

Sessão ADFER/SGL em 21 de Novembro de 2008

O Futuro do porto de Lisboa e as travessias do Tejo

Mário Lopes, Prof. do Dept de Eng^a Civil do IST (Área de Estruturas), Membro da Direcção da ADFER

A ADFER começou por ser uma Associação para a promoção do transporte ferroviário, tendo a vir a evoluir para a defesa de sistemas integrados de transportes. Tem vindo a promover um conjunto de debates sobre algumas das grandes obras públicas planeadas para os próximos anos e sobre visões estratégicas para sectores específicos, numa perspectiva de integração com outros meios de transporte e do impacto no ordenamento do território.

O processo de decisão sobre as grandes obras públicas deve ser claro e transparente e começar pela definição clara de quais os seus objectivos. Em geral haverá várias soluções para os mesmos objectivos, como para os casos do NAL, da Terceira Travessia do Tejo (TTT) e da ampliação da capacidade do porto de Lisboa. Assim é necessário comparar soluções alternativas segundo diversos critérios, essencialmente técnicos mas por vezes com algum grau de subjectividade. Se todos os critérios de análise indicarem que uma solução é melhor que todas as outras, o processo de decisão terminaria aí. No entanto em geral não é isso que acontece. Nestes casos é necessário ponderar a importância relativa dos diferentes critérios de comparação, podendo haver critérios diferentes igualmente válidos. Por isso esta ponderação não é uma tarefa técnica mas é matéria de decisão política. Por esta razão deve ser precedida de um debate público informado, ou seja, realizado após serem conhecidos os estudos técnicos sectoriais de comparação de alternativas, que portanto devem ser do domínio público. Para que o processo de decisão não fique manchado por suspeitas ou acusações de falta de transparência, estes estudos devem ser escrutináveis por qualquer observador independente que o deseje fazer. Infelizmente não é isso que tem acontecido em algumas das grandes obras públicas em Portugal nos anos mais recentes, em que o debate público informado quase não existiu. Veja-se por exemplo os casos da TTT, da localização da Estação Central de Lisboa, do traçado da Alta

Velocidade Lisboa-Porto na saída de Lisboa e da ampliação do cais de Alcântara. No caso da TTT o Governo anunciou a sua decisão imediatamente após a divulgação dos estudos técnicos de análise comparativa de soluções, antes de ser possível escrutinar os próprios estudos e de um debate informado sobre a decisão a tomar. No caso da ampliação do terminal de contentores de Alcântara uma das consequências da ausência de informação e debate foi um movimento de cidadãos que levou uma petição à Assembleia da República contra a obra em causa. Independentemente do seu conteúdo, a petição provavelmente não teria existido se o processo de decisão tivesse sido claro e a decisão justificada perante a comunidade técnica e a opinião pública. Outro exemplo recente da menorização da opinião pública nos processos de decisão foi a resposta do Sr Ministro Augusto Santos Silva às críticas sobre os custos conjuntos das grandes obras públicas: disse o Sr Ministro que os custos seriam divulgados à medida que as obras fossem adjudicadas, o que implica que o Governo informará a opinião pública dos custos das obras, mas não admitirá qualquer debate público informado antes da decisão. Ou seja, para o Governo o povo português não tem o direito de discutir se as obras em causa trarão benefícios que justifiquem os custos nem de querer que a sua opinião seja tida em conta no processo de decisão, mas fica com a obrigação de arcar com as consequências. Outro aspecto negativo que mina o debate público e o processo de decisão, é a percepção de que quem toma posições contrárias aos interesses e às decisões do Governo arrisca-se a sofrer represálias económicas. As pressões sobre as vozes discordantes sentem-se no sector da construção e obras públicas, mas provavelmente também na Comunicação Social e em outras áreas da vida pública. Na minha opinião vivemos numa democracia doente em que o Governo usa o poder económico do Estado para tentar asfixiar o exercício dos direitos de cidadania.

O debate que realizamos hoje trata do futuro do porto de Lisboa, tendo em conta os efeitos positivos ou negativos que novas travessias do Tejo possam ter. Todos sabemos como a nossa História está ligada ao mar e a importância que o porto de Lisboa já teve como instrumento de soberania e afirmação nacional, bem como de infraestrutura de desenvolvimento económico. E esta questão não é um assunto do passado. Os problemas energéticos e ambientais que cada vez mais condicionam o futuro da Humanidade vão obrigar a um uso cada vez maior dos meios de transporte mais

favoráveis destes pontos de vista, o transporte marítimo e o transporte ferroviário. É assim vital para o futuro de Portugal preservar a vocação e a capacidade portuária de Lisboa. No entanto novas travessias do Tejo na região de Lisboa são também importantes para o desenvolvimento económico do país. As populações sempre se fixaram junto à água, fonte de vida. O desenvolvimento natural de Lisboa seria assim em torno do estuário do Tejo, como previsto e bem no PROTAML, e só não foi essa a tendência no passado porque o Tejo constituía um obstáculo à ligação entre as margens. No entanto o interesse e a capacidade para vencer esse obstáculo são cada vez maiores, pelo que o desenvolvimento do porto de Lisboa, da náutica de recreio no estuário do Tejo e as necessidades da Marinha de Guerra têm necessariamente de ser compatibilizados com novas travessias do Tejo na região de Lisboa.

Os dois projectos mais relevantes relacionados com esta problemática actualmente na agenda pública são: a TTT e a expansão do terminal de contentores de Alcântara. Relativamente a este último creio que a 1ª questão que se põe é: existe uma alternativa? De acordo com diversos especialistas, o fecho da Golada (da Trafaria/Cova do Vapor ao Bugio) permitiria a construção de forma faseada, em função das necessidades e dos recursos disponíveis, de terminais de contentores com bastante espaço em terra e excelentes condições de fundos para receber os navios porta-contentores da futura geração que se prevê entrem em serviço dentro de poucos anos. Esta seria uma alternativa que os lisboetas veriam com certeza com agrado, pois libertaria a zona ribeirinha de Alcântara actualmente ocupada pelo porto de Lisboa, para usufruto da cidade. Quais são então os principais inconvenientes da realocização na Trafaria? Alguns especialistas, a Administração do porto de Lisboa e o Sr Ministro das Obras Públicas têm apontado razões como os custos da construção na Trafaria, que dizem ser elevados, a impossibilidade de criar bons acessos a essa zona, a instabilidade dos fundos e os inconvenientes ambientais e custos de ter de transportar grande parte dos contentores para a margem norte do Tejo, onde se localiza a grande parte dos pontos de origem e destino dos contentores que passam no porto de Lisboa. Em sentido contrário argumenta-se que o fecho da Golada é uma obra que se justifica por si própria por razões ambientais, para proteger as praias da Costa da Caparica e reduzir o assoreamento na entrada do Tejo, pelo que o seu custo não deveria ser imputado ao terminal da Trafaria. Os acessos rodoviários seriam fortemente

melhorados se se construísse a travessia Algés-Trafaria, que também se justifica independentemente da realocação de parte da actividade portuária na Trafaria. A criação de acessos ferroviários adequados à Trafaria exigiria a construção de uma linha até ao Pragal ou ao Fogueteiro, o que é viável. O problema da instabilidade dos fundos seria resolvido pelo fecho da Golada e construção do terminal. E os inconvenientes ambientais do maior percurso de transporte de contentores para destinos a norte do Tejo seria parcialmente compensado pelo facto de esse percurso não ser dentro da cidade de Lisboa. Relativamente ao outro projecto que referi, a TTT, a propósito do impacto na actividade portuária gostaria de citar o relatório do LNEC sobre a análise comparativa de localizações da TTT. Pode ler-se na página 227 que a APL considerava necessário para assegurar a navegabilidade em condições de segurança no canal de Cabo Ruivo um tirante de ar de 60m e um vão de 900m. Na realidade o vão adoptado é de 540m e o tirante de ar é de 46m. Naturalmente isto tem consequências: na página 229 do relatório, referindo-se à ponte Chelas-Barreiro escreve-se “tirantes de ar propostos pela RAVE os quais implicarão limitações operacionais portuárias muito significativas” e na página 231 escreve-se “a solução Chelas-Barreiro dificulta ou impossibilita a acostagem a determinados cais”. Estas conclusões ainda se podem agravar, pois ainda está em discussão a possível redução do tirante de ar para menos de 46m, conduzindo a valores próximos dos da Ponte Vasco da Gama. Podemos questionar-nos se com a solução Chelas-Barreiro não estamos quase a matar o porto de Lisboa entre St^a Apolónia e o Poço do Bispo, que é a parte do porto que dispõe de melhores acessos ferroviários e causa menos impacte urbanístico e ambiental negativo na cidade de Lisboa. Na página 237 escreve-se que “A solução Ponte Beato-Montijo ... interferirá ... em muito menor grau com a navegação portuária”. O relatório não refere as implicações das pontes para a náutica de recreio nem para a capacidade de fundeamento de grandes quantidades de navios no estuário do Tejo, questões cuja importância económica e estratégica desconheço. Refere no entanto que não haverá restrições à navegação e à actividade portuária se a opção for por um túnel embebido no leito do rio.

Tentei levantar algumas das questões relativas ao porto de Lisboa que creio que preocupam a opinião pública e os técnicos e sobre as quais os oradores e a assistência podem desejar pronunciar-se.