



A cidade de Lisboa vista do Porto que a fez nascer

■ As condições naturais e geográficas propícias à actividade portuária fizeram com que se fixasse em Lisboa a capital do país. O engenho e o empreendedorismo fez com que o Porto de Lisboa seja hoje um dos maiores focos de produção de riqueza e emprego, com uma influência alargada à escala nacional

A par do desenvolvimento de actividades turísticas, num País e numa cidade que está cada vez mais na moda, a área do Porto de Lisboa oferece espaço para movimentação de carga, uma actividade essencial para a economia e desenvolvimento da cidade e do País, funcionando como porta de entrada e de saída de mercadorias, ao serviço das indústrias da região e de todos aqueles que aqui vivem e são abastecidos através das mercadorias que entram e saem do Porto de Lisboa.

O impacto económico total associado ao Porto de Lisboa, de acordo com o estudo elaborado em 2016 pelos consultores Augusto Mateus & Associados, tendo em consideração os efeitos directos, indirectos e induzidos, ascende a 58 mil milhões de € de produção nacional, 722 mil postos de trabalho, 16% do emprego em Portugal, 23 mil milhões de € de VAB, 15% da riqueza gerada a nível nacional e cerca de 11 mil milhões de € em remunerações. São valores muito expressivos e, face ao comportamento positivo do Porto de Lisboa registado mais recentemente, seriam hoje ainda mais significativos.

A Área Metropolitana de Lisboa é o maior polo de consumo do País (26% da população residente com um poder de compra 25% superior à média nacional, responsável por mais de dois terços (70,4%) do comércio internacional de mercadorias que passam pelo Porto de Lisboa.

Se considerarmos a região de polarização de Lisboa, área servida pelo Porto de Lisboa (que abrange a Área Metropolitana de Lisboa, os polos das regiões do Oeste, da Lezíria e do Médio Tejo, da região de Leiria e do Alentejo Central e Litoral) e que representa 30% do território, 40% da população, 41% das empresas, 43% do emprego e 50% da riqueza gerada no País, facilmente se percebe o papel determinante que os terminais de serviço público de movimentação de mercadorias (contentores e



carga geral) assumem na economia da cidade de Lisboa, da região e do País.

São dados que tornam clara a importância da dinamização e desenvolvimento da actividade portuária, a par da melhoria da interface desta actividade com a cidade e ao lado dos desenvolvimentos turísticos numa cidade dinâmica, viva, participada, bonita e não asséptica, à semelhança do que acontece em cidades portuárias muito relevantes da Europa, como Roterdão, Hamburgo e Barcelona, numa convivência diversificada e compreensiva das exigências de compatibilização dos diferentes usos das áreas ribeirinhas.

Este Governo tem sabido valorizar e reconhecer a importância estratégica deste ativo que é necessário apoiar, desenvolver, modernizar e ser, cada vez mais, palco e espaço de concertação e conciliação a bem do desenvolvimento da economia regional e nacional e, por conseguinte, de cada um de nós. A falta de apoios e compromissos resultariam imediatamente em consequências negativas a diversos níveis: impacto nos preços aos consumidores dos produtos que



Por **Andreia Fernandes Ventura**

teriam de ser escoados através de outros portos, com aumentos significativos nos custos operacionais; uma perda de competitividade nas exportações que são feitas através dos terminais de movimentação de carga do Porto de Lisboa; cargas desviadas para outros portos, nomeadamente espanhóis (com a consequente perda de riqueza para o País); e o comprometimento de toda a rede logística que gravita em torno do porto e cuja reconstituição demoraria bastante tempo e assumiria custos elevados.

O Porto de Lisboa tem um enorme potencial de desenvolvimento e há novos projectos a surgir, com preocupações ambientais e de sustentabilidade, como o projeto do porto fluvial de Castanheira do Ribatejo, cujo início de operação está previsto para o primeiro trimestre de 2019 e que contribuirá decisivamente para fomentar a intermodalidade do Porto de Lisboa, ao permitir a ligação dos seus diversos terminais à Plataforma Logística de Lisboa Norte, contribuindo para o descongestionamento e redução da pegada ambiental do transporte de mercadorias na região de Lisboa. Estima-se uma redução de 250 camiões/dia, mas que pode ir até aos 750 camiões/dia, sendo as emissões de CO₂ e de NO_x por tonelada movimentada por via fluvial de 10% e 9% das emitidas por via rodoviária, e com um consumo de combustível cerca de oito vezes inferior.

O Porto de Lisboa é um porto multifuncional, com diferentes valências que vão desde a área da movimentação de carga, aos passageiros, náutica de recreio, marítimo-turística e atividade de construção e reparação naval. É um Porto que se estende por onze Municípios (Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro, Seixal e Almada).

A sua área de abrangência, o denominado hinterland, tem especial incidência na Área Metropolitana de Lisboa, mas estende-se às regiões da Lezíria do Tejo e do Oeste, Centro e Alentejo, ultrapassando, a norte, a região de Leiria. A grande abrangência dos seus efeitos económicos obrigam-nos a olhar para a cidade de Lisboa desde o porto que a fez nascer e que é hoje um motor de desenvolvimento de alcance nacional. ■