

## O Novo Aeroporto de Lisboa e o Ordenamento do Território em Portugal

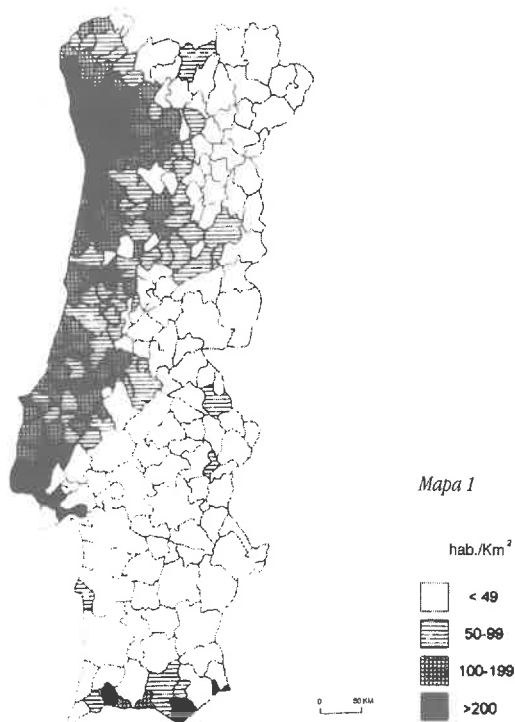
### RESUMO

*Na localização de um novo aeroporto de Lisboa não podem deixar de ser determinantes a localização da procura dos seus serviços e a articulação com os serviços dos demais modos de transporte: tudo apontando, entre as duas hipóteses principais em aberto, para a sua localização na Ota, que evita o estrangulamento da travessia do Tejo, quando quase toda a procura é a norte, e é servida directamente pelos principais eixos rodoviário e ferroviário (com maior relevo para este último). Trata-se ainda de uma solução muito mais barata. Mas a consideração dos custos, face às prioridades reais do país, aponta antes para a manutenção por mais algumas décadas do aeroporto da Portela, ainda longe da saturação e de qualquer modo com uma localização muito mais favorável, em termos de ordenamento do território, do que a de um aeroporto que fosse construído em Rio Frio.*

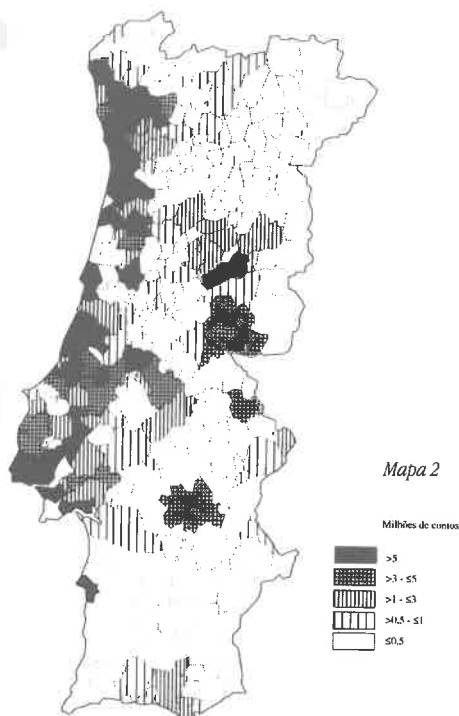
**1.** Na apreciação das hipóteses para a localização do futuro aeroporto de Lisboa não poderá deixar de ter um relevo muito grande, mesmo decisivo, a localização da procura dos seus serviços e a indispensável articulação dos serviços por ele proporcionados com os serviços prestados por outros modos de transporte: que terão de ser conjugados, sob pena de não desempenhar satisfatoriamente o papel que lhe cabe e de virem a verificar-se ou a agravar-se situações de congestionamento e ineficiência com custos muito elevados para o nosso país.

Trata-se de preocupação que julgamos que não tem sido devidamente considerada, em relação aos vários modos de transporte, nas referências que têm vindo a lume na imprensa portuguesa; devendo assumir um relevo prioritário a articulação com as ferrovias nacionais de grande tráfego.

**2.** A mera observação dos mapas com a localização da população ou ainda por exemplo da actividade industrial (ver os mapas 1 e 2) é esclarecedora do papel que deverá caber ao futuro aeroporto de Lisboa, em conjugação com os aeroportos igualmente internacionais do Porto e de Faro (também de Beja?): devendo o aeroporto do Porto estar vocacionado para servir a Região Norte, parte da Região Centro e ainda a Galiza<sup>1</sup>, o aeroporto de Faro o Algarve e o sul do Alentejo e por seu turno o aeroporto de Lisboa (com vocação para um papel mais alargado, dada a maior oferta que decerto continuará a proporcionar) em primeira linha os distritos de Lisboa, Setúbal, Santarém e Leiria, aos quais serão de acrescentar os distritos de Castelo Branco, Portalegre e Évora, mais próximos do aeroporto de Lisboa do que de qualquer dos outros dois<sup>2</sup>.



Densidade da população (hab./Km) (1991)



VAB da Indústria (1987)

Na lógica de aproveitamento máximo dos seus serviços deve por seu turno ter-se especialmente em conta, dentro da área referida, onde é maior a procura: sem dúvida por parte de uma grande maioria de pessoas que residem ou trabalham no conjunto do distrito de Lisboa, mais populoso e onde se localizam as principais instituições do país; mas, segundo um inquérito feito, sendo ainda a procura dos distritos de Santarém, Leiria e Coimbra maior do que a procura do distrito de Setúbal.

Estando agora e continuando seguramente a estar no futuro a maior procura a norte do Tejo, uma primeira condicionante não poderá deixar de ser a travessia do rio.

De facto, com a sua largura na zona de Lisboa qualquer nova travessia será de custos muito elevados, não se tornando possível construir uma nova ponte ou um túnel em cada dois ou três anos (tendo designadamente em conta muitas outras necessidades, nos mais variados domínios, que têm de ser satisfeitas também no nosso país).

Sendo assim é de prever que qualquer ponte nova ou túnel que venha a ser construído virá com atraso em relação ao trânsito entretanto criado, levantando em várias horas de cada dia sérios problemas a quem se dirigisse ao (ou do) aeroporto, na sua grande maioria pessoas residentes ou com actividade na capital e nos demais concelhos do norte do Tejo; sendo prejudicados ainda, desnecessariamente, todos os que por razões diversas têm de atravessar o rio com frequência.

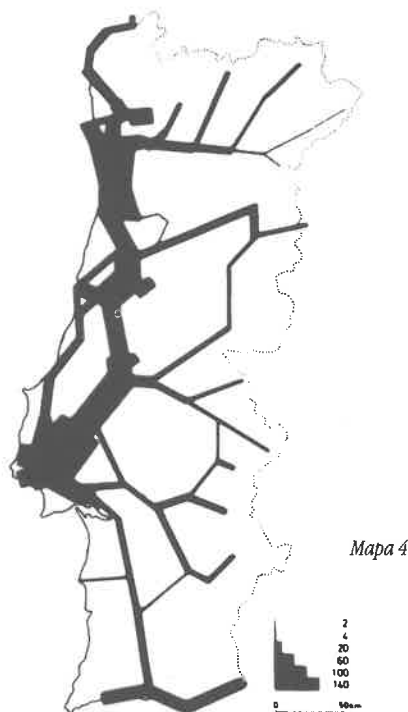
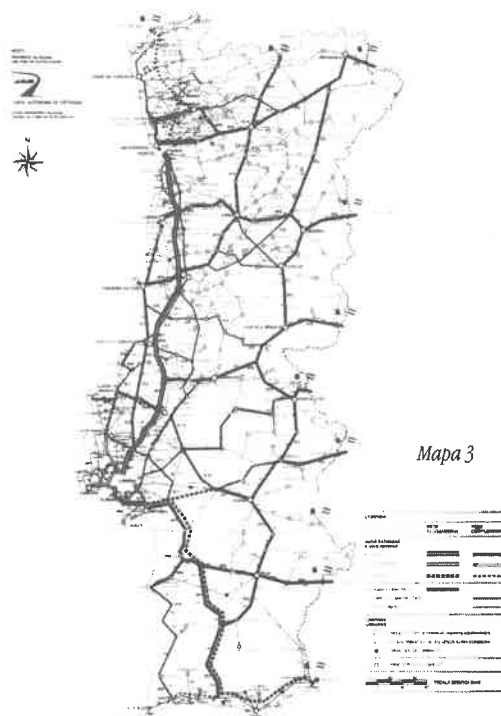
É já totalmente diferente a situação a norte, designadamente na Ota: dispondo de uma infraestrutura muito favorável, a auto-estrada do IP-1, que passa a uma distância muito pequena, bastando construir um nó e uma curta via de acesso ao aeroporto; havendo além disso alternativas muito mais fáceis se se verificar a sua saturação, com a possibilidade de se proporcionarem ligações

alternativas em delta a partir da CRIL e da CREL, com encargos financeiros facilmente suportáveis<sup>3</sup> (ver o mapa 3).

E esta implantação na rede rodoviária nacional é de molde a servir também em boas condições as demais áreas de maior procura do aeroporto.

3. Numa solução pensada para o futuro, para o século XXI, não pode contudo admitir-se que um aeroporto como o de Lisboa seja servido apenas por ligações rodoviárias: perpetuando o que acontece com os três aeroportos internacionais actuais, de Lisboa, Porto e Faro, que não têm nenhuma ligação ferroviária (ou do metropolitano, no caso de Lisboa) a servi-los. Mesmo que se chegue por comboio a alguma dessas cidades, ou se queira seguir de comboio para algum outro destino, há que recorrer de permeio a um outro transporte colectivo (geralmente de má qualidade) ou, com mais frequência, a um transporte individual (automóvel particular ou táxi): com a incomodidade e a demora resultantes da utilização sucessiva de dois ou três meios de transporte e contribuindo-se desnecessariamente para agravar o congestionamento dos trajectos, em muitos casos já muito densos, entre os aeroportos e as estações de caminho de ferro ou os locais de origem e destino dos passageiros. Com a situação portuguesa contrasta o êxito que já hoje está a ser conseguido em países, como por exemplo a Alemanha, a França, a Holanda e a Suíça, onde os aeroportos internacionais principais são servidos por linhas de grande circulação, numa congregação de interesses de que todos beneficiam (incluindo as companhias de caminhos de ferro, com o aumento da procura dos seus serviços, face a uma oferta ainda longe da saturação).

Não pode contudo tratar-se, importa sublinhá-lo, de ligações apenas aos



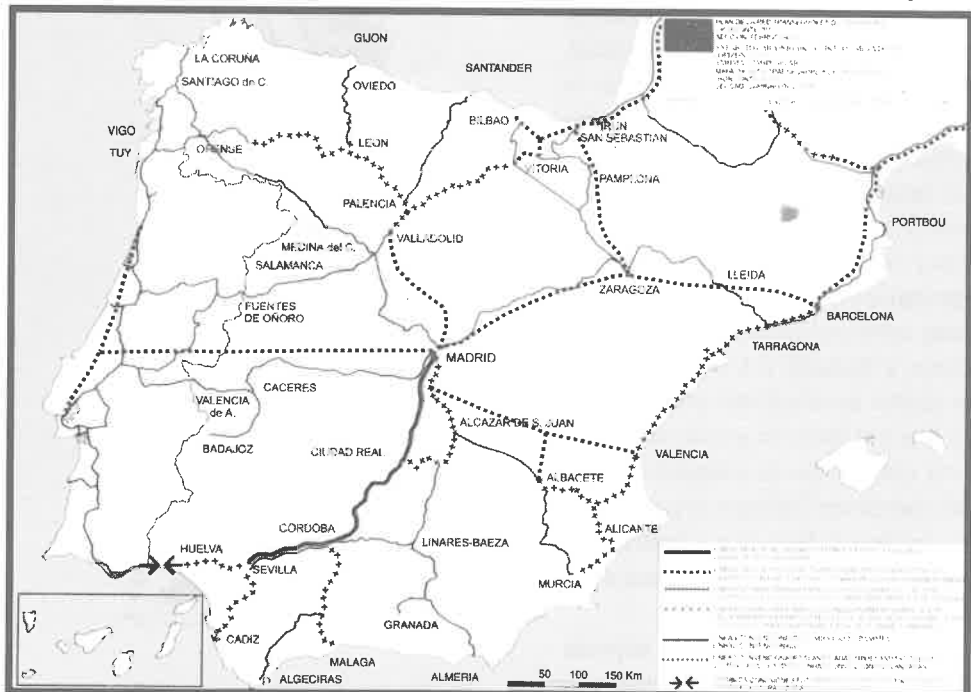
Frequência diária de comboios de passageiros (1986)

aeroportos, sendo então bem menor o âmbito nacional (ou mesmo internacional) dos serviços proporcionados e sendo seguro que constituem ligações não rentáveis: num mundo que não se compadece com faltas de rentabilidade, quando é possível evitá-las. De facto, a experiência negativa de outros países mostra que o movimento de um aeroporto não justifica só por si ligações ferroviárias (ou de metropolitano) frequentes, caindo-se por isso no círculo vicioso de as pessoas fugirem à sua utilização como consequência de serem pouco frequentes e de diminuir a frequência por ser pequena a procura: tudo contribuindo, pois, para se agravarem os prejuízos causados e a qualidade dos serviços prestados.

Para se verem as oportunidades que, neste quadro, se abrem na área de Lisboa será também só por si esclarecedora a observação de um mapa, o mapa 4, com a frequência das ligações ferroviárias. Resulta claramente desta observação que só será séria uma solução na linha do norte. No caso da Ota, estando a linha a poucos quilómetros de distância da actual base aérea, será tarefa fácil deslocá-la por forma a que atravesse o aeroporto no seu trajecto. Já em relação a Rio Frio (as observações sobre Rio Frio aplicar-se-iam também ao Montijo), ainda que se construísse uma linha para o servir (com um enorme custo) tratar-se-ia de uma linha com o tráfego confinado fundamentalmente ao aeroporto, insuficiente, como se sublinhou, para sustentar ligações frequentes e rentáveis<sup>4</sup>.

Não poderia nunca deixar de ser assim, face à pequena densidade populacional e ao tipo de actividade económica (fundamentalmente agrícola, em explorações de grande extensão) que se encontra a sul e a leste dessa zona, no limite da mancha de maiores densidade populacional e actividade industrial da costa ocidental portuguesa (ver mais uma vez os mapas 1 e 2), 'fugindo' Rio Frio por completo da mancha. E ninguém julgará ou terá sequer a coragem de dizer que um aeroporto provocará uma dinâmica tal que atrairá a esse *binterland* os *milhões* de habitantes (deslocando-se das suas regiões actuais, não podendo 'esperar-se' por um crescimento natural...) que justificariam comboios com grande frequência ...

Mapa 5



Não pode aliás deixar de chocar-nos a falta de seriedade de uma sugestão feita recentemente (ver a referência no *Semanário Económico* de 15 de Maio de 1998), de que Rio Frio teria a seu favor um TGV vindo de Sevilha... A haver TGV em Portugal só terá sentido “entroncando” na linha do Norte, pois só o serviço simultâneo a Lisboa e ao Porto, numa área de atracção de mais de seis (ou mesmo sete) milhões de habitantes, poderá dar-lhe rentabilidade (era esse o trajecto considerado no mapa das redes da União Europeia: ver o mapa 5), e seria de perguntar quantas vezes por dia passaria e pararia em Rio Frio um TGV vindo de Sevilha ...

Só uma linha de comboio no trajecto Lisboa-Porto, servindo, nestes distritos e nos distritos de permeio, vários milhões de pessoas (a que acrescem muitas outras que vêm dos distritos vizinhos ou a eles se dirigem), poderá de facto proporcionar no nosso país a frequência de ligações requerida pelo acesso a um aeroporto; tendo aliás já hoje a linha do norte, mesmo antes da melhoria de serviços que se avizinha (com os *pendulinos*), cerca de três dezenas de comboios diários em cada sentido (entre as 5.30 e as 0.20 horas) e vindo obviamente o aeroporto gerar uma procura adicional justificativa de uma cadência ainda maior dos comboios em circulação.

Com especial relevo, a actual ligação intermodal da estação do Oriente proporciona ainda um acesso privilegiado através de toda a rede do metropolitano de Lisboa, com uma malha que continuará a ser alargada.

4. Numa argumentação que nos tocara de um modo pessoal foi também já dito que a localização em Rio Frio seria um factor de desenvolvimento do Alentejo, v.g. através do turismo de alta qualidade (e da promoção de culturas agrícolas de maior valor acrescentado: ver o *Diário de Notícias* de 4 de Julho de 1998).

A promoção do Alentejo exige todavia acções de outras naturezas, pouco ou nada dependentes da localização do aeroporto: deslocando-se o tal turismo de alta qualidade em automóveis, para o Baixo Alentejo de preferência a partir de Faro (aeroporto que, tal como o aeroporto do Porto, deve ser valorizado) e sendo irrelevante, em geral (haverá uma diferença de dezenas de minutos nos trajectos: recorde-se a nota 2), que o acesso seja feito a partir de Rio Frio ou da Ota (com a utilização da ponte de Vila Franca ou da ponte Vasco da Gama).

Como novidade aparece aliás agora o anúncio pelo Governo do ‘novo’ Aeroporto de Beja, em pleno coração do Alentejo e aberto precisamente a *charters* e a aviões de turismo, ao serviço do referido turismo com maior capacidade financeira (segundo se anunciou, destina-se também ao transporte de mercadorias).

5. A ponderação acabada de fazer acerca do desenvolvimento do Alentejo tem de ser integrada numa preocupação geral com um desenvolvimento mais equilibrado e mais completo do nosso país. Tendo-se dado relevo até agora basicamente à localização desejável do aeroporto em resposta às condições existentes e previsíveis, importa sublinhar por seu turno que deverá tratar-se de localização capaz de contribuir para a melhoria do ordenamento do nosso território.

Assim acontecerá em particular com a articulação que a Ota poderá ter, sem paralelo, com as redes rodoviária e ferroviária nacionais, proporcionando sem congestionamentos um serviço favorável a grande parte do país, incluindo áreas do interior até agora desfavorecidas mas com boas possibilidades de desenvolvimento.

Trata-se de preocupação com um melhor ordenamento do território que infelizmente, ao que sabemos, não tem havido nos estudos em curso, em relação a uma infra-estrutura que deveria ser considerada numa perspectiva nacional...<sup>5</sup>

6. Procurando contrariar os argumentos que, tendo em conta os interesses dos habitantes de Lisboa e do país, apontam inequivocamente para a localização na Ota, poderá haver quem defenda Rio Frio por ser muito maior o investimento a fazer aqui: não só com o aeroporto, dado que tem de ser comprado o terreno e feito tudo de novo, como mais cedo com uma nova ponte sobre o Tejo, cuja construção teria de ser antecipada. Trata-se pois de solução que custaria mais algumas centenas de milhões de contos.

É-nos penoso ter de refutar esta posição, num país em que faltam recursos para tantas infra-estruturas básicas (e onde entre Pedras Rubras e o Montijo, numa distância de pouco mais de 300 km, já há hoje 14 pistas de aeroportos e aeródromos e em breve 16, com um aeródromo em construção em Fátima e um outro aprovado para a Figueira da Foz: além dessas as de Cortegaça, Espinho, S. Jacinto, Cernache, Leiria, Monte Real, Tancos, Ota, Alverca, Portela, Sintra e Cascais, em média de 18,8 em 18,8 km...; não sendo necessário acrescentar sequer uma linha mais lembrando que, em vez de se criarem desnecessariamente estrangulamentos (em pontes) e de se “forçarem” investimentos (v.g. em compras de terrenos), deverão antes promover-se as infra-estruturas básicas de que carecemos realmente, não só no domínio dos transportes como nos domínios da saúde, da educação, do apoio tecnológico, da justiça e em tantos outros, com o que se dará também que fazer às empresas e aos trabalhadores portugueses...<sup>6</sup>.

7. Num quadro de prioridades nacionais, em que o Governo deve mover-se, a questão que tem de pôr-se com todo o rigor é contudo a questão de saber se se justifica de facto a construção de um novo aeroporto no próximo futuro, face às possibilidades oferecidas pelo aeroporto da Portela<sup>7</sup>, onde ainda neste ano (1998) foram investidos cerca de 20 milhões de contos.

Num caso desta envergadura não podemos ser determinados (mais uma vez, no nosso país...) por optimismos sem fundamento: não podendo desconhecer-se que têm um movimento várias vezes superior aos seus cerca de 7 milhões de passageiros aeroportos com as mesmas condições básicas (casos de Gatwick, com mais de 25 milhões, e de muitos outros) e que haverá um desvio significativo do tráfego interno com uma melhor ligação ferroviária Lisboa-Porto (com os *pendulinos*) e com a conclusão em breve da auto-estrada para o Algarve<sup>8</sup>.

O desvio seria aliás especialmente acentuado com a localização do aeroporto a cerca de três dezenas de quilómetros de distância de Lisboa, com uma perda sensível na concorrência com o transporte ferroviário e rodoviário. Assim se justifica que tenha uma opinião muito negativa acerca da construção de um novo aeroporto o Presidente de uma companhia, como a Portugália, especializada em percursos mais curtos, internos e mesmo internacionais.

Tanto para os agentes económicos como para outros profissionais que necessitam de se deslocar com frequência de avião (alguns quase diariamente) a localização do actual aeroporto de Lisboa tem de facto vantagens assinaláveis, com um atractivo que motiva igualmente os responsáveis das agências de viagens a ter reticências em relação a uma localização mais afastada. São aliás bem conhecidas as reacções que houve no estrangeiro (Washington é apenas um exemplo, entre muitos outros) quando as companhias foram obrigadas a afastar-se das cidades.

No reverso da medalha são de apontar os inconvenientes de poluição sonora e de segurança da localização actual. Mas são muito sensíveis os progressos que têm sido feitos com a diminuição do ruído dos aviões e os riscos de acidentes só em parte são diminuídos com o afastamento do aeroporto (o último desastre grave “no aeroporto” de Amesterdão teve lugar com a queda do avião a trinta quilómetros de distância).

É de sublinhar por fim que o aeroporto da Portela, com a proximidade da Estação do Oriente (onde se investiram 40 milhões de contos...), acaba por estar muito próximo da rede ferroviária principal, com as virtualidades referidas em 3. Um serviço de *navette*, com um corredor próprio, entre esta estação (servida também pelo metropolitano, como já recordámos) e o aeroporto percorrerá uma distância mais curta do que a distância entre os terminais de alguns aeroportos internacionais.

8. Temos assim que mesmo em termos de país, na perspectiva do ordenamento do território, a solução da Portela é claramente superior à de Rio Frio.

É já mais vantajosa a solução da Ota. Mas estando o aeroporto da Portela, beneficiado com investimentos em curso, ainda muito longe da saturação, será de mantê-lo algumas décadas mais, em articulação com os aeroportos do Porto e de Faro; devendo dar-se prioridade à implantação de infra-estruturas de facto necessárias e inadiáveis (ainda que menos “vistas”), algumas delas condicionando aliás um melhor aproveitamento do aeroporto que virá a ser construído<sup>9</sup>.

E com o tempo, sem antecipar prazos, será de caminhar consequentemente para a construção de um desejável aeroporto novo na Ota ou em algum outro local sobre a linha férrea Lisboa-Porto.

*Man. Carlos Lopes Porto*

*Manuel Carlos Lopes Porto*  
*Professor da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*

<sup>1</sup> Trata-se de um papel de relevo já agora e ampliado em breve com a melhoria das ligações rodoviárias (no futuro também ferroviárias), proporcionando ligações directas a várias cidades europeias (mesmo com os cancelamentos da TAP...) de que os galegos não dispõem na sua região: ganhando por isso tempo, dado que não têm que mudar de avião em Madrid ou em Barcelona.

<sup>2</sup> Rio Frio está a 235 km de Faro e a 328 km de Pedras Rubras, acentuando-se pois com a localização do aeroporto aí a maior proximidade, que já hoje se verifica, entre os aeroportos de Lisboa e de Faro, para se servir uma área de permeio pouco populosa. Ficando o aeroporto na Ota será já menor a distância a Pedras Rubras, de 267 km, do que a Faro, de 291 km. É todavia muito menor o desequilíbrio entre as distâncias, aliás justificado pela população e pela actividade económica servidas (é impressionante a diferença nas “manchas” mostradas pelos mapas) e não deixando de qualquer modo a população e os agentes económicos do Alentejo, com estradas boas e des congestionadas, de estar de um modo geral a menos de centena e meia de quilómetros de um aeroporto internacional (Faro ou Lisboa). Trata-se de um bom serviço, acrescido ainda com a próxima abertura da Base Aérea de Beja ao tráfego civil (nunca se consentiu que tal acontecesse com Monte Real...), onde vai ser feito um investimento de 13 milhões de contos: ficando a uma distância de 166 km de Faro, 153 km de Rio Frio e 183 km da Portela, ou seja, quem esteja de permeio a menos de uma hora de qualquer deles.

<sup>3</sup> É na mesma lógica, embora haja aí um equilíbrio muitíssimo maior com a população e a actividade económica que estão também a sul (veja-se de novo os mapas 1 e 2), que se compreende que o aeroporto do Porto esteja a norte do Douro (rio que de qualquer modo é atravessável com pontes várias vezes mais baratas).

<sup>4</sup> Não pode tratar-se de uma extensão da travessia da ponte 25 de Abril, apenas com duas vias (uma em cada sentido), condicionadas a um serviço suburbano com muitas paragens; contrastando também a este propósito a linha do norte, com quatro vias a partir de Lisboa, com as quais podem conjugar-se o tráfego suburbano e as ligações rápidas, ao aeroporto da Ota e a outras cidades do país.

<sup>5</sup> Com esta preocupação ver já do autor *A Localização do Novo Aeroporto de Lisboa e a sua Articulação com os Demais Meios de Transporte*, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1992 (ou ainda *O Ordenamento do Território Face aos Desafios da Competitividade*, Almedina, Coimbra, 1996, pp. 25-7).

Para além das considerações mais limitadas no espaço (em função apenas da área de Lisboa) que têm sido feitas está agora a dar-se um relevo justificado aos impactos ambientais das duas hipóteses principais em análise, Ota e Rio Frio.

<sup>6</sup> Embora reconhecendo-se que são obras menos vistosas, talvez politicamente menos rendosas do que uma “obra de regime”...

<sup>7</sup> Tendo naturalmente esta análise de ser feita por quem não esteja financeiramente interessado na construção do novo aeroporto (ou de novas pontes). Seria de facto de esperar outra resposta, quando se fez a pergunta (para que se fez?), que não fosse a do *chumbo* pelos “dois consórcios interessados na construção da nova estrutura aeroportuária” da sugestão de em alternativa se alargar a Portela, que esgotaria “a sua capacidade em 2007”... (ver o *Semanário* de 18 de Julho do 1998)?

<sup>8</sup> Vai pois muito para além de 2007 a saturação do aeroporto da Portela...

<sup>9</sup> Estamos a pensar em especial na ligação rápida Lisboa-Porto, desejavelmente retomando-se o projecto de articulação desta linha com uma ligação em TGV ao importante mercado (com população a servir...) de Madrid (ver de novo o mapa 5).