



Porto de Setúbal: A Solução Disponível

José Crespo de Carvalho (*)

O Porto de Setúbal é o porto mais importante para o hinterland alargado de Lisboa. Se alguém se atrevar, com arrojo, a classificá-lo, poderá dizer que o Porto de Setúbal é a caução ou o seguro do Porto de Lisboa. Esta afirmação já é suficiente para deixar muitos amigos nervosos, outros furiosos e outros perplexos. Mas o pensamento, enquanto for livre, permite isto mesmo: pensar e partilhar o que há anos tenho como visão.

Se se pretendesse uma descrição do Porto de Setúbal dir-se-ia que é um porto com vocação multifacetada com forte pendor para a carga geral e granéis sólidos e com menos expressão para as cargas de granéis líquidos. Em termos de toneladas-movimentadas o Porto de Setúbal apresenta uma repartição de cargas de 47% para carga geral, a maioria em termos fracionados (77% da tonelagem movimentada em carga geral) e ainda com pouca expressão para a carga contentorizada (16% da tonelagem movimentada em carga geral). Quanto à carga Ro-Ro e apesar de, em tonelagem, não representar mais do que 8% da tonelagem movimentada, Setúbal é claramente o porto líder nacional neste tipo de movimentos. As cargas granéis sólidos representam 44% do total de cargas movimentadas no porto (11% destas estão alocadas a carvão, 15% a minérios, 5% a produtos agrícolas e 69% alocadas a cargas granéis não especificadas ou outras) e as cargas de granéis líquidos representam apenas 9% das cargas movimentadas no porto (repartidas em 55% para produtos petrolíferos e 45% para granéis líquidos de outras proveniências).

Continuando a explorá-lo, dir-se-ia que em termos de terminais o porto apresenta:

i) Terminal Multiusos Zona 1 (TERSADO) com fins públicos e capacidade de 5 postos de acostagem e movimentação potencial para 2,0 milhões de toneladas por ano, fundos de +10,5 ZHL (69,4 metros) e -9,5 (ZHL) (170 metros), dispondo ainda de 102.000 m² de terraplenos a descoberto, muito além do potencial de exploração hoje aproveitado, sendo que a sua vocação se apresenta como essencialmente destinada a carga fracionada;

ii) Terminal Multiusos Zona 2 (SADOPORT), o maior terminal concessionado em Portugal, com capacidade instalada para 1,0 milhão de toneladas/ano, com 725 m de acostagem a -15 metros (ZHL), fundos gerais a -12 metros, 4 postos de acostagem, e 200.778 m² de terrapleno que, por exemplo em termos de contentorização apresenta um potencial enorme por explorar, facto ainda mais visível se se tiver em consideração que existem pátios de elevada capacidade, um para 45 toneladas e outro, pós-panamax, de 40 toneladas; o terminal destina-se a contentores (capacidade instalada para 200.000 TEUs movimentados por ano; utilização não chega a 25% deste valor, i.e., em 2012 foi de cerca de 49 mil TEUs), carga geral fracionada e movimentações Ro-Ro para pesados;

iii) Terminal Ro-Ro com uma parte pública e outra concessionada à AutoEuropa, dispondo de uma frente de 365 metros de cais, 2 postos de acostagem e fundos a -12 metros, com terrapleno de 150.000 m², dos quais 60.000 m² estão concessionados à AutoEuropa;

iv) Terminal Graneleiro (SAPEC) para granéis sólidos com frente de cais de 112 metros a permitir atracação de navios até 200 metros e com terraplenos de 25.000 m² e podendo receber navios com calado até 9,5 metros;



v) Terminal Graneleiro Líquido (SAPEC) para graneis líquidos dispondo de três docas d'Alba (1 de acostagem e 2 de amarração) e permite atracação de navios de 190 metros e calado até 10 metros;

vi) Terminal Secil (SECIL, CMP, SECIL MARTINGANÇA e SECIL PREBETÃO); vii) Terminal Praias do Sado (ALMINA); viii) Terminal Tanquisado Eco-Oil (TANQUISADO/ECO-OIL); ix) Terminal de Graneis Sólidos da Mitrena, Termitrena (CIMPOR/SECIL/CMP); x) Terminal ALSTOM (ALSTOM) para carga geral fracionada.

xi) Estaleiro da Mitrena (LISNAVE) que apresenta as melhores condições para reparação e reconversão naval com seis docas secas e uma capacidade para receber até 700.000 toneladas brutas, 7 cais e inúmeras oficinas, numa lógica de infraestruturas de primeiro nível para a atividade a que se propõe.



No global, o porto de Setúbal permitiria de uma forma simples, e por exemplo no caso da contentorização, desviar tráfegos de hinterland e insulares de Lisboa sem qualquer investimento e com condições de acessibilidade ao potencial Poceirão (caso se viesse a verificar) fora do comum, não interferindo com zonas urbanas, dispondo de ligações ferroviárias efetivadas e de um descongestionamento e capacidade de operação, na órbita do Porto de Lisboa, verdadeiramente ímpar. O mesmo acontece na área dos graneis onde há ainda a contar com os parques logísticos SAPEC BAY e AICEP disponíveis e infraestruturados para receber empresas – parques logísticos de segunda linha.

Não se torna sequer relevante comparar capacidades de movimentação e estacionamento. Os números são por si expressivos sendo que se estima que as operações do Terminal 1 e Terminal



2 estejam a 20/25% dos movimentos possíveis em toneladas e em TEUs e os Terminais SAPEC a usar cerca de 50% da capacidade graneleira instalada.

Acresce a estes factos, ou reforça-os, a localização privilegiada do porto com ligações rápidas à A2 e A12 e com ligação plena à rede ferroviária nacional, para além das condições de fundos permitirem calar navios até 10,5 metros sem desassoreamento (a esmagadora maioria dos navios de cargo gate que acosta em Portugal), ser fácil a operabilidade/manobrabilidade dos navios e ter uma barra, dragada a 12 metros, e canal abertos 365 dias por ano 24 horas por dia.

Com obras de aprofundamento da barra para os 14,5 metros ZHL, já com estudo de viabilidade aprovado, para cargas de/para o hinterland e insulares o Porto de Setúbal será, com baixíssimo investimento, um buffer fundamental para Lisboa e a solução para o descongestionamento, aproveitamento e recuperação das zonas ribeirinhas da capital, de grande potencial em termos de lazer, turismo e desporto, para além dos cais de cruzeiros, definitivamente fixados na zona portuária na margem Norte do Tejo, a nascente. Setúbal tem, assim, todas as condições para se tornar o que muitos países procuram, i.e., uma verdadeira cidade portuária que não colida com os movimentos ribeirinhos da sua capital mas que, adicionalmente, esteja na zona do seu hinterland. Que dizer mais sobre Setúbal? Talvez o que muitos, por teimosia, não queiram ver ou dizer: A Solução disponível. Sim, Porto de Setúbal – A Solução Disponível.

(*) Professor Catedrático – ISCTE – IUL – Instituto Universitário de Lisboa e Administrador na Caixa Geral de Depósitos