

Comandante Lizuarte Machado ao Diário dos Açores

“Reconstrução do porto das Lajes das Flores será sempre mais barato do que um novo”

É um dos comandantes da marinha mercante com mais conhecimentos sobre os portos dos Açores. Foi deputado regional pelo Pico e continua a observar e a analisar os principais problemas da nossa Região no seu sector, como se prova nesta entrevista.

Com os estragos que o furacão Lorenzo deixou nos Açores, sobretudo nos vários portos, volta à baila a questão do porto das Flores. Como sabe, em tempos houve quem defendesse a construção do porto na baía da Ribeira da Cruz em vez das Lajes das Flores, mas a posição política parece que falou mais alto. Na sua opinião, devia-se aproveitar o que aconteceu agora para equacionar uma nova construção na Ribeira da Cruz ou já é tarde e deve-se apostar na requalificação do porto das Lajes?

Como norma, quando se toma a decisão de construir um porto, tenta-se localizá-lo numa baía abrigada da ondulação predominante.

Por vezes é necessário encontrar uma solução de compromisso entre o abrigo possível e a localização mais favorável na malha logística do meio envolvente.

Estou em crer que terá sido isso que aconteceu na década de 1980, aquando da construção dos novos portos, particularmente na Ilha das Flores, onde não abundam baías abrigadas.

Creio, pois, que, nesta fase, a questão colocada é um não assunto.

Basta ter presente que, pese embora o actual porto esteja parcialmente destruído ainda existem estruturas caras e essenciais, como seja o terraplano, o cais -5, o parque de combustíveis, os acessos e outros equipamentos que dão corpo à estrutura portuária.

A sua recuperação será sempre mais barata do que a construção de um novo porto, sem esquecer, que tal obrigaria à remoção dos destroços do actual porto à construção de abrigo para o cais -5.

Seja qual for a recuperação que se faça no porto das Lajes, sempre que houver uma tempestade como a do Lorenzo, haverá sempre estragos consideráveis?

Nos estudos para a elaboração do projeto de um porto é tido em conta a agitação marítima, considerando um espaço temporal suficientemente significativo.

Em face das situações mais desfavoráveis, em termos de agitação marítima, é definido o grau do risco que se está disposto a correr.

Desconheço o grau de risco que na década de 1980 foi definido.

Admito, porém, que possa não ter sido o mais correcto.

Não existem portos que resistam a

tudo e qualquer temporal até porque, como alguém afirmou, e bem, “Só a ignorância dos homens consegue superar a força da natureza”.

Em situações extremas, frequentes nos Açores, haverá sempre estragos nos portos que mais expostos estiverem como, aliás, tem ocorrido, ao longo dos anos, em todos os portos dos Açores.

Noutros portos dos Açores também se registaram prejuízos, mas de menos monta. Acha que se devia rever todos os aspectos de segurança dos nossos portos, atendendo a que, segundo dizem os especialistas, vamos ter mais tempestades desta natureza com mais frequência?

Esse é um trabalho que tem vindo a ser feito pela Portos dos Açores.

Sempre que surgem novas construções ou requalificações de portos são tidas em consideração ondas de projecto substancialmente diferentes das consideradas nos projectos iniciais.

Foi o que aconteceu, por exemplo, com os mantos de protecção recentemente intervencionados nos portos das Velas, de Ponta Delgada e da Madalena, que são exemplos flagrantes desse constante ajustamento às novas realidades climáticas.

Engane-se aquele que pensa que estes portos durarão para sempre, e que grandes reforços de protecção garantem a sua inviolabilidade.

O mundo climático está em mutação acelerada com consequências devastadoras.

O Porto das Lajes das Flores partiu pelo lado mais resistente de um porto, o seu enraizamento.

Com temporais desta magnitude não há protecção possível havendo, apenas e só, que, redimensionar os mantos para minimizar os estragos.

Noutra vertente, assistimos nos últimos tempos a uma forte aposta do Governo da República e de investidores internacionais nos portos do continente, com destaque para Sines, para transformá-lo num grande ‘hub’ de entrada na Europa, nas palavras da Ministra do Mar. Isto significa que o tão propalado ‘hub’ do Atlântico no porto da Praia da Vitória, não tem condições para avançar? Algum porto dos Açores tem condições, na conjuntura actual, para ser ‘hub’?

São duas questões completamente



“Haverá sempre estragos nos portos mais expostos; Não existem portos que resistam a todo e qualquer temporal”

distintas.

Sines é por natureza um “hub” com tendência a crescer e servindo um mercado distinto do, eventual, “hub” da Praia da Vitória.

Tanto quanto consegui perceber ao longo do tempo os estudos para o “hub” da Praia da Vitória resultaram de uma proposta/estudo da Câmara de Comércio de Angra do Heroísmo.

Para o seu sucesso são fundamentais dois factores. Um caderno de encargos, que desconheço, muito bem elaborado e empresas, nacionais ou internacionais, importadores e exportadores de bens que, desembarcados, entrem em fase de laboração e aos quais seja acrescentado valor, permitindo, assim a sua reexportação, eventualmente associada a algum “transhipment”.

Esta seria uma operação fundamental para a colocação directa de alguns produtos do nosso sector primário nos mercados internacionais.

É urgente ou não avançar-se nalgum porto dos Açores para o abastecimento de gás natural?

Como é sabido, se a procura pelo LNG crescer, na Europa ainda tem pouca expressão, serão as petrolíferas quem, a partir dos seus diversos parques de combustíveis, montarão o esquema de distribuição. É esse o seu negócio e, foi por alguns Estados não terem percebido isso que o projecto COSTA foi um fracasso. Como é público, a Portos dos Açores integra um grupo de trabalho que visa acompanhar a evolução da implementação do LNG na Europa.

Por agora, é a única coisa que podemos e estamos a fazer.

A nomeação de Ricardo Serrão Santos para Ministro do Mar pode ser uma vantagem para nós, açorianos, na resolução dos problemas pendentes com a República relativamente às questões do Mar?

Muito mal estaria um estado de direito se a ligação de um membro do Governo a uma determinada região fosse determinante para a resolução dos problemas da mesma.

Então, e as regiões que não estivessem representadas no Governo? Coisa diferente é pensar-se, legitimamente, que o seu profundo conhecimento dos problemas regionais poderá influenciar no sentido de uma melhor compreensão dos mesmos, por parte de quem os desconhece. Isso estou em crer que acontecerá.

jornal@diariodosacores.pt