



Bastonário da Ordem dos Engenheiros põe em causa terminal do Barreiro

As decisões de investimento público

Carlos Matias Ramos

Tem sido repetidamente referido pela APL que as taxas de reassoreamento/envazamento na zona do Terminal do Barreiro são da ordem de 0,6-0,8 m/ano. Estes valores estão em contradição com os registados após a dragagem, realizada no final de 2010/início de 2011, no canal da Base Naval/Arsenal do Alfeite, cuja taxa foi cerca de duas vezes superior.

A velocidade do processo de reassoreamento depende da profundidade do canal a dragar, aumentando fortemente com a profundidade.

A metodologia que suporta a quantificação do processo de reassoreamento consta de publicações específicas e, em particular, de uma do LNEC. Com base nesta metodologia, verificamos que, dragando às cotas -15 m (ZH) e -20 m (ZH), passado um ano se terão, em média, por ação do reassoreamento, cotas no canal de -12 m (ZH) e de -16 m (ZH). Por isso, para dragagens de manutenção anuais não bastará dragar à cota -16 m (ZH) — cota de serviço estabelecida na “Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental”, da APL —, mas fazê-lo à cota -20 m (ZH).

Ou seja, a estimativa de volume de dragagem de manutenção por nós apresentada no Expresso de 3 de janeiro está correta, dentro dos erros admissíveis em obras desta natureza e nesta fase de estudos.

Em relação ao custo por metro cúbico de dragagem, ele depende fortemente do grau de contaminação dos sedimentos e da profundidade da dragagem.

Que dados de campo fundamentam a afirmação da APL de que não há lodos contaminados na zona a dragar? Foram feitas sondagens e colheitas de amostras que permitem sustentar esta afirmação? Se sim, porque não foram divulgadas?

No referido canal do Alfeite, com um volume dragado de 1,24 milhões de m³, cerca de 37% desse volume era da classe 3, classe de contaminação que impôs a deposição dos sedimentos no mar, em zonas longínquas da linha de costa, o que, como se compreende, agrava o custo (as classes de contaminação variam de 1 a 5). A zona normalmente utilizada para deposição deste tipo de dragados oriundos do estuário do Tejo é o “canhão de Lisboa”, na zona do cabo Espichel. Para esta dragagem, com cotas de -10 m (ZH), os custos unitários reais foram de cerca de 4,5€/m³.

Como é que se justificam os valores apresentados pela APL para as dragagens

de manutenção anual da ordem de 1,5€/m³ e custos totais de 1,5M€? Quais são os estudos que suportam estes valores numa situação tão complexa? Se existem, por que razão não são disponibilizados? Da nossa parte há total interesse em confrontar a metodologia e os valores por nós obtidos com os estudos referenciados pela APL.

A precaução recomenda que uma decisão desta natureza só deve ser tomada após uma análise técnica e económica cuidada. Salienta-se que não há nenhuma experiência na zona com dragagens a cotas da ordem de -20 m (ZH), o que pressupõe enorme precaução, dada a complexidade do problema e as consequências futuras.

A Ordem dos Engenheiros não se move por outro interesse que não a defesa de uma solução técnica e económica mais vantajosa e inserida numa estratégia nacional de aproveitamento integral das infraestruturas portuárias do país.

Uma decisão que não tenha por trás uma cuidada e rigorosa análise técnica que inclua análise de riscos é o “caminhar em frente e depois se verá”.

Em colaboração com os engenheiros José Cerejeira e Pedro Figueira