

# O novo terminal de contentores na Trafaria

## Debate Investimento público Carlos Matias Ramos

**E**m recente conferência de imprensa, o Governo anunciou as seguintes principais obras do chamado “Plano de Reestruturação do Porto de Lisboa”:

- A construção de um novo terminal de contentores na Trafaria, sem que seja realizada a obra do fecho da Golada do Bugio;
- A construção do terminal de cruzeiros de Santa Apolónia.

Decisões sobre obras estruturantes de tão relevante importância para o país, em particular para os municípios do arco ribeirinho e, em especial, para os de Lisboa e de Almada, com a mobilização de avultados recursos públicos, deveriam ser devidamente fundamentadas, o que manifestamente não aconteceu, como prova a pertinência de algumas das questões que têm sido levantadas e que importa esclarecer.

Dentre essas questões, refiro as colocadas pelo eng. José Manuel Gonçalves Cerejeira num artigo publicado na *Revista da Marinha*, n.º 973, de maio/junho de 2013, que, pela sua pertinência, passo a citar: “Justifica-se, neste momento, e é prioritária a construção de um terminal de águas profundas no porto de Lisboa? Qual a melhor localização para um terminal de contentores na margem esquerda do rio Tejo?”.

Em relação à primeira questão, salienta-se que, há 32 anos, o Plano Orientador do Desenvolvimento Integrado dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sines recomendava um novo terminal de contentores na zona da Trafaria e Cova do Vapor, para operar no final do século XX, substituindo assim o de Alcântara.

A zona da Trafaria, no estuário do Tejo, tem condições naturais privilegiadas para a construção de instalações portuárias modernas. No entanto, face às obras existentes e previstas para o porto de Sines, que incluem a construção e a concessão de um novo terminal de contentores a sul do terminal XXI – o Terminal Vasco da Gama –, a primeira questão é pertinente e impõe uma resposta sustentada num estudo que envolva várias áreas de conhecimento e que responda às necessidades efetivas atuais e futuras do país.

No que se refere à segunda questão, que põe em causa a localização do terminal, há estudos que apontam a Cova do Vapor como mais favorável, quando comparada com a Trafaria. Sem me poder identificar por ora com qualquer delas, dada a complexidade do problema, com implicações de várias ordens que podem

condicionar, entre outros aspectos igualmente relevantes, o ordenamento do território, a hidrodinâmica do estuário do Tejo e a fisiografia costeira da zona envolvente, incluindo o velho e não resolvido problema do fecho da Golada, que existia há séculos nesta região antes do rompimento do banco arenoso do Bugio, e da sua relevância para a reabilitação da praia da Caparica, este tema deve merecer uma profunda reflexão antes de qualquer decisão final.

Este assunto vem tornar ainda mais evidente a relevância das preocupações da Ordem dos Engenheiros, manifestadas por diversas vezes e em diversas circunstâncias sobre a necessidade de o país dispor de um documento de apoio à decisão, aplicável a todos os tipos de investimento público, independentemente de contextos políticos e de ciclos eleitorais, que garanta racionalidade às decisões que, necessariamente, terão de ser sempre

políticas.

É consensual que uma decisão sobre investimento público deve ser suportada por uma análise custo-benefício que contemple várias áreas, das quais assumem particular relevância as áreas técnica, financeira, ambiental, ordenamento do território, competitividade e desenvolvimento económico e social.

Na sequência destas

**“Este tema deve merecer uma profunda reflexão antes de qualquer decisão final”**



preocupações, a Ordem dos Engenheiros editou a publicação intitulada *Seleção e Avaliação de Investimento Público – Documento Orientador*, que pretende constituir-se como um contributo para o desejável processo harmonizado e consensual de estabelecimento de procedimentos que facilitem a negociação entre as forças políticas, determinantes para a aprovação de investimentos prioritários, na expectativa de que o(s) Governo(s) o utilize(m) como base para a preparação de um guia nacional. O contexto de crise em que vivemos e a história de um passado recente de decisões de investimento marcadas por forte contestação, colocando-as continuamente em causa, mais justifica a necessidade deste guia e a sua adoção urgente, por forma a reduzir os riscos de permanentes discussões sobre a adequabilidade dos pressupostos que as sustentam.

Bastonário da Ordem dos Engenheiros