

Um aeroporto e duas visões do território

O aparecimento da opção Alcochete veio repor o braço-de-ferro entre a margem sul e a margem norte do Tejo para a localização do novo aeroporto de Lisboa. Em causa estão dois modelos de ordenamento espacial para o país.

O estudo da Confederação da Indústria Portuguesa (CIP) relançou o debate sobre a localização do novo aeroporto internacional de Lisboa na margem sul do Tejo. Em cima da mesa estão novamente dois modelos de desenvolvimento espacial para o país. O primeiro promove a expansão da Área Metropolitana de Lisboa para norte, o outro aposta na consolidação urbana em torno das duas margens do Tejo. A opção do Campo de Tiro de Alcochete não parece integrar-se nem num modelo nem no outro e a reserva ambientalista mantém-se de pé. Segundo os especialistas, contactados pelo jornal *Arquitecturas*, deviam ser estudadas outras alternativas.

De acordo com o urbanista Paulo Correia, que coordenou a definição do esquema territorial do Plano Regional de Ordenamento Territorial da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), o modelo urbanístico previsto neste documento prevê a criação de um novo aeroporto numa zona fácil de ligar a uma das duas “rótulas de articulação” ao resto do país.

O objectivo é garantir o equilíbrio entre “a proximidade à maior parte da procura”, que se concentra na Área Metropolitana de Lisboa e “uma boa acessibilidade para quem vem de fora”.

A rótula norte situa-se assim na zona do Carregado, onde são feitas “as ligações da grande circular exterior da área metropolitana” e por onde passa a linha do Norte que liga as duas principais cidades do país.

A rótula sul está localizada junto ao Poceirão, por onde é feita a ligação ferroviária ao Algarve e por onde passará a futura linha de alta velocidade entre Lisboa e Madrid. Após a construção da terceira travessia sobre o Tejo, será também aqui que se localizará “o corredor principal” entre as duas margens.

“A localização no Campo de Tiro de Alcochete não é uma coisa nem outra”, observa o engenheiro urbanista. Por isso, considera que “em nome da intermodalidade dos transportes regionais, nacionais e internacionais”, seria “mais favorável em termos de uma inserção nacional que o aeroporto se localizasse mais próximo do Poceirão ou da Marateca”. Por outro lado, argumenta, um aeroporto na margem sul beneficiaria também da proximidade ao Porto de Setúbal.

Para este especialista, a margem sul é “claramente” uma melhor escolha e a preferência pela Ota foi ditada “apenas por decisão política”, já que “toda a filosofia dos estudos de caracterização e diagnóstico”, do PROT-AML apontam para uma localização junto de uma das duas rótulas. Por este motivo, adianta que “se a escolha recair sobre o Campo de Tiro de Alcochete o modelo de acessibilidades da área metropolitana de Lisboa tem de ser revisito”, mesmo que isto signifique apenas “alguns ajustamentos” nas ligações ro-



Debate sobre localização do novo aeroporto continua aceso

viárias e ferroviárias e não uma alteração “radical”.

Já para José Reis, professor da Faculdade de Economia de Coimbra, que falou na apresentação do seminário promovido pelo Centro de Estudos Sociais de Coimbra “Um Aeroporto para um Portugal Euro-Atlântico”, a opção Ota é a que oferece as condições necessárias para “servir pessoas, sistemas urbanos e actividades económicas” e que melhor aproveita as acessibilidades existentes e previstas. O economista reforçou que Lisboa e a sua metrópole, o país urbano, as actividades económicas “mais densas” bem como o sistema científico e tecnológico estão todos “acima do Tejo” e que o acesso da maioria a um aeroporto na margem sul seria feito “exclusivamente por travessias fluviais concessionadas”.

Além disso, sustentou também que a localização do aeroporto a sul do Tejo iria rever “injustificadamente o PNPOT [Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território]”.

Dois modelos de ordenamento

O engenheiro João Cravinho partilha esta visão. Durante o mesmo seminário, salientou que “o PNPOT foi longamente discutido e preparado” e que a localização da nova infra-estrutura aeroportuária deverá ser escolhida tendo em conta “as directrizes e perspectivas de desenvolvimento espacial estratégico” previstas neste documento.

Neste sentido, garante que “Alcochete não é uma solução para os problemas do

país”. Na sua opinião, “um dos grandes problemas nacionais” é a perda de dinamismo da Área Metropolitana do Porto e a construção de um aeroporto na margem sul significaria deixar esta região “entregue a si própria”. Pelo contrário, afirma, um aeroporto na Ota “assegura o desenvolvimento em simbiose dos dois grandes pólos urbanos” do país, permitindo a criação de uma zona de “agregação polinucleada entre Porto e Lisboa”.

Esta seria também a forma de proteger a “fragilidade ambiental” da Península de Setúbal onde a construção de um aeroporto representa um “risco de explosão urbanística incontrolável num brevíssimo espaço de tempo”. João Cravinho lembrou que a densidade populacional desta zona tem crescido a um ritmo anual acima dos sete por cento, nos últimos anos, e que a instalação de um aeroporto a par da execução da terceira travessia sobre o Tejo acarretaria um “risco gravíssimo de degradação ambiental”. “A norte

é mais fácil controlar a especulação imobiliária”, defende.

O engenheiro sublinhou ainda as “boas acessibilidades ferroviárias e rodoviárias” da opção Ota, bem como a sua “proximidade do principal pólo gerador de tráfego”, que dão corpo a uma infra-estrutura “verdadeiramente nacional” ao contrário das alternativas propostas.

Para Fernando Nunes da Silva, professor de Urbanismo e Transportes do Instituto Superior Técnico, que coordenou a área dos transportes no PROT-AML, os dois pressupostos em que assentava a localização de um aeroporto na margem norte já caíram por terra.

Por um lado, adianta, a proposta aprovada do PROT-AML “recentra a área metropolitana de Lisboa no estuário do Tejo”, fazendo a “polinucleação em torno das duas margens”, o que representa “uma mudança radical” em relação ao modelo defendido pelo engenheiro João Cravinho. Por outro, o Governo decidiu que a linha de alta velocidade entre Lisboa e Madrid passaria por Évora-Badajoz e “hoje em dia a complementaridade entre o transporte aéreo e a alta velocidade é fundamental”.

O próprio PNPOT entretanto aprovado, salienta, “não contempla a localização do novo aeroporto” tendo sido “negociado politicamente” justamente para não contrariar o plano regional em vigor e as decisões já tomadas sobre a alta velocidade. Além disso, prossegue o urbanista, os valores da procura da margem norte “são um falso argumento”, já que a maioria da procura provém de dentro da área metropolitana: “Tirando a população de Lisboa e do corredor de Cascais, a população a norte de Lisboa representa 5% do tráfego actual”, salienta.

Quanto aos efeitos secundários da construção de um novo aeroporto, este especialista recorda que o território do Oeste

Defensores da Ota pretendem expansão urbana para norte protegendo os valores naturais da Península de Setúbal





Paulino Pereira: O argumento ambiental está a ser hipervalorizado em detrimento de outros valores que são muito mais importantes para a própria sobrevivência de uma política aeroportuária

Paulo Correia: Se a escolha recair sobre o Campo de Tiro de Alcochete o modelo de acessibilidades da Área Metropolitana de Lisboa tem de ser revisto

“é uma propriedade extremamente partilhada”, concluindo assim que aí as consequências da dispersão urbana serão “muito mais graves do que na margem sul”. A solução avançada por este especialista é a de localizar o novo aeroporto na zona do Poceirão, junto à plataforma logística já prevista pelo Governo. Este é um ponto de consideração “estratégico” do ponto de vista das acessibilidades. Quanto a Alcochete: “É um mal menor. É uma boa alternativa à Ota mas não é uma localização desejável em termos de modelo territorial”.

Veto ambiental

Foram os danos ambientais da construção de uma infra-estrutura aeroportuária na margem sul que estiveram na base do veto político à opção Rio Frio, rejeitada em 1999, e estes continuam a ser válidos no caso da opção ser o Campo de Tiro de Alcochete. Quem o afirma é o professor Fernando Santana, que coordenou o Estudo Preliminar de Impacto Ambiental das duas localizações que estiveram em confronto no final da década de noventa e que também participou no seminário pró-Ota organizado pelo Centro de Estudos Sociais de Coimbra.

Para o professor da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, quer a zona de Alcochete, quer a de Poceirão apresentam “uma sensibilidade ecológica” idêntica à de Rio Frio com “impactos negativos irreversíveis” sobre a conservação da natureza, habitats e corredores ecológicos, a avifauna, os aquíferos e o montado de sobreiro.

Fragilidades que o próprio estudo da CIP reconhece, sublinhou este especialista, que citou inúmeras páginas deste documento onde se explanam os variados impactos derivados da construção desta infra-estrutura.

Reforçando a visão da margem sul como um espaço “ainda natural” contra um norte “já muito urbanizado”, Fernando Santana criticou “a irresponsabilidade de trocar um património valiosíssimo por uns movimentos de terras”. Na sua visão, “o betão pode aparecer em qualquer lugar” mas a natureza “não pode ser recriada”.

Também Paulo Correia recorda que o campo de tiro “é uma reserva de fauna importantíssima”, para além da sua proximidade ao Estuário do Tejo.

Por sua vez, Jorge Paulino Pereira, especialista na área dos transportes do Instituto Superior Técnico, considera que “o argumento ambiental está a ser hipervalorizado em detrimento de outros valores que são muito mais importantes para a própria sobrevivência de uma política aeroportuária”. Neste caso, o que se deve privilegiar, defende, “é a parte aeronáutica, a proximidade a Lisboa, o ordenamento do território, os custos de construção e a possibilidade de expansão”.

Já Fernando Nunes da Silva acha que os argumentos dos impactos ambientais sobre a Península de Setúbal “são uma fraude” e que a “ideia mirífica da Península de Setúbal como o grande sistema ecológico da área metropolitana de Lisboa já não existe”. Trata-se de uma visão “idílica” que esquece os múltiplos empreendimentos turísticos previstos para a zona. Por outro, enfatiza o urbanista, a construção de um aeroporto na Ota também implica grandes impactos ambientais: “Porque é que ninguém fala de desviar dois rios e canalizar um outro? Dos aterros de quarenta metros sobre leitos de cheia? De arrasar mais de cinco mil sobreiros?”. Na sua óptica, “os ambientalistas deviam ser mais eficazes nas suas decisões e menos mercantilistas”, e recorda que “o desenvolvimento sustentável não é uma questão ambiental. É uma questão económica, social e ambiental”.

Múltiplos critérios

Se considerarmos outros critérios, a opção Ota parece assumir uma posição mais frágil face à concorrência.

O professor Paulino Pereira não tem dúvidas de que esta é uma má solução porque “não tem capacidade de expansão” e implica uma construção “muito cara” dados os problemas aeronáuticos que apresenta. Além disso, é uma localização “muito afastada de Lisboa” e “não permite ter uma cidade aeroportuária interna ou externa”. Pelos motivos inversos, “é sempre preferível uma solução na margem sul”. Esta garante características aeronáuticas “ess-pantosas”, uma construção “barata” e uma solução “evolutiva”.

A sua preferência recai sobre a zona de Poceirão/Faias. Para além das vantagens já referidas, esta localização fica situada “ao lado do caminho-de-ferro, da platafor-

ma logística e da alta velocidade” e garantindo “o acesso mais directo aos portos de Setúbal e Lisboa”.

A localização proposta pela CIP merece uma classificação mediana deste especialista. Trata-se de uma zona “plana”, “não ocupada”, mas “muito longe de Lisboa”. Quanto ao modelo Portela+1, proposto no estudo encomendado pela Associação Comercial do Porto (ACP), sustenta que esta “não é uma solução definitiva”, já que o novo aeroporto “tem de funcionar como um *hub* nacional”.

No que diz respeito a custos, recorde-se que o Campo de Tiro de Alcochete é propriedade do Estado, o que poderá tornar esta obra mais acessível.

Os defensores da Ota desconfiam deste argumento e sustentam que o próprio estudo da CIP não apresenta quaisquer estimativas orçamentais, apesar de se ter referido uma poupança na ordem dos três mil milhões de euros. Além disso, afirma o engenheiro João Cravinho, há que considerar os custos “directos e indirectos” da solução Alcochete, que contempla a execução de duas travessias sobre o Tejo e de alterações à linha de alta velocidade.

Já o estudo da ACP privilegia o argumento económico e assegura uma poupança que pode ascender aos dois mil milhões de euros face à opção Ota, tendo em conta o investimento directo na infra-estrutura, mas também os custos das acessibilidades rodoviárias e ferroviárias.

Mais alternativas

Entretanto o ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional, Francisco Nunes Correia, já fez saber que considera que a hipótese do Campo de Tiro de Alcochete tem “grande credibilidade” no capítulo ambiental e Mário Lino, que tutela as Obras Públicas, afirmou, na Assembleia da República, que nunca disse “jamais” à construção de um aeroporto na margem sul. Em meados de Janeiro, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, encarregado pelo Governo de analisar as alternativas, terá pronto um estudo comparativo sobre as várias localizações possíveis.

O urbanista Paulo Correia lamenta, no entanto, que seja apenas considerada uma localização na margem sul e outra na margem norte, no que considera ser “um erro metodológico”. Antes de ser tomada uma decisão definitiva, defende, haveria que “olhar para outros sítios” que possam estar mais bem inseridos no modelo de acessibilidades da Área Metropolitana de Lisboa.

Fernando Nunes da Silva critica “a má condução política” deste processo e prevê que “a pressão” de tomar uma decisão e a “pressão” de utilizar os fundos comunitários poderá “envenenar” a escolha do Governo. No entanto, considera que esta deveria ser uma oportunidade para “reabrir o debate” sobre a melhor localização do aeroporto.

Joana Filipe



OTA VERSUS ALCOCHETE

Um aeroporto e duas visões do território