



ID: 92096919

05-04-2021

# Lisboa. Um porto em níveis pandémicos mas nunca em risco

**ECONOMIA** A maioria dos bens que consumimos, desde alimentos a vestuário, passando pelo próprio material de proteção contra a covid-19, chega de barco. Se os portos nacionais parassem, “seria um cenário de guerra”, com rutura de stocks e escassez de produtos. Madeira e Açores ficariam sem abastecimento. Uma peça na engrenagem, que sofreu as consequências da pandemia, mas que “nunca esteve em risco nem poderá estar em risco”.

TEXTO **SOFIA FONSECA**

“Se os portos pararem nós vamos viver do quê? Do sol?”. A pergunta é do comandante Rui Nunes, chefe do serviço de pilotagem do Porto de Lisboa, e serve de alerta para a importância deste tipo de infraestruturas, que se têm mantido em funcionamento até nos períodos de maior incidência da covid-19 no nosso país. “Eu penso que, no máximo, duas semanas seria o suficiente para entrarmos em rutura de stocks de N produtos, de... tudo”, especula acerca dos efeitos de um eventual encerramento do porto, porta de entrada dos bens de consumo destinados à plataforma logística que vai de Loures ao Carregado, e ponto de saída para abastecimento das ilhas da Madeira e dos Açores. “Seria semelhante a um cenário de guerra”, acrescenta Diogo Marecos, administrador da Liscont, empresa do grupo Yilport, que tem a concessão do terminal de contentores de Alcântara.

Basta recordar o caos que se gerou quando um navio encalhou há duas semanas no canal do Suez para imaginar o que aconteceria, à escala nacional, se o porto de Lisboa e os outros portos parassem. “Temos uma posição absolutamente decisiva na manutenção da qualidade de vida e do setor económico nacional”, resume o administrador do Porto de Lisboa, José Castel-Branco, que acredita que a maioria das pessoas não tem noção “do que é o gigantismo e do que é a capacidade logística que o país tem de ter para abastecer cerca de 11 milhões de habitantes”.

O porto de Lisboa é apenas uma peça de toda a engrenagem, mas não pode falhar. “Nós vemos muitos camiões na estrada, nós vemos alguns comboios a circular com mercadorias mas se eu lhe disser que vem um navio para ali e que me traz 70 mil toneladas de cereais... Quantos comboios e quantos camiões serão precisos para carregar um décimo das 70 mil toneladas que traz um navio só?”, questiona uma vez mais o comandante, responsável do serviço das operações portuárias. O comércio marítimo é o comércio preponderante no



Com a pandemia, o decréscimo da carga movimentada no Porto de Lisboa foi na ordem dos 30%.

mondo. Atualmente, “80% do comércio global em volume e mais de 70% do seu valor é realizado a bordo de navios”, realça Diogo Marecos. E não se trata apenas de bens alimentares. Tudo, desde vestuário, eletrodomésticos e mobiliário até às máscaras de proteção contra a covid-19, vem em contentores a bordo de navios.



**José Castel-Branco**  
Administrador  
do Porto de Lisboa

A torre VTS, situada no passeio marítimo de Algés, é o centro nervilógico de toda a atividade portuária da administração do Porto de Lisboa. À exceção de navios militares nacionais e embarcações de recreio com menos de 24 metros, qualquer barco que entre no Tejo recebe a visita de um piloto de barra saído daquela torre, o qual vai



**Rui Nunes**  
Comandante do serviço  
de pilotagem

manobrar o navio até atracar para evitar embates como o da semana passada de um navio num pilar da ponte 25 de Abril. “É a forma que o Estado tem de garantir que leva o risco de acidente a níveis mínimos”, explica o comandante Rui Nunes.

O risco para os pilotos é que é grande. Além do perigo de passar de uma lancha para um navio em certas condições atmosféricas, há agora a ameaça da covid-19. “Nós tivemos aqui navios com casos positivos, ou suspeita de positivos, e não foi por causa disso que os pilotos não foram a bordo”, realça o comandante.

## Quebra nas cargas e nada de cruzeiros

E tal como não se comanda um navio à distância dificilmente se dirige esta torre a partir de casa. É toda uma panóplia de coisas que podem acontecer. “Isso é o sal e pimenta da nossa vida de marítimos”. Uma vida que no último ano viu reduzida a atividade para aqui-



lo a que o comandante chama “níveis pandémicos”. Os navios chegam agora em menor número e houve setores de atividade do Porto de Lisboa que foram muito penalizados.

“Nós tivemos decréscimos muito grandes na carga, de cerca de 30%”, constata o administrador do porto, José Castel-Branco. “Na Liscont sentimos uma quebra quer no número de navios quer na tonelaagem da carga movimentada”, admite Diogo Marecos, o administrador da concessionária do terminal de contentores de Alcântara.

A pandemia interrompeu cadeias de produção e distribuição. Diminuiu o consumo, parou o turismo. “Na parte do transporte marítimo sofremos uma perda brutal na área dos cruzeiros. Nós estávamos a bater recordes sucessivos em termos de transporte de passageiros, em termos do número de navios que recebíamos, mas a partir de março de 2020 passámos a zero. Não houve mais cruzeiros e isso foi uma perda brutal”, admite José Castel-Branco, administrador do Porto de Lisboa, infraestrutura que em 2019 recebeu mais de 330 escalas de navios de cruzeiro e mais de 500 mil passageiros e que em 2020 se ficou pelos 55 navios que aí chegaram até março. “A partir daí, a atividade parou. Em termos económico-financeiros é um peso muito grande. Esta atividade trazia-nos, em termos líquidos, mais de três milhões de euros de resultados ao ano e portanto é uma perda muito grande”, admite, estimando que demorará nunca menos de dois anos a retomar a atividade normal.

Gestor de concessões, o Porto de Lisboa tem, segundo o seu administrador, “a responsabilidade de manter toda a engrenagem a funcionar”. Sobretudo para que o abastecimento nunca esteja em risco. E o mesmo se aplica a todos os outros portos nacionais, que juntos, em 2020, registaram um volume total de carga de 81,85 milhões de toneladas, segundo dados da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. “Isto não pode parar, Leixões não pode parar, Lisboa não pode parar, Aveiro não pode parar, Figueira da Foz não pode parar... Todos estes portos servem uma determinada área do país”, resume o comandante Rui Nunes. “O país não pode parar, nós não podemos parar, nós temos de continuar”.

safia.fonseca@vdigital.pt

▶ **Veja o vídeo em dn.pt**

# Diário de Notícias

www.dn.pt / Segunda-feira 5.4.2021 / Ano 157.º / N.º 55 502 / €1,30 / Diretor-geral editorial Domingos de Andrade / Diretora Rosália Amorim / Diretor adjunto Leonídio Paulo Ferreira / Subdiretora Joana Petiz



## SONDAGEM

Primavera socialista deixa Rui Rio para trás com menos 16 p. p.

Chega colado ao Bloco, em vias de se tornar na terceira força política

Nova direita já soma 13% das intenções de voto nas legislativas, mas maioria dos eleitores continua à esquerda

PÁGS. 8-9

Meio milhão de crianças volta à escola. Diretores antecipam dificuldades de concentração

PÁG. 12

Bruxelas sobre a **pandemia na infância**: "Abusos domésticos e **online** tomaram proporções alarmantes"

PÁG. 13

## EX-MINISTRO DE COSTA

### "É INEVITÁVEL LEVANTAR MORATÓRIAS EM SETEMBRO, MAS É PRECISO CRIAR INSTRUMENTOS DE TRANSIÇÃO"

**ENTREVISTA** Manuel Caldeira Cabral defende uma solução para créditos adiados que inclua os fundos, as instituições financeiras e o Banco de Fomento. Elogia as políticas europeias que não se apoiam na austeridade. Mas avisa que Portugal terá de retomar, a partir de 2022, o caminho de consolidação orçamental e de redução da dívida. **PÁGS. 4-7**



PEDRO ROCHA / GLOBAL IMAGENS

Menos 5 mil milhões de pares de sapatos vendidos. **Onofre garante**: "Empresas não aguentam novo confinamento"

PÁGS. 16-17

**Profissões que nunca pararam.** Se os portos nacionais fechassem, "seria um cenário de guerra"

PÁG. 18

**Quartos de final da Champions.** Chelsea já deixou quase 100 milhões nos cofres do FC Porto

PÁGS. 24-25

"AINDA HÁ MUITAS GUERRAS E VIOLÊNCIA NO MUNDO" PAPA LEMBRA CABO DELGADO NA SUA MENSAGEM DE PÁSCOA **PÁG. 22**