

Sines Pólo prepara-se para as novas correntes do transporte mundial

Plano estratégico de Sines aponta para uma grande plataforma de carga e descarga de contentores



Chineses fazem renascer o sonho de Sines

A nova “fábrica do mundo” estuda alternativas para colocar os seus produtos nos mercados consumidores. A ambição nunca cumprida de Sines tem aqui uma nova oportunidade

Inês Sequeira

Quem chega à zona portuária de Sines pela estrada marginal que acompanha a cidade ao longo da costa depara-se com *outdoors* onde se lê em grandes letras: “Porta atlântica para a Europa.” Porto de águas profundas, com boas condições para receber navios de grande calado e numa zona geográfica privilegiada em termos marítimos, o maior porto português de carga parece ter as condições necessárias para ser um grande entreposto marítimo.

No entanto, aqueles grandes cartazes continuam há vários anos no plano das promessas. Sines continua a ter algumas fragilidades no que respeita aos acessos ferroviários e rodoviários à Europa e debate-se com vários concorrentes de peso na vizinha Espanha, como Valência, Barcelona e Algeciras. Uma das ambições é aliás transformar-se num grande porto de alimentação e

escoamento de mercadorias da região de Madrid (a grande plataforma logística da Península Ibérica). Singapura e agora a China olham-no ainda assim como uma possibilidade para colocarem as suas exportações nas portas da Europa.

O plano estratégico desenhado pela administração portuária até 2015 traça o desenvolvimento do porto como grande plataforma de carga e descarga de contentores e de *transshipment* para navios mais pequenos. A movimentação de contentores tem tido um forte ritmo de crescimento nos últimos anos, embora Sines esteja ainda em terceiro lugar entre os portos nacionais, a seguir a Lisboa e ao porto de Douro e Leixões (ver *infografia*).

O chamado terminal XXI começou a ser construído há cerca de 10 anos e é explorado desde 2004 pelas autoridades portuárias de Singapura, numa concessão que tem um período de 30 anos renovável por outros

30. É ali, protegidos por um molhe do mar aberto, que chegam duas vezes por semana gigantescos navios porta-contentores que ligam a Europa ao Extremo Oriente através do chamado Lion Service.

A capacidade actual é para 400 mil TEU (unidade de medida que equivale a um contentor de 20 pés), limite que a administração espera alcançar este ano. Mas não será por isso que a capacidade fica esgotada - o cais do terminal de contentores concessionado à PSA está em obras de ampliação para receber até 1,4 milhões de TEU e já no próximo ano deve expandir a capacidade para receber dois navios de contentores ao mesmo tempo.

Mas a APS pretende também aproveitar a área que tem sob jurisdição, contígua ao terminal XXI e ainda por construir, que sai fora da concessão da PSA. Entre o cais explorado pelas autoridades de Singapura e a central termoelectrica de São Torpes, onde

O “efeito Galp” Contentores crescem mas petróleo domina

Sines continua a ser, essencialmente, um porto de produtos petrolíferos e de mercadorias destinadas à indústria energética, a que não é alheia a presença da refinaria da Galp. É pelo terminal de granéis líquidos que passa a maior quantidade de mercadorias deste porto, nomeadamente crude, produtos petrolíferos e derivados. O terminal de granéis líquidos movimentou 13,6 milhões de toneladas em 2009, quatro vezes a quantidade de mercadorias que foram carregadas ou descarregadas no terminal de contentores.

terminam os terrenos do porto, há espaço ainda para receber mais um ou dois terminais de contentores.

Esse projecto teria de passar por novos parceiros e pelo lançamento de concursos públicos, indicou ao PÚBLICO a presidente da administração do porto de Sines (APS), Lídia Sequeira. O interesse das autoridades chinesas pode passar por aí, tendo em vista que o alargamento do canal do Panamá, a concluir em 2014, aproximará mais a China da Europa. O porto necessita por outro lado de diversificar os armadores que serve, uma área em que os chineses têm também já uma presença importante.

Outra área de desenvolvimento potencial é a zona logística que, juntando a área intraportuária à zona exterior ao porto (explorada pela AICEP Global Parques), ultrapassa 200 hectares. Afinal, pode ser que a promessa de abrir a porta atlântica para a Europa se escreva também em mandarim.

Transportes As vantagens geoestratégicas da frente atlântica

Comércio do Extremo Oriente coloca Sines na confluência das rotas dos canais do Suez e do Panamá

Luísa Pinto

Porto tem condições para assumir grande importância na nova organização mundial da distribuição de carga, dizem especialistas de transportes

Os navios que vêm do Oriente pelo canal do Suez têm, inevitavelmente, que passar pelo Sul da Europa e atravessar o estreito de Gibraltar. E desde aqui até ao Norte da Europa, até Roterdão, por exemplo, demoram mais cinco dias de viagem - e cinco dias de viagem num navio custam muito caro. Com o fim das obras de expansão do canal do Panamá (para permitir a passagem dos novos gigantes transoceânicos de transporte de contentores), em 2014, o mesmo navio até poderá fazer a circunavegação, dando a volta ao globo. Num e em outro cenário, Sines está estrategicamente colocado na confluência destas rotas, nos pontos de passagem entre o Norte e o Sul, e entre o Leste e o Oeste.

"É aqui que reside o principal trunfo de Sines, que se notará sobretudo quando o movimento portuário nacional deixar de estar dependente, como está, da variação e do crescimento das trocas comerciais exclusivamente portuguesas", defende o dirigente da associação de empresários que se movimentam

As apostas no futuro

Músculo do porto exige novas actividades de valor acrescentado

Numa visita ao porto de Barcelona, há cerca de dois anos, a então secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, sublinhou "a sorte" de aquela zona logística portuária ter sido a escolhida pela Honda para ali instalar uma área industrial. Portugal e o Porto de Sines também precisam, muito, de procurar esse tipo de "sorte", fazendo uma aposta comercial e industrial integrada a nível nacional.

Apesar de estar muito vocacionado para o serviço de *transshipment* (a carga entra e sai do porto pela via marítima, chega a bordo de um grande porta-contentores e sai nos barcos

feeders, mais pequenos, que fazem uma distribuição capilar, para outros portos), Sines poderia dar maior rentabilidade às operações portuárias e alavancar o crescimento da economia nacional se tivesse oportunidade de acrescentar valor ao conteúdo que ali é descarregado, antes de reembarcar a mercadoria para outra zona do globo.

As situações mais evidentes em que tal pode acontecer é fazendo as operações de *assemblage* - montar as peças, acrescentar-lhes valor. A instalação de indústrias no pólo logístico contíguo a Sines torna-se, assim, crucial. Para já, o porto enfrenta ainda estrangulamentos, quer em

termos de capacidade (que será resolvida com as ampliações que estão em curso pela PSA) quer em termos de acessibilidades. Depois disso, Sines terá de crescer em termos de escala comercial integrada - não é Sines que tem de se promover, mas sim o país. A promoção dos portos nacionais tem de estar acima de Sines. O actual Governo comprometeu-se a estudar a criação e internacionalização da marca "portos de Portugal".



no mundo da navegação, António Belmar da Costa.

Para jogar este trunfo, Portugal terá de se especializar a servir a Europa, usando Sines como uma espécie de ponta de lança do sistema portuário nacional, como um *hub* que tem todas as condições para ser o porto de entrada e saída e de redistribuição das cargas europeias. Sines pode, por isso, reunir condições para figurar na "primeira divisão" dos portos onde acostam os

grandes navios porta-contentores, garante o director executivo da Agepor - Agentes de Navegação de Portugal. "Os armadores mundiais procuram reduzir o peso do factor custo de transporte através de economias de escala, com navios com cada vez maiores capacidades de carga. E só Sines, em Portugal, pode dar resposta a este tipo de navios, com calados de 18 metros", explica Belmar da Costa, para quem é igualmente claro que os portos do Sul

da Europa começam a ganhar cada vez mais uma importância acrescida na nova organização mundial de distribuição de carga. "Os grandes fluxos mundiais mudaram muito. Poucos se darão conta, mas o fluxo que vem hoje do Extremo Oriente para a Europa é já muito maior do que alguma vez foi da Europa para os EUA", argumenta.

Há, porém, nesta visão alguns constrangimentos. "Teremos sempre um *handicap* face a outros por-

tos. O *hinterland* [área de influência do porto] é sempre importante e Portugal, nesse aspecto, nunca será competitivo. Temos de assumir que não podemos desempenhar um papel semelhante ao de Roterdão, que assumiu o *hinterland* da Alemanha e que está ali para o servir", argumenta Belmar da Costa.

Roterdão é, de resto, o único porto europeu que figura na lista dos maiores portos mundiais, segundo a OCDE, em décimo lugar - um lugar conquistado quando se posicionou e apetrechou para "oferecer" uma porta de entrada e saída aos variados produtos alemães. No mesmo ranking da OCDE, a China tem seis portos no lugar cimeiro e o único que, em 2009, no primeiro ano da crise financeira que agora o globo atravessa, registou taxas de variação positivas - o porto de Guangzhou. Este desempenho explica-se pelo facto de a China continuar a ser a fábrica do mundo, mas também, e cada vez mais, uma importante consumidora dos produtos europeus.

A região geográfica que o porto de Sines pode servir tem, por outro lado, concorrentes de peso, que se apetrecharam antes - tem Valência e Barcelona, no Sul de Espanha, tem o novíssimo Tangermed do outro lado do Mediterrâneo. E o crescimento dos portos não é ilimitado, e a movimentação da carga contentorizada parece cada vez mais que sim - apesar da travagem trazida com a crise mundial.

Tráfego para Espanha vale apenas 5%

Ferrovia não é um estrangulamento

Carlos Cipriano

Não será por falta de infra-estruturas ferroviárias que o porto de Sines ficará a ver navios. As linhas actuais vão servindo e têm ainda capacidade de resposta para um aumento do tráfego. Assim haja mercado.

E este é, por enquanto, reduzido no que diz respeito ao eixo Sines-Badajoz. Apenas cinco por cento das mercadorias transportadas pela CP Carga se destinam a Espanha. Os restantes 95 por cento vão para o mercado nacional e são esses que justificam a média de 26 comboios diários em cada sentido que servem Sines.

O grande potencial do mercado espanhol não tem passado disso mesmo - potencial. Actualmente não há um único comboio directo entre Sines e a fronteira espanhola.

Por isso, a CP, o porto de Sines e operadores logísticos estão a tentar criar condições para captar mercado que justifique pelo menos a criação de dois ou três comboios directos por semana entre Sines e Madrid. É

uma tentativa do tudo ou nada: ou há massa crítica para realizar estes serviços, ou Sines estará condenado a um tráfego apenas do mercado interno.

Num cenário de grande crescimento de tráfego, há estrangulamentos por resolver. O principal é a travessia da serra de Grândola, onde a CP é



O movimento portuário de Sines obriga à circulação de 26 comboios diários em cada sentido. Mas só 5% vão para a Espanha

obrigada a utilizar duas locomotivas para rebocar os comboios, duplicando custos e penalizando a fluidez da exploração.

Além deste problema orográfico, a linha entre Sines e Ermidas inverte ligeiramente para sul quando o destino é o Norte. Mas a construção de uma bissetriz entre Sines e Grândola - no que constituiria um atalho em terreno plano - foi chumbada após protestos dos municípios

da região.

Ficou assim adiada a linha que iria ligar directamente à famosa "variante de Alcácer". Trata-se de uma via-férrea de 29 quilómetros, recentemente construída e prestes a ser inaugurada, que acabou por protagonizar a alternativa ao tráfego de comboios para o Sul do país, desde que, em 27 de Outubro, o descarrilamento de uma composição de mercadorias deixou a via interdita.

A viagem para Espanha faz-se actualmente pelo Setil, Entroncamento e Abrantes e é tão longa que já fez a CP perder alguns negócios - há alguns anos falhou um projecto para um transporte directo da Petrolgal de Sines para Madrid porque de camião chega-se mais facilmente a Badajoz.

Ainda assim, a vantagem do caminho-de-ferro no transporte de e para os portos é tão grande que, malgrado os estrangulamentos da ferrovia portuguesa, 90 por cento das mercadorias de e para Sines são transportados sobre carris e só 10 por cento por via rodoviária.

Alta velocidade

O que tem o TGV a ver com a linha Sines-Badajoz?

De Évora ao Caia são apenas 90 quilómetros e se houvesse uma linha de caminho-de-ferro a CP Carga pouparia 126 quilómetros numa viagem entre Sines e a fronteira espanhola.

Actualmente o labiríntico percurso de Sines a Espanha faz-se pelo ramal de Vendas Novas até Setil, pela linha do Norte até ao Entroncamento, pela linha do Leste até Torre das Vargens (Ponte de Sor) e pelo ramal de Cáceres até à fronteira de Marvão. Ao todo são 440 quilómetros. Mas de Sines para Badajoz via Évora seriam só 314 quilómetros, o que significa poupanças enormes no tempo de viagem (1h48 a menos considerando uma velocidade média de 70 km/h), em custos de energia (a linha para Badajoz seria toda electrificada) e na taxa de uso a pagar à Refer, que seria de menos 122 euros por comboio.

O problema é que a linha de mercadorias para o Caia está embulhada no mesmo pacote da parceira público-privada do



trço Póceirão-Caia do TGV. A via convencional segue paralela à de alta velocidade precisamente naquele troço, construída a um custo marginal porque beneficia das economias de escala de um projecto de 1359 milhões de euros.

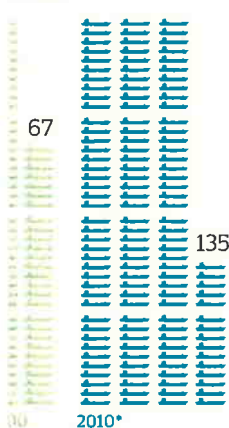
Se o TGV parar, ter-se-ia de lançar um novo concurso, buscar financiamento e pagar mais caro por uma infra-estrutura que esteve para ser mais barata.

Para a CP Carga isto é como um naufrágio à vista do porto. Em Maio, a electrificação chega a Évora, mas de pouco servirá se os comboios continuarem a ir pelo Entroncamento para poderem chegar a Espanha. C.C.

Radiografia do porto de Sines

maior porto nacional serve mais de um terço das mercadorias que passam em Portugal por via marítima

Flota de navios

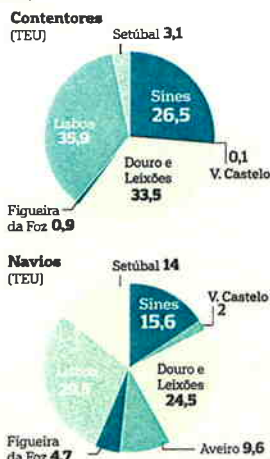


Movimentação de mercadorias



Sines comparado aos outros grandes portos nacionais

Janeiro - Setembro 2010 - (peso de cada um em %)



China mais próxima em 2014



Principais origens e destinos



Conexões aéreas

Aeroporto de Beja não entra no futuro de Sines

O Plano de Marketing do Aeroporto de Beja, recentemente aprovado, aponta três valências para estruturar o seu desenvolvimento: passageiros, carga aérea e estacionamento de longa duração. A ANA - Aeroportos de Portugal, entidade que detém a concessão da nova unidade aeroportuária, já anunciou estarem a ser "desenvolvidos contactos" para colocar em prática "o objectivo da carga aérea".

No entanto, indo um pouco atrás no tempo, verifica-se que as Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional, documento publicado pelo Governo, em 2006, considerava que só a longo prazo se perspectiva para o novo aeroporto o "transporte de carga especial e/ou produtos frescos da região".

A opção de estabelecer um hub de carga, prossegue o documento, "é questionável" dada a fase embrionária da infra-estrutura, bem como a "ausência de massa crítica" empresarial da região. A Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja, entidade responsável pela construção da infra-estrutura, admitia apenas a possibilidade "de escoamento de produtos tradicionais".

Beja possui condições naturais para a actividade com cargueiros puros, podendo nomeadamente operar 24 sobre 24 horas, oferecendo condições que serão cada vez mais difíceis de encontrar nos aeroportos próximos dos centros urbanos. O problema está na falta de infra-estruturas rodo/ferroviárias, fundamentais para rentabilizar as mais-valias aeroportuárias. A A2, com ligações directas a Lisboa e ao Algarve, encontra-se a 53 quilómetros e o IP8, que ligará Sines a Beja e à auto-estrada, ainda se encontra na fase inicial de construção. Por outro lado, a linha férrea convencional que passa a cerca de 1,5 quilómetros do terminal de carga não está electrificada.

Decorrido que está um ano da conclusão das obras do "Aeroporto do Alentejo", não são conhecidos potenciais investidores e a sua abertura ao tráfego continua sem data definida. Com efeito, a Assembleia da República revogou há cerca de dois meses o diploma que atribuiu a concessão do aeroporto à ANA, "por não concordarmos com o modelo de concessão", justificou Jorge Costa, deputado do PSD.

Carlos Dias

Fonte: Instituto Português dos Transportes Marítimos, Policiais e Costas do Porto de Sines (2009)

Sines Memória de um projecto que pretendia mudar o Alentejo e o país

Planeamento incapaz de prever o futuro

O pólo de desenvolvimento lançado há meio século que nunca atingiu a medida da sua ambição

Lurdes Ferreira

Nada em Portugal terá sido tão profundamente planeado como o pólo de Sines. O que faltou foi planejar a incerteza da realidade

● A geração dos superpetroleiros capazes de transportar 600 mil toneladas de crude de uma só vez foi a grande promessa da engenharia mundial do início da década de 1970. Sines quis ser um dos primeiros portos do mundo capazes de a receber, mas não contava com o que vinha a seguir.

A crise petrolífera de 1973 eclodiu e com ela caíram os gigantes do mar e o sonho da expansão económica mundial sem limites. Só houve tempo para construir um desses navios brutais, mas Sines nunca o viu atracar.

Seis anos mais tarde, o molhe do porto desfez-se. Os temporais do Inverno varreram a barreira de pedra com blocos de 50 toneladas e foi preciso mais de uma década para a sua reconstrução. Quando isso aconteceu, estava o mundo a sair já de uma segunda crise petrolífera.

Uma ironia, uma maldição, um elefante branco. Nem todos concordarão que estas são as palavras adequadas à história de um porto que nunca chegou a ser o pólo de desenvolvimento industrial ambicionado pelos seus criadores. São, porém, expressões frequentemente associadas ao que foi a expectativa e o resultado do maior projecto industrial de sempre do país. Nada se assemelhou a ele nem antes nem depois.

A tripla maldição

Maria Fernanda Rollo fala numa "tripla maldição". A crise petrolífera de 1973, a mudança de regime em 1974 e os temporais que destruíram o molhe do porto no Inverno de 1978/79 "condicionaram, de forma decisiva, o ritmo e o conteúdo efectivo das diferentes fases por que foi passando".

Brandão Alves, economista do ISEG com trabalho feito na área da economia regional, diz que o significado de pólo de desenvolvimento na teoria económica é rico, mas que foi "gradualmente desvirtuado para justificar financiamentos". Os pólos industriais nascem da ideia de uma "indústria motriz atrás da qual vem tudo o resto", mas, tal como os motores de um automóvel, precisam de correias de transmissão. "Caso contrário, não se vai a lado nenhum". E foi o que aconteceu em Sines, segundo este economista.

O país pegou num conceito económico que resultou bem em outros sítios do mundo e esqueceu-se de cuidar das correias de transmissão. "Os



Sines no início da década de setenta



Vista do porto em 1989



O porto e cidade alentejanos na actualidade

portugueses são bons a imitar, mas os modelos e as correias de transmissão não se compram feitos".

E o que são as correias de transmissão em Sines? Brandão Alves admite que será a relação de dependência do projecto com o exterior. Dependia muito do exterior e do petróleo

enquanto nada no exterior dependia de Sines. "É fazer com que as coisas se agarrem ao terreno, senão esvaem-se"; é fazer, diz mais à frente, com que se criem sistemas de irrigação, uma tese que aplica também à actualidade e a iniciativas lançadas "a pretexto do desenvolvimento do país".

Um projecto modelar História não deu tempo a Rogério Martins

O caminho até à decisão de lançar o pólo de desenvolvimento de Sines foi preparado com método, como mandam os manuais e não como fazem os portugueses. O Governo tinha uma visão de política industrial para o país, Rogério Martins, então ministro da Indústria, era um dos seus responsáveis.

A história não deu tempo a Rogério Martins, lembra a historiadora Fernanda Rollo, mas a ambição estava à vista. Não se projectava apenas um novo pólo industrial; desenhava-se também de raiz uma nova cidade. Criou-se o Gabinete da Área de Sines (GAS), uma entidade com poderes equiparados aos de uma câmara municipal e na dependência da Presidência do Conselho de Ministros.

O decreto-lei que definiu as suas competências previa que parte da grande indústria localizada no estuário do Tejo passaria para Sines, e a construção de um complexo industrial de grandes dimensões, capaz de responder à fase de expansão económica europeia e de aproveitar os recursos nacionais.

O que ficou claro, para este economista, é que Sines não falhou no planeamento, mas no confronto com a realidade. "Terá havido demasiada ambição inicial e esqueceu-se que o planeamento se sujeita à incerteza".

"Sines não é um elefante branco", defende João Salgueiro, que era subsecretário de Estado do Planeamento Económico na época em que o projecto foi decidido. "Veja o número de estabelecimentos que lá funciona - petrolífero (terminal petrolífero e a refinadora da Galp Energia), carvoeiro (terminal de carvão e central eléctrica da EDP a carvão), gás natural (terminal de recepção), porto de contentores e uma infra-estrutura urbana importante (Santo André)". Sustenta este economista que o planeamento foi um factor valioso do projecto e "mesmo os projectos bem estudados estão sujeitos à conjuntura mundial".

"O método sério de estudos não se usa hoje. O país regressou na maneira como os grandes projectos são equacionados", declarou. Salgueiro lembra-se de que todos os estudos foram publicados, enquanto, "hoje, não se explicam as alternativas". Fo-

ram estudadas quatro localizações (Sines, Peniche, Arrábida e Lagos), mas as duas últimas saíram da lista por serem zonas de desenvolvimento turístico. A decisão recaiu sobre o Alentejo, "por não ter um pólo urbano em crescimento".

Quanto ao projecto propriamente dito, nasceu de uma carência concreta. "A capacidade nacional de refinação estava quase esgotada. Cabo Ruivo alimentava o Centro, Leixões o Norte e faltava capacidade a sul. Sines respondia a essa necessidade". Foi feito para dar refinação e um porto de *transhipment* ao país, que levasse o crude refinado para o resto da Europa, tal como Roterdão. O sonho que hoje até parece excessivo tinha outras bitolas na época. Portugal tinha então o maior estaleiro naval do mundo, com 11 mil trabalhadores.

De costas voltadas para o mar

José Poças Esteves, economista da Saer, refere que a transformação de Sines num projecto eminentemente energético acabou por o condicionar. "Na altura, pensava-se que teria outra finalidade, mas na verdade estava-se fundamentalmente preocupado com a alimentação de energia ao país".

Veio o 25 de Abril, o país "virou costas ao mar e a economia passou para segundo plano". Quando voltou a olhar para Sines, tinha na mão um elefante branco. "O mundo tinha evoluído para a globalização competitiva", uma boa parte da qual baseada na economia do mar, o que se traduzia muito mais em movimentações de carga entre regiões do que na componente da energia. E para ser porto de transbordo e plataforma logística da globalização falta-lhe ainda hoje o que sempre lhe faltou: um escoamento rápido de mercadorias para o *hinterland* (ver textos nas páginas anteriores).

O economista assume que Sines deve conjugar as duas valências, de centro de energia e de porto de carga, porque "as duas são precisas", e encontra hoje sinais positivos e de bom senso nos decisores políticos sobre esta matéria. O que espera é que os sinais "sejam seguros".

Na recente visita do chefe do estado chinês a Portugal, Hu Jintao, o projecto de Sines esteve à mesa das conversações. Poças Esteves considera isso como "um sintoma a apontar para uma nova visão". Só falta saber se vai provocar a mudança que falta. A primeira grande infra-estrutura dedicada ao transporte de carga em Sines, nascida com o terminal XXI no início da década de 2000, não foi capaz de o fazer. A ambição foi mais uma vez maior do que a realidade.



Leir texto mais desenvolvido em www.publico.pt