



José Carlos Cymbron

# Maritimidades

Há cerca de 3 anos, publicámos um escrito, em que alertávamos para a necessidade premente de iniciar os estudos para a ampliação do porto de Ponta Delgada, quer considerando a hipótese, então aventada, de criar um núcleo em Santa Clara, baseada num estudo apresentado em Angra do Heroísmo no Congresso da PIANC em 2005 quer, com uma qualquer outra solução de modo a criar mais cais específico para os cruzeiros dentro da atual bacia portuária. Passada a pandemia, importa não escamotear por mais tempo a necessidade urgente de, no período que se segue, fazer o que é necessário nos três principais portos do arquipélago, não adiando para as calendas, as principais decisões a serem tomadas, pois, o mais elementar bom senso, assim parece aconselhar.

Como, também, tivemos ocasião de sublinhar, nos últimos 40 anos houve um considerável esforço no sentido de criar importantes infraestruturas portuárias em todas as ilhas do arquipélago. E, como acentuámos então, embora, nem sempre tenha havido um racional claro na integração/articulação com a operação “transporte marítimo”, é indubitável, que houve o mérito de abrir as ilhas, melhorando significativamente a sua acessibilidade.

De então para cá, têm-se ampliado novas e inadiáveis necessidades, que resultam não só, da conjuntura própria de cada época mas, também, dessa abertura ao “marítimo”, ao “desejo de mar” que, pouco a pouco, se vai apoderando das nossas sociedades, e que se estendeu às nossas fachadas marítimas, no que, resultou um esforço relevante, que atingiu quase todas as zonas ribeirinhas das nossas ilhas que, como é sabido, não são favorecidas de abrigos naturais. Para além dos pequenos portos onde sempre existiu atividade pesqueira ou outra e, nos pontos onde a intimidade com o mar se foi mantendo ou seja nos pontos de ligação do mar à terra e vice-versa, regista-se o facto de, nesse período, ter-se realizado no arquipélago a primeira grande obra de abrigo executada desde há muitos anos e, que foi, efetivamente, o fecho da bacia da Praia da Vitória, fecho esse, que por razões que nos escapam, não foi, executado como terá sido recomendado.

Convém lembrar, que no período de 75 a 82 a Direção Geral de Portos não esteve inativa e assim, aproveitando ações de planeamento, que vinham sendo desenvolvidas de forma consistente, pôde lançar as obras do “Melhoramento dos portos do Pico” e da “Construção do Porto da Graciosa”, assim como, continuar a desenvolver outros estudos que resultavam de ações anteriores, quiçá, incluídos ou a serem incluídos em Planos de Fomento, pretéritos ou futuros. Tudo isso, é muito evidente, na esclarecedora entrevista que o Eng.º Munhoz de Oliveira, notável Diretor Geral de Portos que, em visita a Ponta Delgada concedeu ao jornal “Açores” em 22 de abril de 1977. É dessa época, também, uma outra interessante entrevista dada pelo Eng.º Leiria Pinto (funcionário da DGP, então Diretor Regional de Transportes) àquele mesmo periódico, em que é feita a revelação pública dum ordenamento do porto de Ponta Delgada datado de 1971. Nesse ordenamento, realizado sob a supervisão da Direção Geral dos Portos, pode-se constatar que se habilitava o porto com valências que incluíam o recreio, as pescas, o militar e o comercial, com uma doca seca que permitia a reparação naval das embarcações que existiam nos Açores. Para além disso, segundo a entrevista do Eng.º Munhoz de Oliveira, previa-se ganhar ao mar na zona do Estradinho e Santa Clara “uma área de cerca de sete hectares de terreno, onde se pretende fazer um parque de grupagem e desgrupagem e ainda uma zona de armazéns de mercadorias e carga geral”. Sendo que o Diretor Geral acrescenta mais adiante que, “numa fase futura, esta zona de grupagem e de desgrupagem, de contentores e de armazéns irá até à praia de Santa Clara, de qualquer modo e, para já, como zona exposta que é, obrigará a construção de um quebra-molhe de proteção que requererá a dimensão a que o empreendimento obriga”.

Segundo julgo, foi nessa altura, que se radicou a primeira ideia de vir a realizar um molhe em Santa Clara. Uma ideia, naturalmente datada, que certamente não era ainda um núcleo de cargas, mas que teria já como antecedentes (normalmente a DGP, não falava por falar) alguns estudos preliminares como respaldo.

Em todo o caso (e, voltando à Praia da Vitória) lembramos, também, que o Eng.º Munhoz de Oliveira nessa mesma entrevista comunicou-nos, entre outras coisas, a existência do estudo do molhe-cais que viria a ser adjudicado à Hidrotécnica Portuguesa. Já não seria a DGP que levaria a cabo o empreendimento pois, entretanto, os serviços portuários na Região seriam regionalizados.

No que respeita à Praia, verificamos que se trata de um importante pano de água, que não tendo tido até à data, aproveitamento conveniente -- a começar, por não ter sido possível concentrar o “marítimo” da ilha naquela importante estrutura de abrigo-- não tendo também sido possível responder às elevadas expectativas que sempre rodearam a sua potencial utilização, tem sem dúvida uma vocação para abrigar a construção de uma marina segura com expressão exterior, eventualmente, concessionável, assim como, para a ativação e desenvolvimento dum estaleiro naval adequado às necessidades da Região. Por outro lado, parece-nos adequado construir uma ponte cais de 300 m para atracação de navios cruzeiros (julgo estar em curso o seu estudo) que, inevitavelmente irão também frequentar o seu porto. Estas necessidades são importantes e o seu início deveria ser considerado de imediato, de modo a recuperar o tempo perdido por vocações desajustadas.

No caso da Horta, acreditamos que, para além do reordenamento do saco do porto já estudado (é sempre possível melhorá-lo) é urgente prever a retificação do molhe-cais principal e a consequente dragagem da bacia que se revelar necessária.

Importa, desde já, observar que, de acordo com uma noção, que temos vindo a desenvolver e, nunca é demais repisar, é o facto de ser decisiva a densidade dos fluxos em qualquer ideia de coesão arquipelágica, o que nem sempre se compagina ou coincide com modelos de estrita otimização económica.

Dito isto, e qualquer que sejam as decisões que venham a ser tomadas no quadro indicado por quem de direito, não parece que se deva adiar mais os estudos já preconizados antes da pandemia, relativamente à ampliação do Porto de Ponta Delgada. Uma das bases do estudo, poderá ser a recuperação da ideia, já antiga, da construção do 2º molhe em Santa Clara que, como acima dissemos foi preconizada no estudo de reordenamento do Porto de Ponta Delgada, em boa hora, mandado fazer pelo Secretário Duarte Ponte no ano 2000. Os elementos deste estudo foram apresentados no Congresso da PLANIC-Associação Internacional de portos e Infraestruturas Marítimas, realizado em Angra do Heroísmo em 2005. Esse estudo previa um molhe-cais enraizado na bacia de Santa Clara para os granéis sólidos e líquidos. Naturalmente, devia ser reatualizado todo o ordenamento e não excluir até, o estudo de outras soluções de aproveitamento da bacia do atual porto (eventualmente, considerando soluções para o lado da Pranchinha). Todavia, no caso de Santa Clara consideramos mesmo, que todas as cargas poderiam ir para esse núcleo, o que beneficiaria do vasto terraplano, anteriormente, preconizado pelo Eng.º Munhoz de Oliveira. Nesta solução, o molhe de Santa Clara libertaria o molhe-cais principal para os navios de cruzeiro, que tudo indica irão frequentar crescentemente o nosso porto, e que não devem, em circunstância nenhuma, ser afastados por motivos pueris. Aliás, torna-se necessário, desde já, uma gestão cuidada e dotada de meios adequados para que, não aconteçam falhas na operação normal dos navios comerciais.

A nova realidade dos cruzeiros é um elemento novo no ordenamento dos nossos portos e veio para ficar. Neste momento, prevê-se que venham, este ano, a escalar Ponta Delgada cerca de 110 navios de cruzeiro, salvo erro, mais de 10% do que no ano anterior ao início da pandemia. É realista prever, que a partir de 140/150 navios o porto de Ponta Delgada poderá ter que recusar cruzeiros, o que é péssimo para a atratividade que é necessário cada vez mais cultivar, inclusive em todas as ilhas dos Açores. Neste momento, estima-se para este ano a escala de 170 navios e daqui a 3/4 anos, esse número poderá atingir cerca de 250.

Era igualmente interessante ter em conta nos projetos em desenvolvimento, ou através de pequenas alterações que se possam introduzir nos atuais portos das ilhas mais pequenas, se possam criar condições para que os navios de cruzeiros mais pequenos, que já frequentam o arquipélago, venham a ter condições para acostar.

Haverá muitos aspetos a esgotar e a equacionar na escolha da solução mais adequada para dar resposta a esta demanda do porto de Ponta Delgada mas, entendemos, que é necessário ousar, como os nossos antepassados o fizeram num momento crítico. É imperativo, promover os estudos, rapidamente, para a solução destes problemas que são cruciais num arquipélago, aproveitando muito do que já foi pensado e fazendo o que é necessário em todas as nossas ilhas, sem tibiezas nem mimetismos serôdios. Assim o exige o tempo estratégico, pois caso contrário, as oportunidades passarão ao lado.