das Autarquias, o porto acabará sempre por ficar mais atrofiado.

A R/C Ministros n.º 78/2008 e o D. L. n.º 117/2008 anunciados com muita pompa e já com Líder para executar as políticas definidas nesses diplomas, mas de momento só se

sabe da demissão desse Líder. E todos sabemos, de ciência certa, que projecto sem Líder é projecto parado.

Logo está parado.

E é pena, porque não basta dizer: “vamos fazer”. Este é um projecto mais que necessário para o bom relacionamento entre o porto e a cidade.

É que olhar para os problemas pelo ângulo positivo é difícil mas é o único caminho.

Terceira;

Nova ponte rodo-ferroviária: Chelas - Barreiro.

É sabido que a opção que se pretende construir provoca grandes constrangimentos ao porto de Lisboa.

O que mais me intriga, e isto é um desafio para os “experts” de planeamento, é que, mudando 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 Chelas - Barreiro.

Será que a decisão de hoje têm a ver com a decisão dessa altura?

Neste momento 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.

Para terminar deixo 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.

Tenho dito

Muito obrigado a todos.

Discurso proferido pelo ex-Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa, Eng.º Damião de Castro, na Sociedade de Geografia em 2008/11/21