



No dia 10 de Janeiro de 2008, o Sr. Primeiro Ministro José Sócrates, surpreendeu uma grande parte dos Portugueses ao anunciar a “Carreira de Tiro de Alcochete” como a zona que mais benefícios traria ao país, para a instalação de um novo aeroporto internacional.

Consciente da “celeridade” de uma decisão acertada, por parte do nosso governo, foi com grande espanto meu e de muitos outros interessados na matéria, que vi “levianamente” o país ser confrontado com um estudo apresentado, pelo respeitável LNEC, que apenas comparava duas prováveis localizações - Ota e Alcochete, deixando de parte soluções como a BA6, no Montijo, Alverca ou Sintra.

Conhecedor dos efeitos da actual crise económica e das incertezas energéticas e climáticas que se avisinham e na qualidade de cidadão apaixonado pela Arquitectura, pela Engenharia e pelo Urbanismo, venho por este meio apresentar-vos. esta minha singela proposta, que a meu ver, por razões sociais, ambientais, geoestratégicas e económicas, se tornaria muito mais viável que a proposta do actual governo, nomeadamente o MOPTC, LNEC, NAER e alguns grupos económicos não governamentais.

Foi com grande sentido de responsabilidade, que procurei em tempo, rigor e saber, criar uma solução, que de forma integrada, planeada e honesta, pudesse de uma vez por todas, “resolver” alguns dos graves problemas, com que nos deparamos, a nível de transportes, obras públicas, economia, mobilidade, turismo e ambiente.

A esta minha alternativa, inteiramente independente, resolvi chamar-lhe **LISBOA INTERFACE.**



Lisboa Interface

- . Portugal – No centro de todas as rotas
- . Lisboa + 1 – Portela/Montijo
- . Lisboa Interface
- . Reorganização do Espaço Aéreo –Alverca, Sintra, Ota e Rio Frio.

TGV / Rede de Alta Velocidade

- . Ramal Sul – Eixo Lisboa / Madrid
- . Ramal Norte – Eixo Lisboa / Porto
- . Lisboa e o TGV – Soluções Reais

TTT – 3ª Travessia do Tejo

- . Cabo Ruivo/Barreiro – Ponte e túnel
- . Algés/Trafaria – Túnel rodoviário
- . Montijo/Beato – Túnel misto

- . Estudos e Projectos – Dados relativos e conclusões.
- . Aeroportos no Mundo – Ficha Técnica

Portugal | No centro de todas as rotas

Portugal

Área Total 92.391 km²
População > 10.000.000

Uma Porta de Entrada na Europa.

Portugal, oficialmente República Portuguesa, é um país continental atlântico situado no sudoeste da Europa, na zona Ocidental da Península Ibérica e no Atlântico Norte.

Possui a área total de **92.391 km²** e é a nação mais ocidental da Europa, delimitado a Norte e a Leste, pelo reino de Espanha e a Sul e Oeste, pelo Oceano Atlântico.

O território de Portugal compreende a parte continental e as regiões autónomas: os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

Durante os séculos XV e XVI, Portugal foi uma potência económica, social e cultural relevante, constituindo-se o primeiro e o mais duradouro império colonial de amplitude global.

É hoje um país da União Europeia, economicamente equilibrado, social e politicamente estável e humanamente desenvolvido.

Membro da União Europeia desde 1986, é um dos países fundadores da Zona Euro, NATO-OTAN e da OCDE.

Lisboa, é a sua capital.



09

Lisboa é simultaneamente a capital e a maior cidade de Portugal, situada no estuário do rio Tejo.

Além de capital do país é também capital do distrito de Lisboa, da região de Lisboa, da Área Metropolitana de Lisboa, e é ainda o principal centro da sub-região estatística da Grande Lisboa.

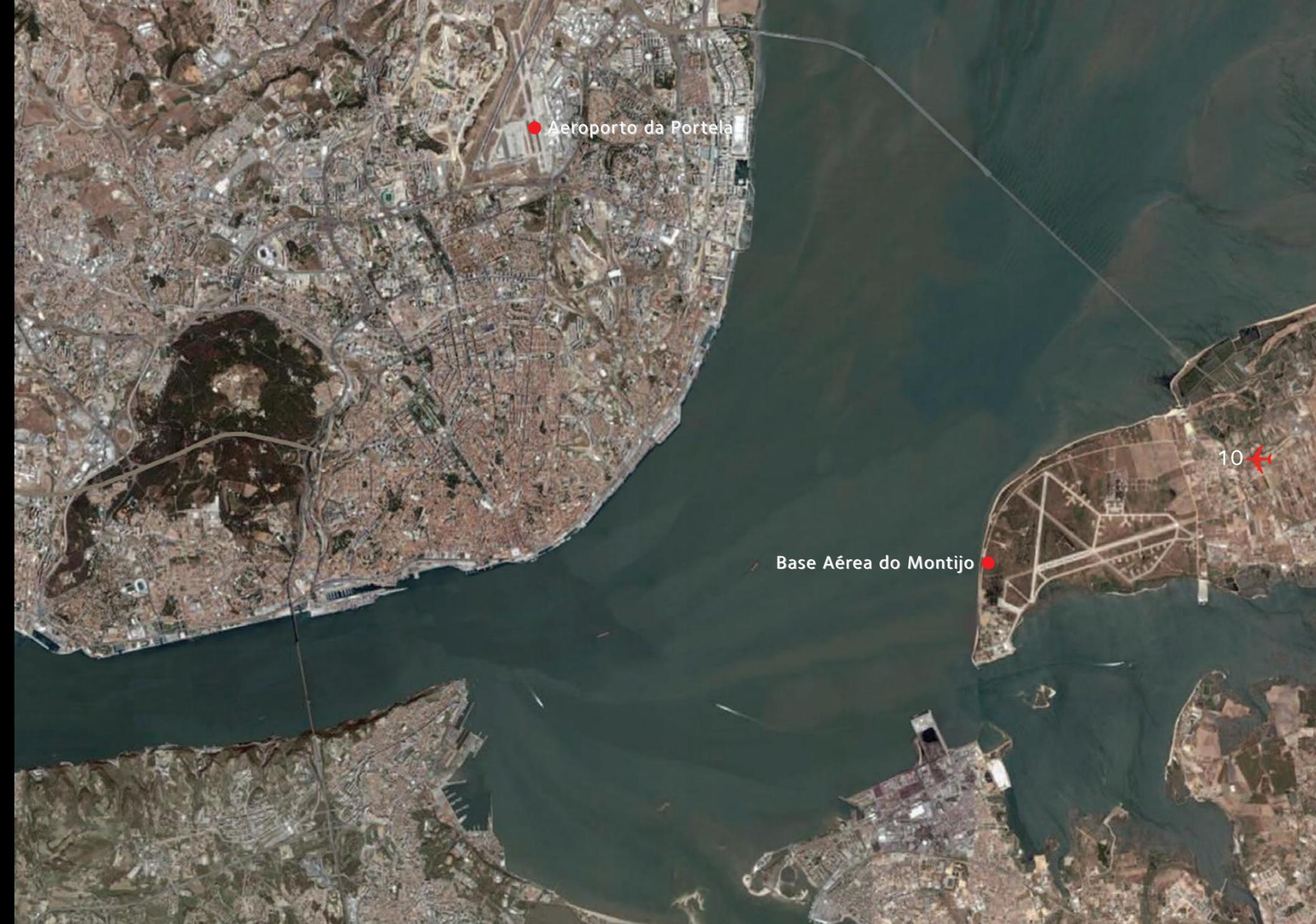
A região de Lisboa é a mais rica de Portugal, com um PIB per capita superior à média da União Europeia.

A cidade tem cerca de **529.485 habitantes** (2004), e sua área metropolitana tem cerca de **3 milhões**.

O limite da cidade, que corresponde ao concelho, possui **83,84 km²** de área.

A densidade demográfica é de **6 518,1 hab./km²**.

O concelho subdivide-se em **53 freguesias** e está limitado a norte pelos municípios de Odivelas e Loures, a oeste por Oeiras, a noroeste pela Amadora e a leste e sul pelo estuário do Tejo. Através do estuário, Lisboa liga-se aos concelhos da Margem Sul: **Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete**.



Lisboa está ligada à outra margem do Tejo por duas pontes: a **Ponte 25 de Abril**, na parte sul, inaugurada em 6 de Agosto de 1966, que liga Lisboa e Almada e a **Ponte Vasco da Gama**, inaugurada em Maio de 1998, que liga o nordeste da capital (zona do Oriente e Sacavém) à cidade do Montijo.

O seu aeroporto principal (**Aeroporto da Portela**) situa-se a 7 km do centro, na zona nordeste da cidade.

O porto de Lisboa é paragem de numerosos cruzeiros e um dos principais portos turísticos europeus.

A cidade dispõe de uma rede ferroviária urbana e suburbana com 9 linhas, (sendo 4 de metropolitano e 5 de comboio suburbano) e **119 estações** (48 de metropolitano e 71 de comboio suburbano).

A exploração da rede de metro é efectuada pela Metropolitano de Lisboa e a rede ferroviária suburbana pelos Caminhos de Ferro Portugueses (**linhas de Azambuja, Cascais, Sintra e Sado**) e pela Fertagus (**linha do eixo norte sul, entre Roma-Areeiro e Setúbal**).

As principais estações do caminho de ferro são: **Oriente, Rossio, Cais do Sodré e Santa Apolónia**.

Existe ainda uma rede de transportes fluviais, a Transtejo, que liga as duas margens do Tejo, com estações em Cais do Sodré, Belém, Terreiro do Paço e Parque das Nações, na margem norte, e Cacilhas, Barreiro, Montijo, Trafaria, Porto Brandão e Seixal, na margem sul.



Lisboa e a sua área metropolitana são também atravessadas por inúmeras auto-estradas. Existem duas auto-estradas circulares - Circular Regional Interior de Lisboa (**CRIL**) e Circular Regional Exterior de Lisboa (**CREL ou A9**). As principais vias que ligam a cidade ao resto da zona urbana são as auto-estradas **A1** (em direcção a norte, por Vila Franca de Xira), **A8** (também para norte, via Loures), **A5** (em direcção a oeste, até Cascais), **A2** (para sul, por Almada) e **A12** (para leste, por Montijo).

Lisboa merece ser pensada, neste preciso momento, aproveitando todos os desafios impostos pelas crises energética e climáticas, como uma Mega Urbe, à distância, de um século, projectada à escala de uma cidade/região. Devido ao efeito globalizante em que vivemos, daqui a 50 anos, provavelmente as localidades periféricas como Amadora, Almada, Alcochete, Costa da Caparica, Algés, etc... serão "absorvidas" por Lisboa. Olhemos para Lisboa como cidade/região. Lisboa Norte/Sul...tanto faz. Pensemos na extraordinária possibilidade de fazer renascer esta cidade/região como um dos primeiros projectos sustentáveis do novo século. Se o fizéssemos, para além de revitalizar-mos a economia, transformaríamos Lisboa numa cidade à escala de Londres, Atenas ou Amsterdam. Não tão forte como Madrid, mas diferente.

Pensemos num cenário multicultural (sobretudo euro-africano e euro-americano), multi-linguístico, na ordem dos 6 milhões de pessoas até ao final deste século. Uma cidade ancestral, com a sua cultura secular, mas moderna, virada para o estuário, uma cidade sem margens.

Estou em crer que neste momento deveríamos apostar sem receios, numa rápida ligação por TGV à Europa, via Madrid; fazer pequenos ajustes de bitola e de alguns ramais, da nossa rede ferroviária; projectar um novo Aeroporto para Lisboa, não desactivar já a Portela; Melhorar as Ligações Sines-Poceirão; Ligar Algés à Costa da Caparica, via túnel; Requalificar toda a zona ribeirinha desde o Barreiro à Trafaria; Melhorar a capacidade de carga fluvial, construindo novos portos e recuperando a indústria Naval.

Esquecer a ligação TGV Lisboa-Porto (elevado preço/custo), a nova Ponte Chelas-Barreiro (injustificada pela proximidade à Vasco da Gama); Rever a localização do Aeroporto de Alcochete (grave erro estratégico e ambiental).



Se a cidade de Lisboa, se envolvesse num projecto com esta envergadura, estreitando ao mesmo tempo ligações a Vigo, a Salamanca e Madrid, e melhorando as políticas aeroportuárias e de Turismo, criaria novos fluxos inter-urbanos o que iria seguramente aumentar o nº de visitantes e o volume de negócios per/capita.

Quando se fala do aumento extraordinário do número de voos e de passageiros que ocorrem ao nosso país estamos sobretudo a falar de Low Cost.

É essencial que percebamos este factor, para não extrapolarmos sobre potencialidades invisíveis, como as de um imaginário mercado afluyente com origem em África e nas Américas. Tais mercados inter-continetais são meramente residuais, não sendo razoável assentar uma nova estratégia aeroportuária nas suas inexistentes virtualidades.

O que teremos, com sorte, até 2012, será um crescimento do afluxo de turistas oriundos sobretudo da Europa, não se esperando que mude significativamente o perfil dos chamados mercados emissores tradicionais - Espanha (46%); Reino Unido (16%); França (7%); Alemanha (7%); Estados Unidos (2%); Escandinavos (1%); Brasil (1%).

Os movimentos de chegada e partida de passageiros nos nossos aeroportos andaram pelos **7 057 600 pax em 1990, 17 890 180 pax em 2004** e dificilmente irão além duns muito optimistas **25 913 992 pax em 2018 e 37 536 515 pax em 2032**.

Por outro lado, dada a prevalência crescente das ligações aéreas ponto-a-ponto, haverá uma maior distribuição destes números globais pelos principais aeroportos em operação --Lisboa, Porto, Faro, Funchal, Terceira, Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Pico, a que deveremos desde já somar os futuros aeroportos de baixo custo de Beja, Portimão e Loulé , o que irá baixar a pressão sobre o aeroporto da Portela.

Penso que é desmesurado pensar-se num novo aeroporto com mais do que 2 Pistas, a juntar às existentes na Portela. Deixemos a Herdade de Rio Frio descansada por mais umas décadas

Com 4 pistas disponíveis para todo o tipo de tráfego aéreo, um dos maiores portos navegáveis do mundo e uma ligação directa ao centro da Europa, via TGV...para já não falar do clima... tornariam Lisboa e Portugal, um dos mais atractivos destinos da Europa.

Tempo de viagem Avião com partida de Lisboa:

Madrid	1h 00m
Barcelona	1h 50m
Paris	2h 20m
Londres	2h 30m
Bruxelas	2h 40m
Roma	3h 00m
Berlin	3h 00m
New York	7h 00m
S. Paulo	9h 00m

- Linhas Aéreas
- Rede TGV
- Rede Viária
- Rotas Marítimas



A meu ver, seria fundamental estudar: a forma de melhor interligar as várias redes de transportes que ligam a Capital. Uma solução coerente e sustentável para o futuro, que envolvesse não só as vias aéreas, mas também as vias marítimas e terrestres, incluindo a nova rede de Alta velocidade.

Em primeiro lugar abandonar a ideia de ter o TGV dentro de Lisboa. No passado foram cometidos alguns erros de exploração imobiliária indevida, o que nos leva hoje a uma situação quase de inexistência de espaços apropriados a um projecto dessa dimensão. A Gare do Oriente não é suficiente, nem juntando a estação de Braço de Prata. Fazer chegar o TGV até Santarém seria um autêntico desafio para a Engenharia e calamitoso para os cofres do Estado. Construir uma nova Ponte entre Chelas e o Barreiro não faz o mínimo sentido urbanístico, nem ao nível financeiro, nem de acordo com as actuais políticas da gestão de tráfego, dentro das grandes cidades Europeias. Lisboa teria mais carros do que já tem...isto para não falar que a Gare do TGV ficaria a aproximadamente 40 Km do novo Aeroporto de Alcochete.

Eventualmente poderíamos pensar em construir a gare do TGV nos actuais terrenos da Portela...mas, de que nos serviria se tivéssemos o aeroporto mais próximo a 40 Kms?

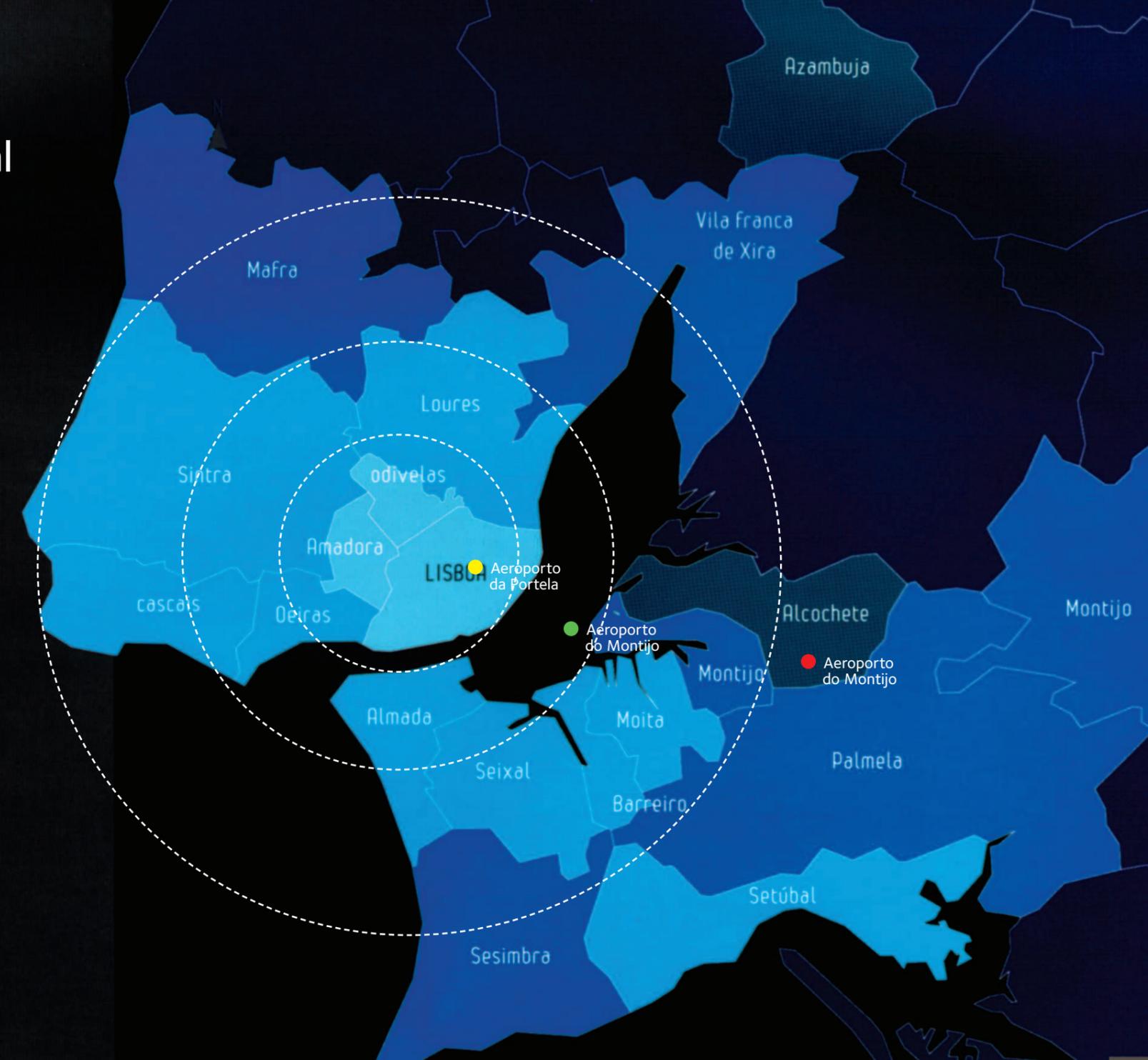
Para mim, construir um aeroporto em Alcochete, afastado da linha de Alta Velocidade, longe das principais vias terrestres e marítimas não faz o menor sentido, será um grave erro estratégico para Lisboa e para o País. Existem casos documentados de Aeroportos mal localizados que originam a ruína das cidades que servem. O Aeroporto de Denver é um desses casos. O afastamento dos centros urbanos encarece as taxas de serviços e aumenta a despesa energética. Origina a falta de competitividade.

Não só pelos aspectos acima referidos, mas tudo me leva a pensar que as actuais propostas do Governo estão desviadas das reais necessidades do país. Acima de tudo importa referir que a solução de construir um aeroporto em Alcochete seria um gravíssimo desastre ambiental. Por mais que se tente negar a ideia de um aeroporto, próximo de Santo Estevão, entre Alcochete e o Montijo, praticamente em cima da Lezíria, é um atentado a todos nós. Não adianta fechar os olhos aos diversos estudos já efectuados e aos alertas da Comissão Europeia para a situação gravosa.

Questiono-me como é possível um ex-ministro do Ambiente, com o actual cargo de Primeiro Ministro, com conhecimentos nesta matéria, deixar passar impune esta vergonha. Se o fizer, hipotecará o usufruto de uma das maiores reservas de água potável da Europa. Um bem que não podemos alienar.

Densidade Populacional

Nº habitantes / km²



Aeroporto de Alcochete | CTA - Carreira de Tiro de Alcochete

Recentemente, o Estado Português tomou a decisão de construir um novo aeroporto para servir a capital, uma vez que o actual, mantendo-se o mesmo ritmo de crescimento, deixaria de ser eficiente a curto prazo e entraria em ruptura.

A área escolhida para a sua construção foi Alcochete mais propriamente na zona do Campo de Tiro, junto a Canha, a cerca de 40 km a nordeste de Lisboa.

A sua escolha resultou de um estudo comparativo entre as opções Ota, (modelo do MOPTC) e o CTA, modelo proposto pela CIP. Esse estudo, feito em apenas seis meses, pelo LNEC, demonstrou que ambas as localizações tinham problemas gravíssimos e como tal, por exclusão de partes, ganhava Alcochete, num “disputado 4-3” por ser a proposta que menos “contras” apresentava.

A ser um dos maiores investimentos do século, a construção de um projecto como este, deve ser entendido como uma oportunidade única, para que se definam as linhas de desenvolvimento do País.

Daí, que a selecção do local e o “layout” adoptado para essa mega infra-estrutura, devam ser alvo de cuidada reflexão e não de propostas pouco credíveis, apresentadas “à pressa”, por entidades com interesses directos relacionados com a construção e exploração do novo aeroporto. A localização do NAL, vem sendo discutida desde 1969, ano em que nasci...e até hoje a CTA nunca tinha sido opção.

A solução aqui proposta, pretende demonstrar de forma simples, que existem outras alternativas, que também devem ser equacionadas de forma lúcida e transparente, para que no futuro, não tenhamos que apontar o dedo a este Governo, responsabilizando-o pelo erro da sua “infeliz” decisão.

Por todas estas razões e por mais algumas, vou permitir-me apresentar um esboço do que teria de ser feito, caso o NAL viesse a ser implantado na Base Aérea do Montijo. Na minha ideia, uma obra desta dimensão não pode surgir isolada, deve crescer acompanhada pelas infraestruturas adequadas. Uma espécie de “coração” capaz de movimentar enormes fluxos, quer de capital humano, quer financeiro.

Um Interface multifuncional, onde se unissem num só ponto todas as vias terrestres, aéreas e fluviais. Partindo desse pressuposto resolvi chamar-lhe LISBOA INTERFACE.



Lisboa Interface

in.ter.fa.ce substantivo feminino

1. Superfície que delimita dois corpos, espaços ou fases.

2. Dispositivo (físico ou lógico) que estabelece ligação entre sistemas independentes.

LISBOA INTERFACE - Rede transportes (proposta)

Neste modelo de Lisboa e Vale do Tejo, estão representadas as diferentes redes de transportes (aérea, rodoviária, marítima e ferroviária).

- Linha TGV | Rede Alta Velocidade
- Rede Viária actual
- Rede Metro Lisboa e sul do Tejo
- Rede Viária proposta
- Principais rotas fluviais existentes
- Rotas fluviais
- A Aeroporto Sacadura Cabral - NAL
- B Terminal Passageiros e Interface Rodo-ferroviário
- C Túnel Lisboa / Montijo
- D Ponte Barreiro / Montijo
- E Gare Marítima - Lisboamar
- F Terminal de Mercadorias
- G Túnel Trafaria / Algés
- H Aeroporto da Portela



23



AEROPORTO DA PORTELA (código IATA: LIS, código ICAO: LPPT)

Situa-se em Lisboa e é o maior aeroporto português e com maior volume de tráfego. Foi aberto ao público em 15 de Outubro de 1942. É servido por duas pistas, uma a **03/21** com **3805 m** de comprimento e outra a **17/35** com **2400 m** de comprimento, ambas asfaltadas e com 45 m de largura.

Até à inauguração do Aeroporto da Portela, Lisboa era servida por um aeroporto primitivo denominado Campo Internacional de Aterragem, situado em Alverca. Nos anos 30, os voos transatlânticos entre a Europa e a América eram feitos em hidroaviões. Por motivos de segurança, só depois de atravessarem o Atlântico os passageiros mudavam para aviões com base terrestre, que os levavam ao seu destino final.

Sendo Lisboa a capital mais Ocidental da Europa, era o terminal ideal do lado europeu dessas ligações transatlânticas. Por essa razão, o Governo Português entendeu transformar Lisboa numa grande plataforma aérea para voos internacionais. Para isso foram projectados dois aeroportos para Lisboa: um marítimo, para hidroaviões e outro terrestre, para aviões convencionais.

Em 1938 iniciaram-se as obras dos dois aeroportos, que foram concluídas em 1940. Como aeroporto terrestre construiu-se o Aeroporto da Portela e como aeroporto marítimo, construiu-se o Aeroporto de Cabo Ruivo, à beira do rio Tejo e a cerca de 3km do primeiro. Para uma ligação rápida por automóvel entre os dois aeroportos construiu-se uma via rodoviária denominada Avenida Entre Aeroportos, actual Avenida de Berlim.

Desde então, o Aeroporto da Portela sofreu vários tipos de intervenções, sendo a última, a 1 de Agosto de 2007 quando foi aberto ao público o novo Terminal 2, apenas para voos domésticos. Este aeroporto público é administrado pela ANA - Aeroportos de Portugal, SA, e teve em 2005 um movimento de **11,625,128** passageiros, ultrapassando a sua capacidade de 10 milhões/ano, estimava-se que em 2010 esse valor fosse de **15 a 17** milhões/ano.

Manter o actual aeroporto, construindo um segundo internacional, é a meu ver uma solução adequada às necessidades do país. Que eu saiba, Londres, Paris e Madrid ainda usam os seus “velhos” aeroportos”.

Não estou a falar de um modelo **Portela +1**, no qual esse “1” fosse a melhoria de condições de uma das bases aéreas já existentes, apenas para voos Low-cost. Falo de um mega aeroporto, um verdadeiro hub à escala Mundial.



25



26

Segundo alguns estudos que admitem o retardar da “extinção” da Portela, até que esta atinja os **18 milhões de passageiros/ano**, seria possível, apesar dos riscos ambientais e de segurança já de todos conhecidos, prolongar o seu “tempo de vida” por mais uma ou duas décadas, consoante a evolução do sector dos transportes e da economia global.

A Portela chegando às **60 ou 70** posições de estacionamento, adoptando novas medidas de gestão de tráfego, de passageiros e mercadorias, poderia quase duplicar o seu actual fluxo, chegando facilmente aos 20 milhões de passageiros por ano.

Obras como, o avanço da gare principal para Norte, a deslocação do terminal de carga para os terrenos a ocidente da pista principal ou para cima da base militar, um novo sistema de gestão de bagagem, novas acessibilidades e uma distribuição mais eficaz do tráfego aéreo com outro aeroporto, seriam factores que contribuiriam para essa longevidade.

Partindo do pressuposto que o “TGV” chegaria a Lisboa, o número de passageiros que ele traria directamente do centro da Europa, reduziria o tráfego da Portela, evitando o seu “inevitável” desmantelamento. A Portela está longe da sua lotação máxima e constitui um bem precioso para a cidade.

A proximidade da Base do Montijo ao Aeroporto da Portela, com a Ponte Vasco da Gama entre ambas, bem como as condições de operacionalidade, são aspectos geoestratégicos fundamentais e de enorme valor patrimonial, que devemos aproveitar. Acabar com a Portela é empobrecer Lisboa. Não usar o Montijo é alienar património. Construir para já, em Alcochete, um novo Hub é uma ideia absurda.

O encerramento da Portela provocaria enormes danos na estrutura socioeconómica de Lisboa, obrigando à falência e à mudanças de um enorme ramo de actividades, bem como as pessoas ligadas a elas, enviando-as para a periferia, contribuindo ainda mais para o actual “despovoamento” da capital.

Na minha opinião, o Aeroporto da Portela assemelha-se a uma “ferida”, com a qual já estamos habituados a viver, porém na tentativa de querer acabar com ela, correm-se sérios riscos de “amputar” Lisboa para sempre.

Foi após um cuidadoso estudo sobre as bases aéreas circundantes a Lisboa, que pude concluir que a Base Aérea Nº6, era de todas a que reunia melhores condições para receber o NAL.



BASE AÉREA DO MONTIJO

A Base Aérea Nº 6 (BA6) fica localizada na Península do Samouco, junto ao Montijo, à beira do Rio Tejo. É um aeródromo da Força Aérea Portuguesa, vocacionado para as operações de patrulha marítima, luta anti-submarina e busca e salvamento. Nas suas instalações estão localizadas a Esquadilha de Helicópteros da Marinha Portuguesa e o Centro de Treino de Sobrevivência da Força Aérea.

A base foi inaugurada em 2 de Janeiro de 1953, passando na altura a ser denominada Centro de Aviação Naval "Comandante Sacadura Cabral".

Na sequência da incorporação da Aviação Naval, na recente Força Aérea Portuguesa, a base é integrada neste ramo em 12 de Junho de 1954, passando a denominar-se Base Aérea Nº 6.

O aeroporto do Montijo é uma base militar que na actualidade tem um movimento muito reduzido. Está pensado, transferir-se para lá o "aeroporto" do Figo Maduro, que representa uma pequena área da Portela, reservada apenas para fins oficiais e militares.

Da mesma forma, se torna possível, com custos relativamente baixos e a breve prazo, transferir para o Montijo, parte dos voos "low cost" que actualmente sobrecarregam, em determinados períodos o aeroporto da Portela.

Aparentemente, bastaria um protocolo entre o MOPTC e o Ministério da Defesa, para que tudo isto fosse possível. Também não me parece ser difícil, desmobilizar a BA6, para as bases de Alverca, Sintra ou Ota. Não vejo sequer impedimentos para que isso não tenha já sido feito com o Figo Maduro.

A Força Aérea Portuguesa, que garantiu a segurança e o funcionamento do Aeroporto de Cabul, no Afeganistão, aberto ao trânsito civil e militar, parece vocacionada para futuras actuações do mesmo tipo, quer no estrangeiro, quer em Portugal, como é exemplo a base das Lages.

De qualquer forma reconheço, serem estes, temas sensíveis nas questões da segurança do território, das quais não tenho a competência, nem o dever de me pronunciar.

Naquilo que me diz respeito, posso apenas constatar as excelentes condições orográficas da BA6 e de toda a zona envolvente,



NAL AEROPORTO DE SACADURA CABRAL

Após a escolha do local apropriado para implantação do NAL, resolvi baptizá-lo de Aeroporto de Sacadura Cabral.

Em seguida, coube-me, estudar o que de melhor se fez em construção aeronáutica e engenharia nos últimos tempos, comparar alguns dos modelos aeroportuários já existentes, simular as várias componentes do projecto em ambiente virtual e acima de tudo projectar valorizando da melhor forma possível todos os aspectos ambientais

Foi com base no modelo do Aeroporto Internacional de Tokyo, que comecei por esboçar o Layout deste NAL. Foi fácil perceber que o modelo Japonês era o que melhor se adequava às condicionantes do Montijo.

Em primeiro lugar, pela reduzida área de implantação, depois pelo modelo a seguir (2 a 3 pistas), em seguida a proximidade com a água e finalmente as soluções ambientais e de mobilidade, adoptadas pela cidade de Tóquio que a tornam uma das cidades mais "verdes" do Planeta.

A grande diferença entre os dois projectos, reside no facto de Tokio ter 3 pistas, (2 paralelas e uma oblíqua) e este modelo para o Montijo ter apenas 2 pistas paralelas, não havendo para já a necessidade de uma terceira.

Na época em que foi construído o Tokyo Haneda International não precisou de pistas com mais de 3000 m, no caso do Montijo as duas pistas teriam cerca de 4000 m, sendo uma parte delas construídas sobre o rio.

Apesar de não ter uma grande área de implantação, o Aeroporto de Tóquio movimenta aproximadamente 65 milhões de passageiros/ano, sendo o 4º mais movimentado do Mundo e o mais movimentado da Ásia.

O tamanho é importante mas o desempenho é fundamental na gestão de um Hub. Mas um Hub não funciona sozinho, precisa de pessoas. E essas pessoas não podem viver a 40 km, ou mais, do seu local de trabalho.

Se à soma de todos os aspectos acima referidos, juntar-mos o facto de este Aeroporto Sacadura Cabral estar apenas a 10 km do centro de Lisboa, fora do centro da cidade, com a Ponte Vasco da Gama, já construída, sem riscos de segurança ou ambientais...podemos pelo menos pensar, que afinal não seria assim tão difícil construir de raiz o NAL, nos actuais terrenos da BA-6, no Montijo



31



32



LAYOUT do AEROPORTO DE SACADURA CABRAL

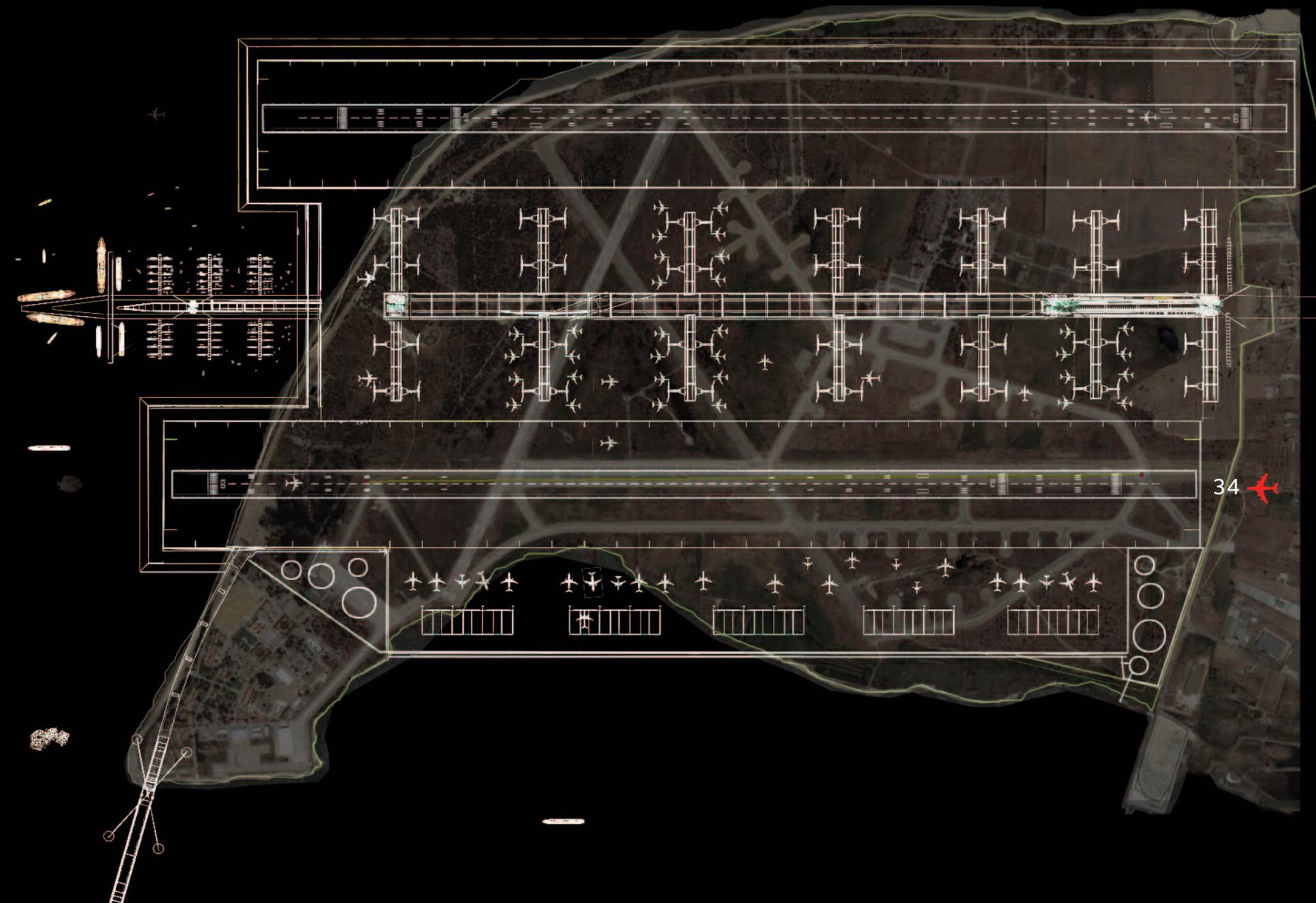
IATA: LISB - ICAO: LPPT

Tipo	Público
Administração	ANA - Aeroportos de Portugal, SA
Serve	Lisboa e Vale do Tejo - Portugal
Inauguração	2015 (1ª fase)
Altitude	30 m
Capacidade anual	35 milhões/ano (17 a 20 milhões em 2020)
Aeronaves	80 a 90 lugares estacionamento
Pistas	2 (4000m x 100m)
Superfície	Pavimento misto reforçado
Distância entre pistas	1600m
Movimentos /hora	120
Terminal Passageiros	300.000 m2
Terminal Carga	120.000 m2

A área aqui proposta para a implantação do Novo Aeroporto de Lisboa, 7000m² corresponde aproximadamente à usada por um dos maiores Hub do mundo, o Hong Kong I.A.



33



34

Convém referir alguns aspectos que se relacionam com a construção de um novo aeroporto no Montijo e com o impacto que este pode ter como elemento estruturante da Margem Sul do Tejo, bem como em toda a região de Setúbal.

a) O facto de este aeroporto já existir neste local há cinco décadas, faz com que as condições de Impacte Ambiental, não sendo nulas, ao serem melhoradas se tornem praticamente inexistentes.

b) Um aeroporto no Montijo tem, desde logo, acessos rodoviários facilitados. Faz-se notar que, a Ponte Vasco da Gama, a 1 km, está neste momento subaproveitada em termos de tráfego.

c) A construção de um aeroporto internacional neste local, evitaria a entrada do TGV em Lisboa, possibilitando ganhos económicos e temporais significativos. O TGV teria o seu terminal no aeroporto.

d) Uma nova travessia por Túnel Montijo/Lisboa, pouparia também muito tempo e dinheiro, e acima de tudo permitiria melhorias no ordenamento do território e na circulação viária de todo o Vale do Tejo.

e) Esta solução permite juntar na mesma plataforma as 4 redes viárias: Terrestre, Marítima, Aérea e Ferroviária. Uma gare intermodal com ligações para aviões, barcos, carros, metro e TGV.

d) Não haveria especulação imobiliária (terrenos do Estado). Nem medidas preventivas à construção, Nem expropriações indevidas. Haveria sim uma elevada redução no tempo e nos custos da obra.

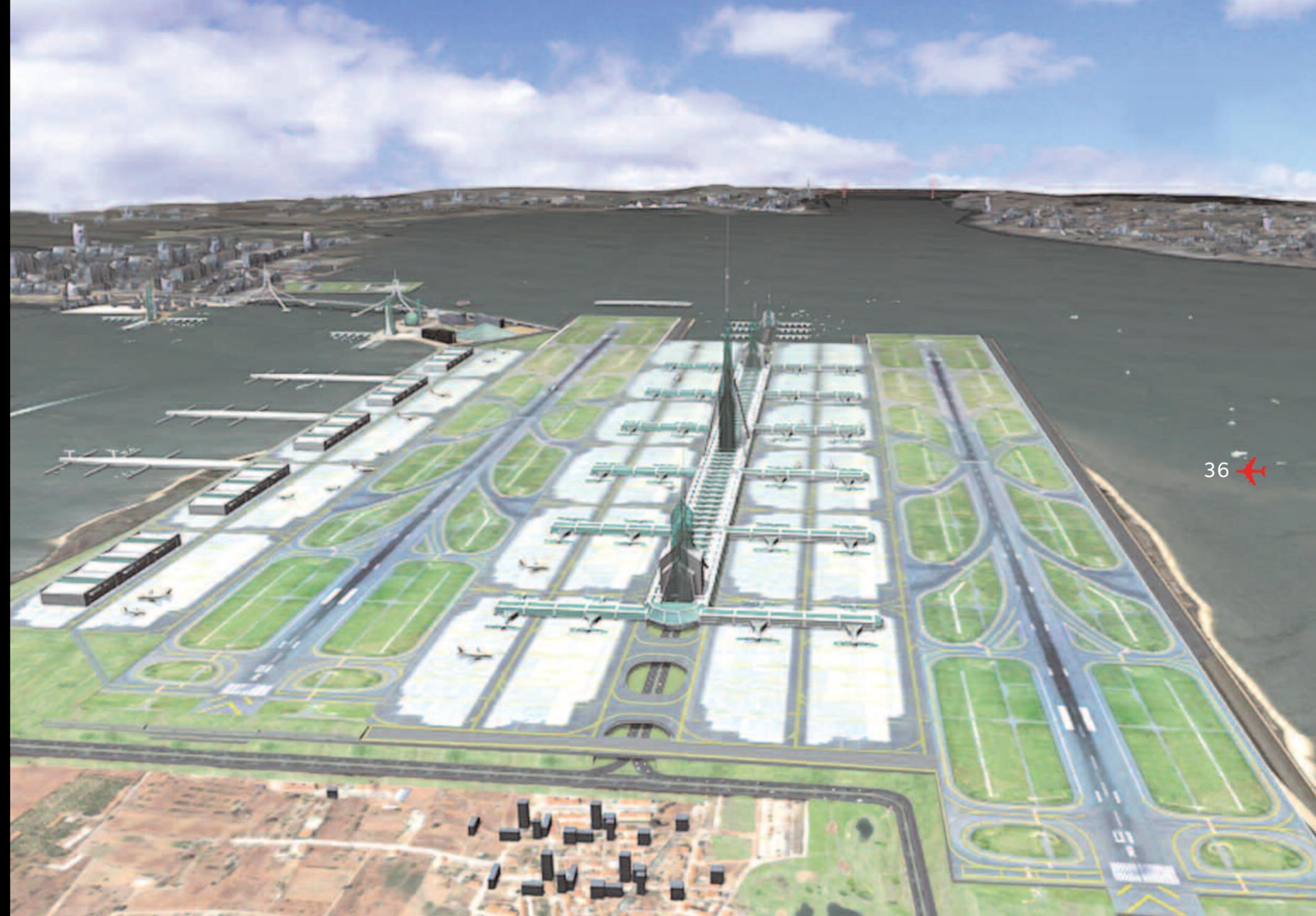
e) Devido à proximidade, o Barreiro e toda a zona ribeirinha envolvente, seriam alvo de requalificações. Algo semelhante ao que tem vindo a ser feito na zona ocidental de Lisboa (Parque Expo).

f) Para além do acréscimo de passageiros, esta plataforma aumentaria significativamente o volume de carga. Com ligações privilegiadas ao centro de Lisboa, a Madrid, ao Poceirão e a Sines, (por comboio). De carro, barco ou avião para qualquer parte do Mundo. A BA6 do Montijo é um local estratégico.

H) Segundo os estudos efectuados, toda esta zona tem um povoamento fraccionado e atípico que importa, desde já, corrigir. A construção de um aeroporto no Montijo, poderia não só regular a Margem Sul, como toda a faixa entre Lisboa e Vila Franca de Xira, sem esquecer a região de Setúbal.



35



36



Tecnicamente as vantagens são ainda maiores.

As rotas de aproximação e descolagem seriam as mesmas da pista 18-36 da Portela, ideais sob o ponto de vista dos ventos dominantes e acima de tudo, compatíveis com a proximidade da Ponte Vasco da Gama e da área restrita do Campo de Tiro de Alcochete.

Não existe sobrevoo a baixa altitude de zonas densamente povoadas, à excepção da Vila do Samouco. Os parâmetros de ruído e colisão com aves estão dentro dos valores exigidos pelas normas do ICAO.

A sua localização junto ao rio permitiria a construção de uma estação fluvial, fundamental nos períodos de maior congestionamento de tráfego.

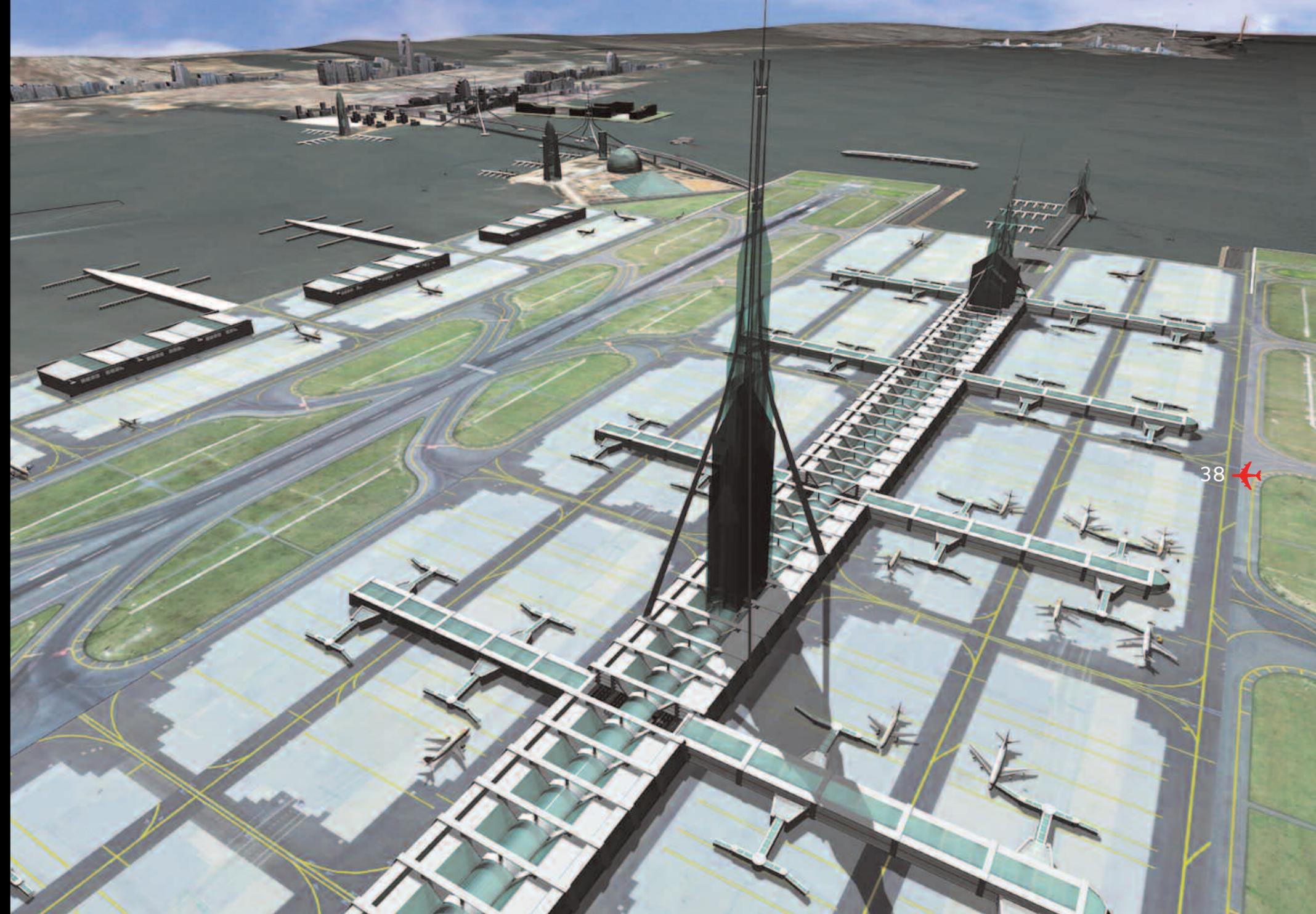
Estrategicamente permitiria, num futuro próximo, a perfeita integração da rede TGV nacional, sendo não só mais curto, mais barato e mais fácil, ligar Lisboa ao Porto, partindo o TGV da margem Sul.

Para além das vantagens anteriormente descritas, o novo aeroporto do Montijo, seria dotado de um enorme terminal com 3 km de comprimento, que funcionaria como uma pequena cidade, com cerca de 160.000 mil habitantes. Nela co-existiriam serviços, habitação, escritórios, hotéis, hospitais, pólos universitários, estacionamento e lazer.

Ao mesmo tempo uma gare intermodal, com terminais aéreos, ferroviários e marítimos, faria de plataforma giratória para os três tipos de tráfego em articulação com a nova rede viária.

Um passageiro vindo de qualquer parte do mundo, ao chegar ao Montijo, poderia optar pelos seguintes trajectos: seguir de Metro, via túnel para o centro de Lisboa ou via ponte para o Barreiro; de automóvel ou Bus pela Ponte Vasco da Gama (no sentido Oeste, A1 e A8), pela nova ponte do Carregado (no sentido Norte), pelo túnel Montijo/Lisboa para o centro da cidade), pela ponte Barreiro / Montijo (margem Sul) e pela A2 (no sentido Sul); de TGV, para o Porto e para Madrid; e por último, de barco para qualquer outro destino.

Este NAL, teria ainda um enorme terminal de carga, aéreo, rodo ferroviário e marítimo, com acessos privilegiados à plataforma logística do Poçeirão e a Sines.



Nos últimos 40 anos, muitos foram os modelos apresentados na procura da melhor localização para o NAL.

Em 1994, o Ministério das Obras Públicas encomendou à ANA, um estudo comparativo entre quatro hipóteses: Montijo A (pistas N/S), Montijo B (pistas E/O), Herdade de Rio Frio e OTA. De uma forma clara, a solução Montijo B, apresentava-se como a melhor alternativa das quatro. Nesse estudo seguiram-se Montijo A, Rio Frio e Ota, sendo esta última a solução mais cara e com maior impacto.

Em 1999, um novo estudo é encomendado, desta vez, pedido pela recente NAER ao consórcio Profabril / Aéroports de Paris. De forma pouco transparente, as conclusões do estudo anterior foram esquecidas e novos modelos apareceram: Uma Super Portela, Rio Frio(17-35), Rio Frio (08-26) e Ota. Mais uma vez a Ota foi a menos votada, com 616 pontos, contra os 728 e 675, das opções Rio Frio.

Seis anos de “estudos” mais tarde, surgem os EPIA da OTA e de Rio Frio e contra aquilo que o seu próprio nome indica, Estudos Preliminares de Impacto Ambiental são considerados “definitivos”.

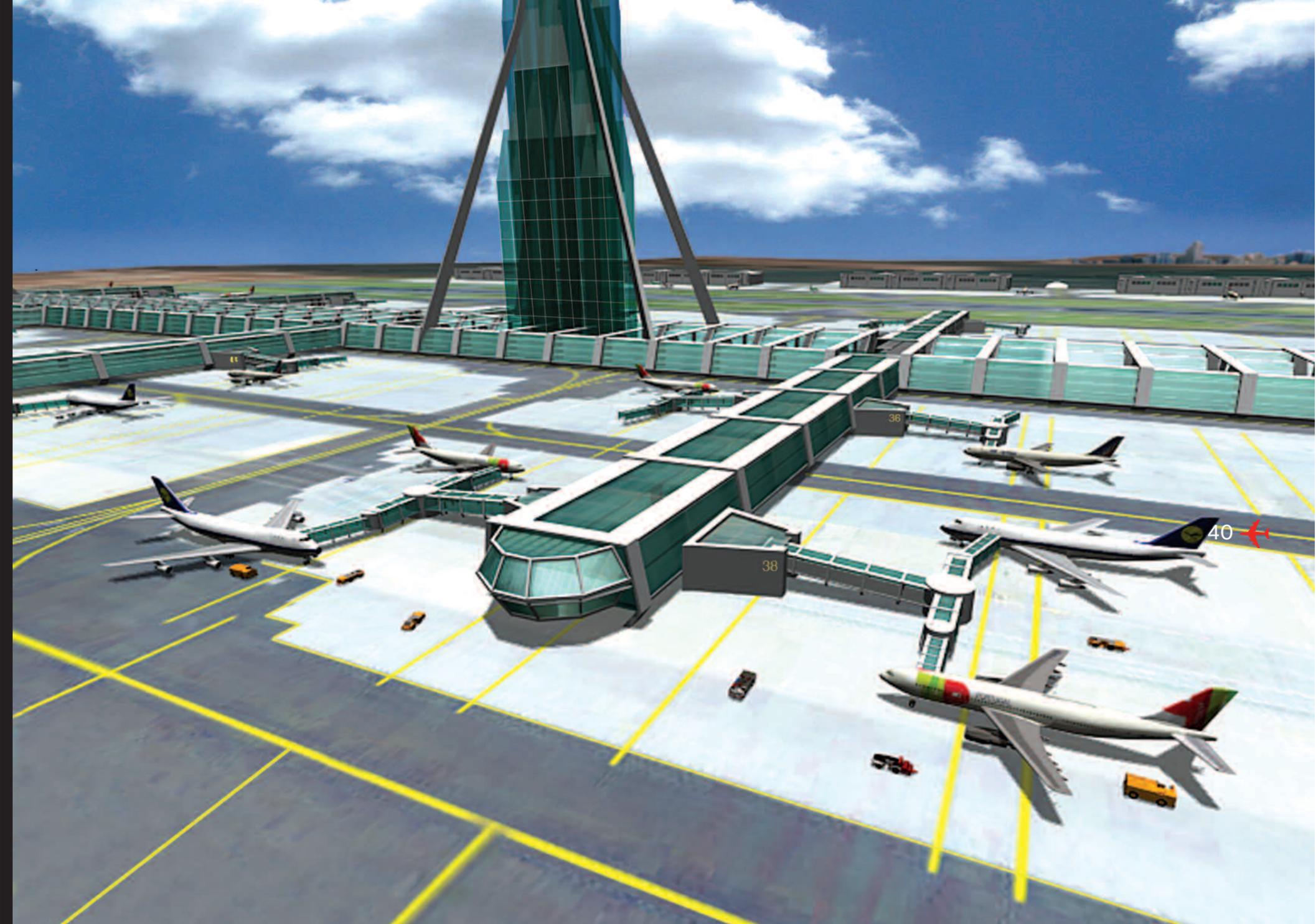
A correcta localização do novo aeroporto de Lisboa é fundamental. Como condicionante maior do desenvolvimento urbano, a sua localização obriga inevitavelmente a profundas alterações nas redes de transporte, na malha urbana, nos costumes, bem como nos valores ambientais e Sociais.

Quando a Ponte Vasco da Gama, apresentada como “jóia da coroa” da Expo 98, surgiu, o seu traçado também foi posto em causa e com razão. Como se prova, hoje em dia, ela é a “porta” de Lisboa menos utilizada. O seu crescimento não atingiu os valores projectados na época, o que faz dela um recurso com rendimento deficiente. Acho que devemos ser mais prudentes nas convicções profundas.

- Ainda não estamos a tirar proveito desta ponte e já pensamos construir outra mesmo ao lado?

Existem países, onde ter um aeroporto ao nível da Portela, seria um “luxo”...E já não bastasse o impacte ambiental irreversível que a Portela e a BA6 causaram ao longo de toda a sua existência, como ainda temos a ideia infeliz de ir poluir outro local, que por acaso é Rede Natura. Uma zona de reserva, considerada por Bruxelas, de extrema sensibilidade vegetal e animal.

Parece-me (e contra mim escrevo) que em matéria de estudos, tem sido “cada cabeça sua sentença”. Mas se queremos de facto construir uma obra a sério, que se projecte no futuro dos nossos filhos, temos que unir esforços e trabalharmos todos para o mesmo propósito. Com sabedoria e sensatez.



Cidade Aeroportuária

“Num cenário que há apenas alguns anos seria de ficção científica, muitos aeroportos estão a ganhar contornos de grandes cidades, que oferecem quase tudo o que existe numa grande urbe. Muito mais que estruturas para a aviação, as cidades aeroporto são uma estratégia de desenvolvimento económico do século XXI.

Os aeroportos são cada vez mais um motor da economia mundial e as empresas e negócios procuram estar o mais perto possível destas infra-estruturas. Tal como os portos marítimos no século XVIII, os caminhos-de-ferro no século XIX e as auto-estradas no século passado.

Será difícil imaginar um edifício com 3 km de comprimento, na realidade o terminal principal deste novo aeroporto encontra-se projectado de forma a usufruir da maior área possível entre pistas, salvaguardando as normas de segurança e circulação inerentes, pretendeu-se com este tipo de volumetria, aproveitar o afastamento de 1700 m que ocorre entre ambas, bem como o seu comprimento, conseguindo-se assim uma enorme plataforma rectangular com cerca de 3500 m por 700 m, que irá receber um dos maiores terminais polivalentes da actualidade.

Neste comércio global, o que as empresas e os clientes mais valorizam são a rapidez e a eficiência, por isso é do interesse de todos estar perto do centro nevrálgico de tudo, ou seja, dos aeroportos. Fábricas, escritórios, habitações, centros comerciais, escolas, hospitais, espaços de lazer, devem ser construídos em redor do aeroporto, transformando-o assim no coração de uma grande cidade, a cidade aeroportuária.

Nos últimos 30 anos o PIB mundial aumentou 154% e o transporte de carga aérea cresceu, no mesmo período, qualquer coisa como 1395%. Cerca de 40% do valor económico dos bens produzidos em todo o mundo são hoje aerotransportados.

Basta olhar um pouco para o que está a acontecer em alguns aeroportos pelo mundo fora para se perceber do que falamos. Em vários locais estão em desenvolvimento autênticas cidades aeroportuárias, grande parte delas na Ásia: em Pequim, Seul, Hong Kong, Xangai, Bangucoque e Kuala Lumpur.”



Capacidade de Expansão

O T5-Terminal 5 do Aeroporto Internacional de Heathrow, em Londres, recentemente inaugurado, com capacidade para 30 milhões de passageiros, custou cerca de 6 mil milhões de euros e é para muitos, um imponente portal de entrada no Reino Unido, exclusivo da British Airways.

Esta é a maior obra aeroportuária da Europa, com 15 000 m² e 40 metros de altura. Os passageiros têm acesso a 112 lojas e restaurantes, são atendidos por 96 quiosques de check-in / self-service e 140 balcões de atendimento ao cliente com 96 locais para entrega rápida de bagagens.

Convém não esquecer que os Jogos Olímpicos de 2012 serão realizados em Londres. Não esqueçamos também que Londres tem 5 aeroportos, 3 deles para aviação civil e que a sua área é 6 vezes superior à de Lisboa. Que Londres recebe voos do Mundo inteiro principalmente do centro da Europa e do Continente Americano. Que por ali passam os maiores fluxos de mercadorias vindas de todo o mundo.

Não podemos, nem devemos, competir com Londres ou Barajas. Operamos em mercados diferentes. Não é preciso tanto, embora se possa fazer melhor. Lisboa possui vantagens que Londres não tem. Lisboa tem excelentes condições climáticas, resta-lhe algum espaço e tem acesso directo ao mar.

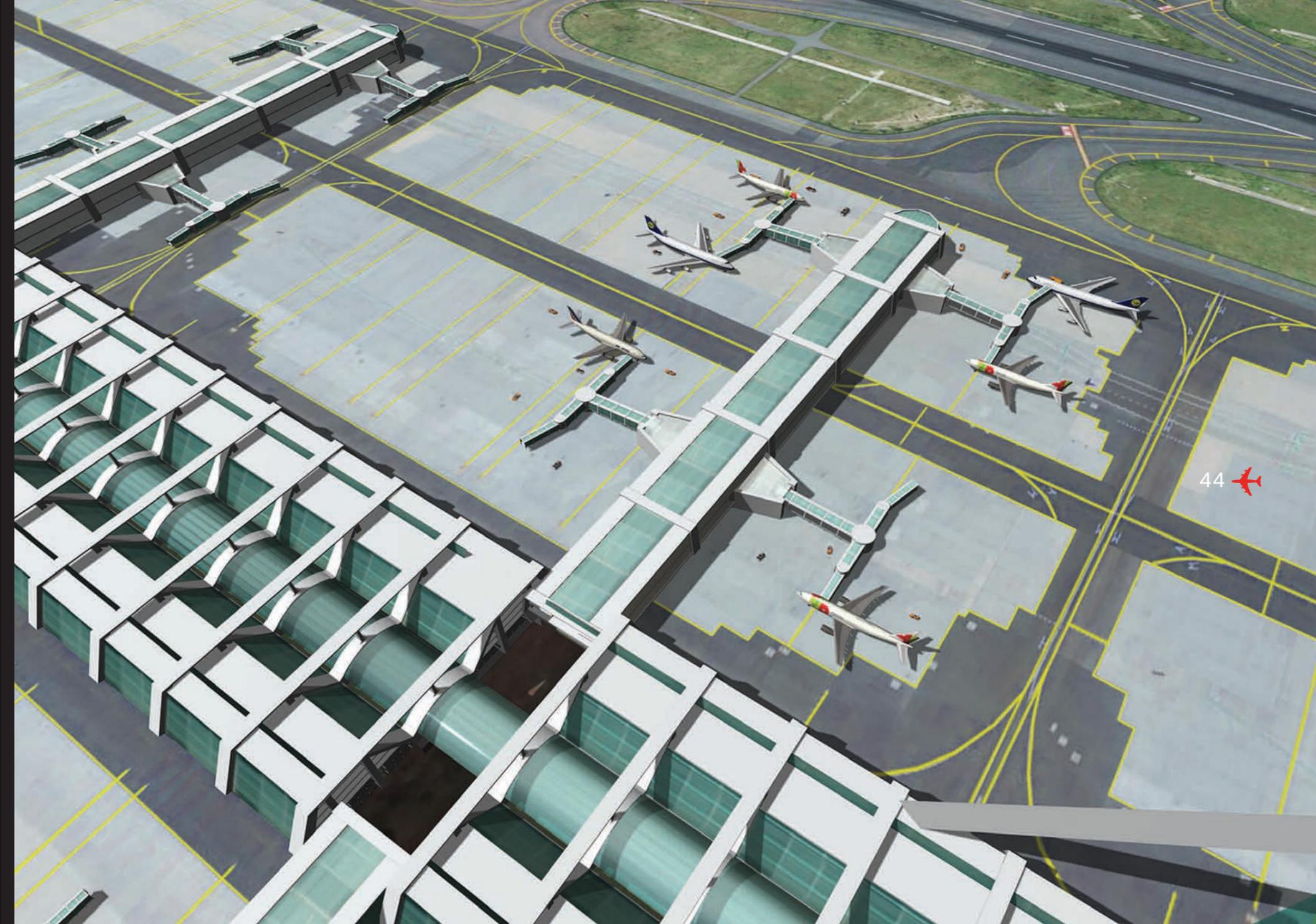
Quando se fala em capacidade de expansão de um aeroporto convém sermos coerentes. Cada caso é um caso...não se pode avaliar a sua capacidade de expansão só pelo nº de pistas que podem vir a ter. Ter 4 pistas e um terminal mal dimensionado ou mal implantado pouco serve nos dias que correm.

Não existem algoritmos para medir tais valores. A capacidade de expansão mede-se pela agilidade que determinada estrutura tem para se expandir. Qualquer aeroporto se encontra em expansão, todos os dias se melhoram e esse crescimento, essa transformação contínua, baseiam-se em factores incertos, Como temos podido observar o que hoje é uma realidade amanhã pode ser uma incerteza. Por isso um aeroporto deve ser construído por fases, à medida dos aviões e consoante as leis do mercado.

Há que começar por algum lado...apostar num bom projecto e tentar aplicá-lo conforme a situação. Escolhido o layout mais apropriado à solução Montijo B, (pistas com orientação Este/Oeste), observei ser possível dimensionar ali um aeroporto que servisse as nossas necessidades. A sua relação com o espaço, o inovador sistema de transporte de passageiros e bagagens, bem como a sua interacção com os outros meios de transporte fariam deste aeroporto, talvez um dos mais emblemáticos do mundo.



43



44 

Condições de operacionalidade

A localização da Base Aérea do Montijo, na margem Sul do Tejo, apresenta, tal como já na altura em que foi para ali projectada, enormes vantagens em questões de operacionalidade aeronáutica, como se prova até hoje pela operacionalidade ali existente, com enormes exigências (helicópteros) e ausência de incidentes. Com um relevo circundante invejável, sem obstáculos relevantes, com condições climatéricas acima do aceitável, a pequena Península do Samouco, onde se encontra inserida a BA6, reúne um vasto leque de características para ali se localizar um aeroporto à escala de um Hub.

A nova orientação das pistas, ligeiramente Este-Oeste, coloca-as no enfiamento da Ponte 25 Abril, a 12 Km e da Lezíria do Ribatejo, no outro sentido. Este alinhamento evita qualquer tipo de conflito com o tráfego aéreo da Portela, uma vez que os vectores de aproximação funcionando paralelamente, nunca se cruzam, fazendo-se a separação das respectivos corredores, normalmente por cima da Costa da Caparica (Este) e junto de Santarém (Oeste).

Neste momento a BA6 poderia ter 3 pistas de orientações diferentes, de forma triangular. Com as novas pistas a orientação seria apenas uma, o que iria aliviar as imposições de tráfego da Portela.

Lisboa passaria a ter 4 pistas de grande capacidade, duas com 4km, uma com 3800 e outra com 2400 metros. Em conjunto, poderiam operar cerca de 150 movimentos/hora, 24horas por dia, sem condicionantes, com uma distribuição eficaz do tráfego civil e mercadorias, ultrapassando os 50 milhões de passageiros por ano e um volume de mercadorias 5 vezes superior ao actual.

A meu ver, caso não fosse necessária a desmobilização da BA6, para Alverca ou para Sintra, as condicionantes de navegabilidade civil e militar poderiam perfeitamente coexistir à semelhança do que é feito noutros aeroportos Internacionais. Cada vez mais a tecnologia vem substituindo o Homem reduzindo riscos e aumentando a segurança e a eficiência. O uso destes novos recursos, aliados a uma melhor distribuição de meios, facilitariam a operacionalidade do Montijo.



Margem Sul = Nova Lisboa

Num estilo mais visionário, porque não imaginar uma nova Lisboa, uma Lisboa Sul, com todas as comodidades da capital, com menos história mas mais avançada. Uma cidade do futuro.

Inevitavelmente, o progresso “invadirá” os actuais terrenos do Montijo, do Barreiro, do Seixal, da Moita, de Alcochete e até mesmo de Almada, dando lugar a uma malha urbana cada vez mais compacta.

Hoje em dia, muitas das zonas, atrás referidas, estão por requalificar, uma vez que são em grande parte ocupadas, por um enorme parque Industrial praticamente desactivado e responsável por enormes problemas ambientais. Custa-me ver “poluir” os locais que ainda nos restam, quando de facto ainda existe muita coisa por requalificar e salvar.

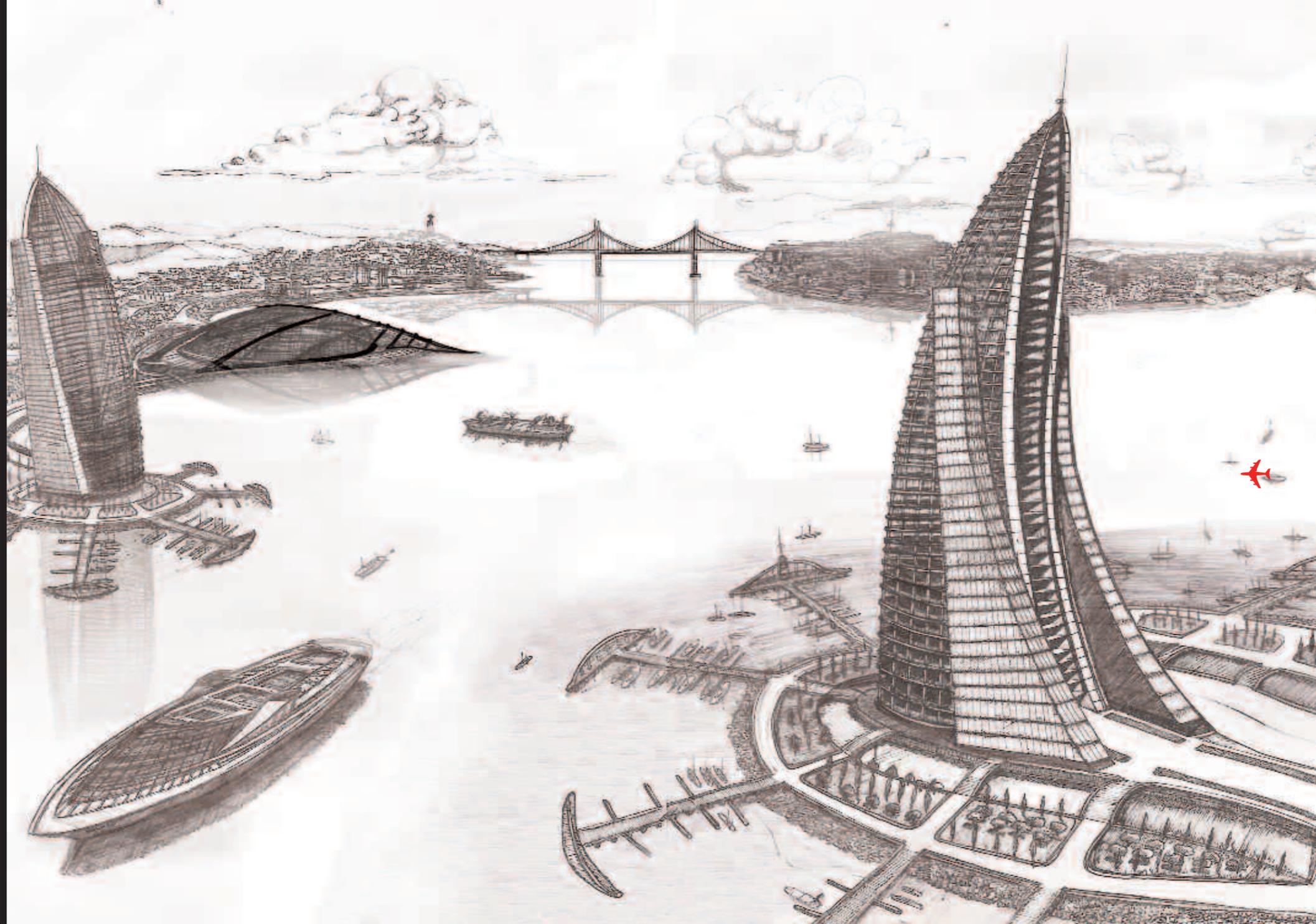
Temos agora a oportunidade e o dever de criarmos algo que seja de facto extraordinário ao nível ambiental. Basta fazer bem feito, ao “estilo” do que se fez na Expo, só que ainda melhor. É possível.

Com o Tejo como “berço”, toda esta região possui um enorme potencial turístico. Uma vez que a especulação imobiliária é residual, rapidamente se tornaria uma fonte apetecível de investimento o que permitiria implementar um tipo de urbanismo mais cuidado e com enormes potenciais.

Com as infra-estruturas rodoviárias actuais, um NAL no Montijo, ficaria a 12Km do centro de Lisboa, e a 32km de distância média ponderada aos conselhos da AML- Associação Metropolitana de Lisboa.

Com 3 ou 4 ligações entre as margens, rapidamente se instalariam novos fluxos, evitando deslocações em massa. Para além da esperada ocupação por parte dos novos trabalhadores, Lisboa não perderia “peso”, como acontecerá com Alcochete. Lisboa ganharia força e toda a margem sul sairia requalificada.

A margem Sul tem condições para ser uma grande cidade, em vez do aglomerado de urbes que é. Uma cidade nova, com luz e mar, verde e azul, com qualidade vida e com tudo aquilo que sonhamos.



Projecto e Construção

O conjunto de todos estes elementos faz-me crer que, se fosse decidida a construção de um novo aeroporto, no Montijo, seria possível elaborar um projecto calendarizado para, sem grandes encargos financeiros e nunca esquecendo os devidos estudos preliminares, iniciar rapidamente as obras.

O custo das pistas num aeroporto normal é estimado em cerca de 10 % do seu custo total. No Montijo, não haveria necessidade de terraplanagens, nem preparações especiais dos terrenos. A BA-6 é plana e os seus terrenos estão há décadas consolidados. Bastaria ter-mos a primeira pista operacional, para começar-mos a construir o mega terminal, que englobaria a nova estação do TGV (Lisboa-Madrid), o terminal aéreo e a gare marítima. Então construiríamos a segunda pista e só em caso de extrema necessidade uma Terceira Travessia do Tejo. Mesmo sem ela, já teríamos construído um verdadeiro Hub.

A gare do TGV ficaria agora na Margem Sul, evitando assim a obra colossal que é a travessia do Tejo e a construção de um terminal no coração de Lisboa. Mais, a localização do terminal TGV, no Montijo, permite de futuro uma ligação mais rápida e mais barata ao Porto, circulando até Leiria pela margem Sul.

Provavelmente após alguns anos de actividade, faria sentido, caso a Ponte Vasco da Gama estivesse lotada, construir uma nova travessia. Mas neste caso só para metro e eventualmente automóveis. Como tal não necessitaria de ser uma ponte, devido à falta de condicionantes impostas pelo TGV.

Digamos que um túnel misto, rodo ferroviário, seria uma solução mais acertada. Um túnel que ligasse o novo aeroporto à rede de metro de Lisboa, (estação Oriente e Portela). Com carros ou “shuttles”. Os túneis são hoje em dia obras relativamente fáceis de fazer, mais rápidas, mais baratas e com menor impacte ambiental.

Finalmente a construção da gare marítima capaz de receber os maiores transatlânticos e cargueiros da actualidade. Composta por marinas e zonas de recreio, englobaria ainda um grande parque temático.

Teríamos assim concluído a construção do Lisboa Interface, calculando-se um custo total de obra no valor de 5 mil milhões e um prazo de execução de 5 anos.



TTT - Terceira Travessia do Tejo

Decorria o ano de 2000, quando tive acesso a um estudo que dizia que a TTT deveria ser entre Algés e a Trafaria, sendo a sua versão em túnel, a solução mais viável. De facto, por razões económicas e geoestratégicas, esta era e continuaria a ser, a melhor travessia do Tejo, não fosse a construção de um novo aeroporto na Margem Sul, condicionar a sua localização.

Tendo por base um novo planeamento urbano, inspirado num modelo de cidade mononucleada no qual Lisboa se estenderia para Sul, aglomerando o Montijo, o Seixal, o Barreiro, Almada e a Costa da Caparica, formando uma fortíssima e única cidade. A tão falada “Cidade dos Estuários”.

Uma cidade altamente competitiva, sem margens, a condicionar a habitação, o emprego e as trocas comerciais, sem grandes movimentos pendulares, onde circular poluindo fosse taxado, uma cidade com valias dos dois lados, enfim uma “Mega urbe” dinâmica, moderna e hospitaleira.

O Tejo tem na actualidade cerca de 15 travessias, sendo apenas duas na área da grande Lisboa. Sabemos que para muitos, atravessar a Ponte 25 Abril todos os dias é tarefa complicada e o seu tráfego ferroviário é condicionado. Sabemos também que a Ponte Vasco da Gama está subaproveitada e que a circulação automóvel dentro de Lisboa apresenta vários sinais de ruptura.

A meu ver, todos estes factores pesam numa decisão que urge tomar, mas devemos primeiro fazer uma análise ao que realmente precisamos e não àquilo que dava jeito a alguns, construir.

Aproveitando os “únicos” estudos geotécnicos que se fizeram no passado e mais uma vez tendo por base a solução Montijo+Portela, desenvolvi uma solução sustentável, que me parece ser, de enorme coerência e necessidade, bem como de aplicabilidade quase imediata após aprovação. Hoje em dia, por questões ambientais e de engenharia seria mais barato e mais rápido, fazer um túnel em vez de uma ponte, entre as duas margens. Resta-nos definir qual a sua tipologia.

Para mim um túnel entre o Montijo e Lisboa, uma nova travessia entre o Barreiro e o Montijo, bem como o imprescindível túnel Algés-Trafaria, seriam suficientes para resolver todo este impasse.



TGV | RAVE

Após o acordo com a Espanha, com vista a construir urgentemente a linha de Badajoz ao Poceirão, localidade onde está prevista uma grande plataforma logística e que actualmente já é servida por rede ferroviária de bitola ibérica.

Portugal ficará com uma primeira ligação à rede ferroviária europeia de bitola standard. A linha do Poceirão a Badajoz deverá ter, naturalmente, as mesmas características da linha de Badajoz a Madrid. Ou seja, nela deverão poder circular os TGV e também, comboios de velocidade mais baixa ou de mercadorias.

A notícia de ter sido aberto o concurso para concepção da gare do Caia, comum aos dois países, é um indício de que este projecto vai para diante. Esta obra, realizável a curto prazo e com custos relativamente diminutos é de uma importância fundamental para nós.

Com custos adicionais mínimos, a linha de Badajoz pode ser prolongada até ao Pinhal Novo, onde existe uma estação da FERTAGUS. Com este novo troço de 15 km - a nova linha poderá começar a trazer passageiros TGV de Espanha para a Área Metropolitana de Lisboa.

A estação terminal será fora de Lisboa, porque deve ser lembrado que, de grande parte da AML, é mais fácil chegar ao Pinhal Novo, do que a uma eventual estação no interior de Lisboa, nas Olaias ou no Oriente.

A entrada do TGV em Lisboa é um problema extraordinariamente difícil, que se relaciona com o traçado do futuro TGV para o Porto e a travessia ferroviária do Tejo, e que não pode ser resolvido sem previamente se saber onde será o futuro NAL se em Alcochete ou no Montijo.



A solução aqui proposta, resolveria o problema fundamental da entrada do TGV em Lisboa. Simplesmente, porque ele não chegaria a entrar na cidade, pelo menos nos limites actuais da mesma.

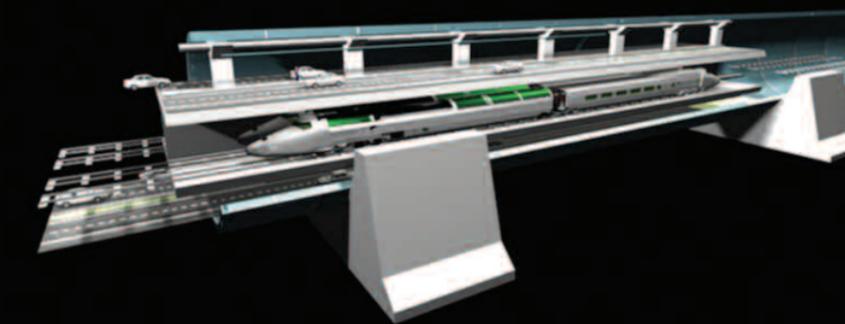
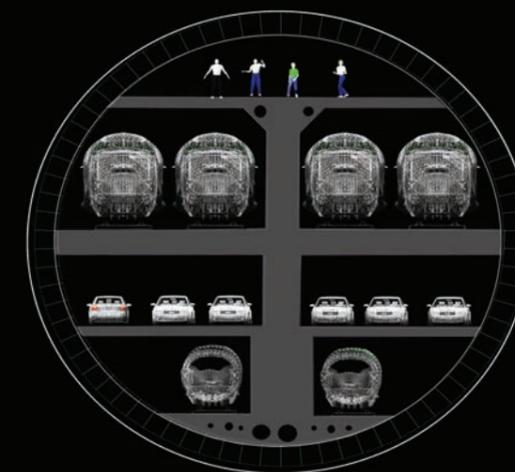
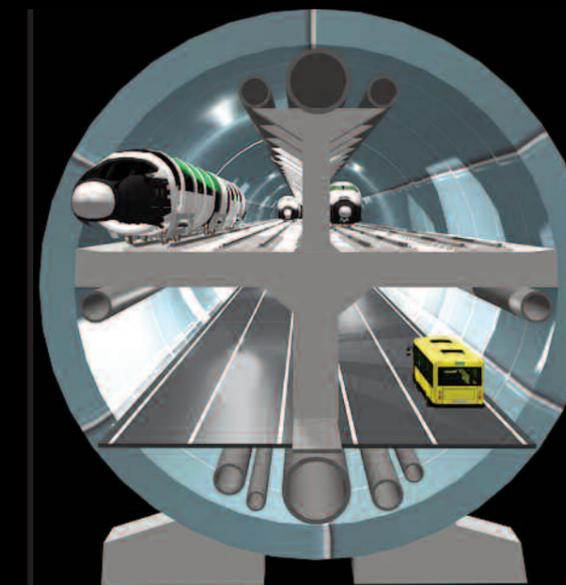
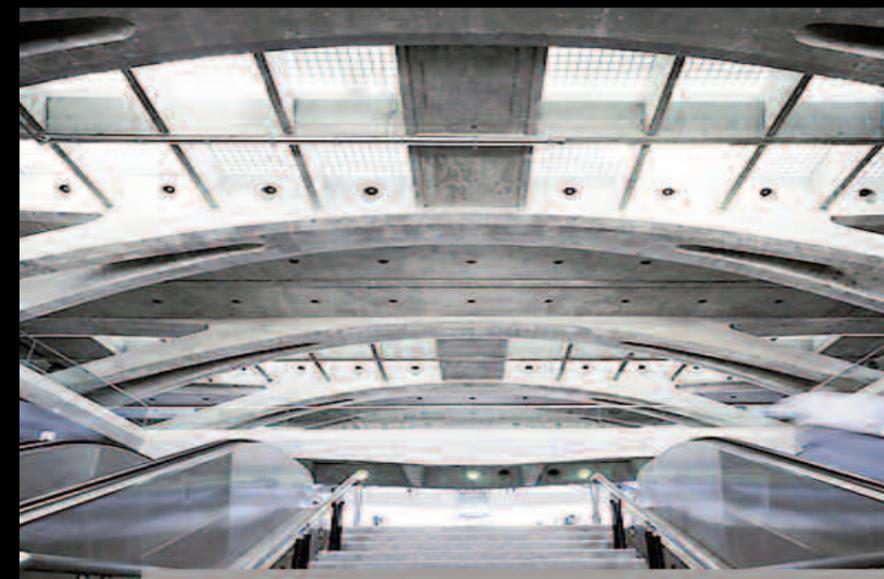
Primeiro por ser demasiado dispendioso e depois porque o TGV não cabe em Lisboa. É uma ilusão trazê-lo até ao centro da cidade, quando no fundo isso nem seria fundamental, por variadíssimas razões.

Se esta localização, no Montijo, viesse a ser a definitiva, seria possível ligar a rede ferroviária europeia de bitola standard, à capital Portuguesa, através da Linha NAL / Pinhal Novo.

Após terminada a ligação Pinhal Novo / Poceirão / Badajoz e reactivando o antigo ramal do Barreiro, os comboios chegariam, já em desaceleração, pela nova ponte Barreiro / Montijo, até à enorme estação, situada por debaixo da gare principal do aeroporto.

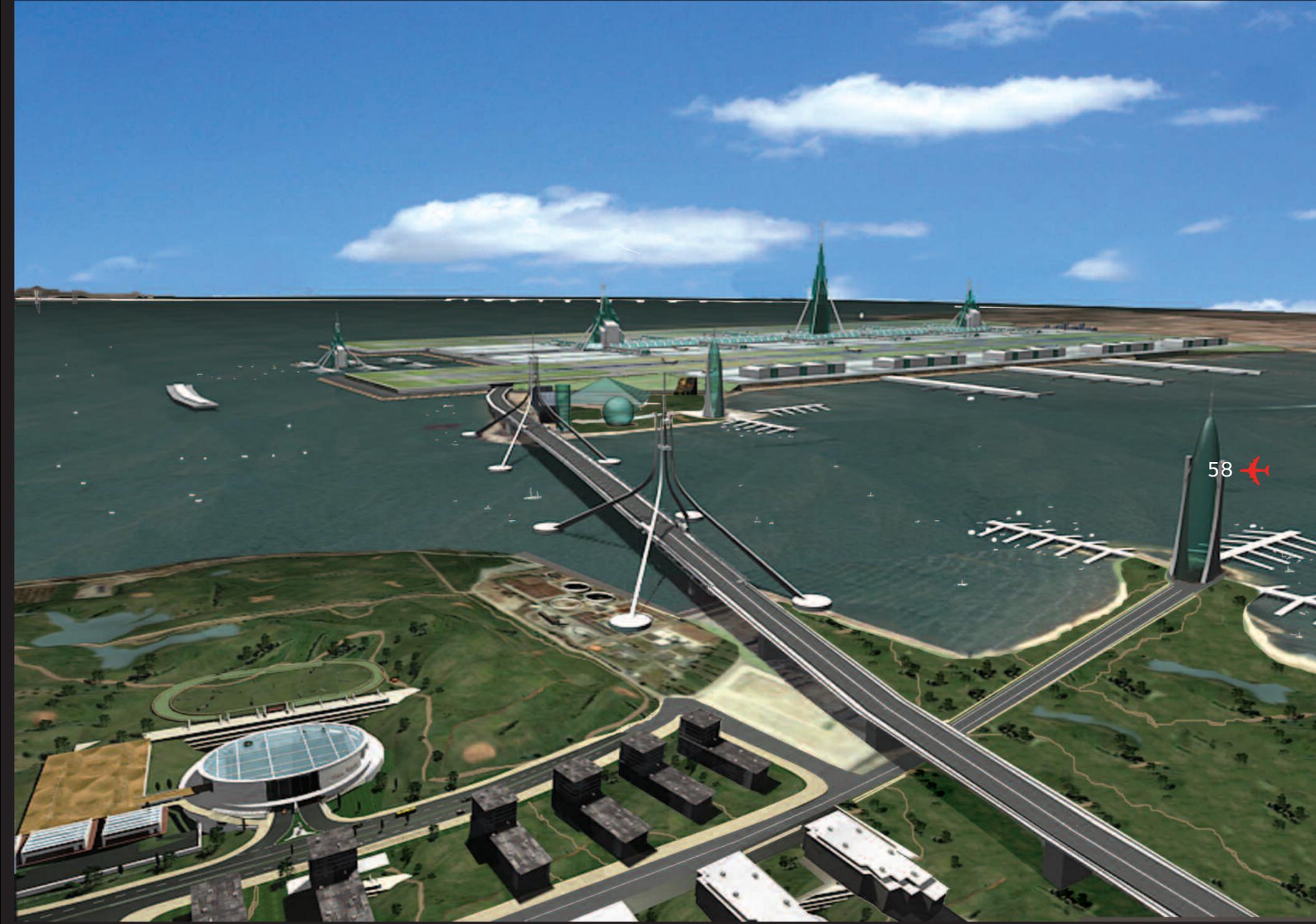
Esta gare intermodal, articularia com a nova linha de metro, que via túnel chegaria a Lisboa. Por sua vez, a ponte do Montijo seria utilizada ainda pela rede de Metro Sul do Tejo e pelos comboios para o Algarve e para o Porto, seguindo estes pela margem esquerda do Tejo até perto da Chamusca, ligando-se aí ao nó do Entroncamento.

É, possivelmente, esta a solução mais económica, mais fácil de construir e a que mais interessa ao país. Temos felizmente tempo para estudar e decidir. A nossa prioridade a seguir, antes da linha TGV de Lisboa para o Porto, é, a meu ver, a linha de bitola europeia entre Vilar Formoso e Aveiro, a prolongar depois até ao Porto. Convém não nos enganarmos, nem nas soluções nem nas prioridades.



Ponte Barreiro / Montijo

Projecto em estudo



Investimento

O quadro seguinte apresenta-nos uma estimativa dos principais investimentos a realizar:

	Quantidade	custo/unidade	milhões contos
Aquisição Imobiliária	-	-	0
Acessos Rodoviários	60.000 m2	15	15
Pistas	400.000 m2	20	80
Zonas de circulação	100.000 m2	40	40
Terminal Passageiros	300.000 m2	120	120
Terminal Carga	100.000 m2	150	150
Sistema transporte Pax	-	-	20
Sistema transporte bagagens	-	-	50
Gare e Linha TGV	-	100	100
Gare Marítima	50.000m2	30	30
Ponte Barreiro / Montijo	-	60	60
Túnel Lisboa / Montijo	-	300	300
	valor em milhõesde contos		965
	valor em euros (aproximado)		5 mi milhões



Riscos de Poluição

Em relação à poluição dos aquíferos subterrâneos e ao estuário do Tejo, penso que se fossem tomadas as medidas adequadas para a protecção dos solos e recuperação de águas, quer pluviais, quer residuais, as actuais condições, que embora não sendo más, poderiam porventura melhorar.

Importa referir que ao fim de 10 anos, a energia e o combustível gasto no trajecto de 45 Kms entre Lisboa /Alcochete dariam para construir um novo Aeroporto.



Risco de colisão com aves



63

Relatório Incompleto.

64



Condições Climatéricas

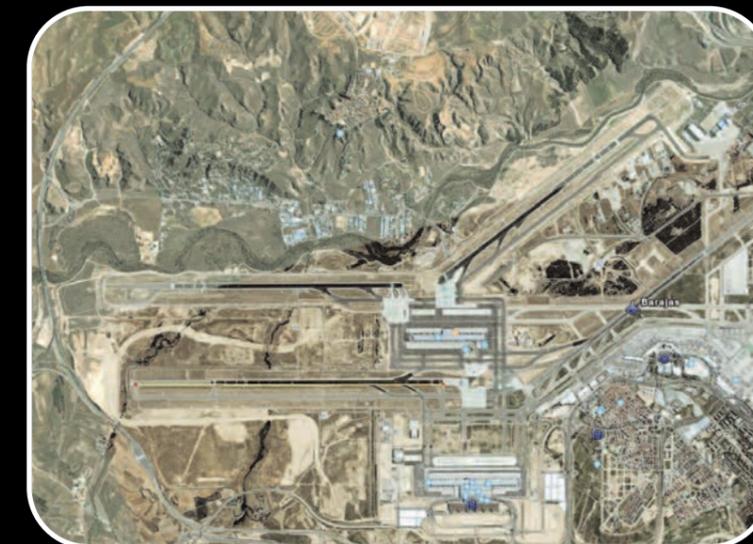
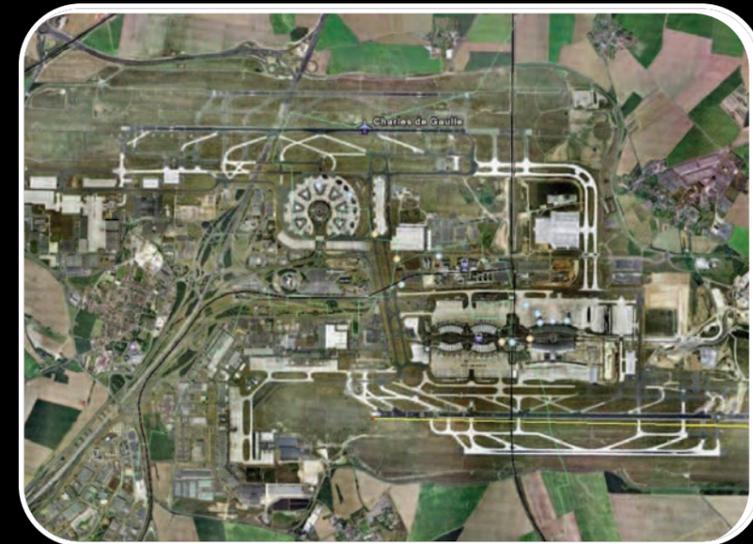


65

Relatório Incompleto.

66





Aeroporto Internacional de Atlanta

O Aeroporto Internacional de Atlanta, cujo nome oficial é Aeroporto Internacional Hartsfield-Jackson Atlanta, situa-se nos arredores da cidade de Atlanta, Georgia e é o Aeroporto mais movimentado do mundo, mas segundo a FAA o Aeroporto Internacional O'Hare em Chicago vai tirar esse título ao Aeroporto de Atlanta. A capacidade de receber vôos foi aumentada para 40% para assegurar o crescimento do aeroporto.

IATA: ATL - ICAO: KATL

Administração	Pública	Department of Aviation of the City of Atlanta
Inaugurado em	1962	
Movimento	88.4 milhões de passageiros (2005)	

5 Pistas

Cabeceiras	Comprimento	Superfície	
	m	ft	
9R/27L	2,743	9,000	Pavimentada
9L/27R	3,624	11,889	Pavimentada
8R/26L	3,048	10,000	Pavimentada
8L/26R	2,743	9,000	Pavimentada
10/28	2,743	9,000	Pavimentada

Aeroporto de Londres Heathrow

O Aeroporto de Londres Heathrow está localizado a oeste da cidade de Londres, no Reino Unido. O Aeroporto de Heathrow é o terceiro mais movimentado do mundo a seguir ao Aeroporto Internacional de Atlanta e ao Aeroporto Internacional O'Hare, e é o maior aeroporto do mundo a em termos de tráfego de passageiros internacionais. O Aeroporto tem duas pistas e quatro terminais (está a ser construído um novo terminal). Há também planos de construir outros terminais e ainda uma nova pista.

IATA: LHR - ICAO: EGLL

Administração	BAA
Inauguração	1930
Altitude	25 m (82 ft)
Movimento	67,9 milhões de passageiros (2005)

2 Pistas

Cabeceiras	Comprimento	Superfície
09L/27R	3 901 m (12 799 ft)	Asfalto
09R/27L	3 660 m (12 008 ft)	Asfalto

Aeroporto Internacional Charles de Gaulle

O Aeroporto Roissy-Charles-de-Gaulle é um aeroporto localizado nos arredores da cidade de Paris em França. É actualmente o aeroporto mais movimentado de França e o segundo mais movimentado da Europa. Em 2005 recebeu 53,798,308 milhões de passageiros sendo assim o 7º aeroporto mais movimentado do mundo. É também o aeroporto mais importante de Paris, sendo o Aeroporto de Orly em segundo e o Aeroporto de Paris Beauvais Tillé (só companhias Low Cost) em terceiro.

IATA: CDG - ICAO: LFPG

Administração	Aéroports de Paris
Inauguração	1974
Altitude	119 m (390 ft)
Movimento em 2005	53,8 milhões de passageiros

4 Pistas

Cabeceiras	Comprimento	Superfície
08L/26R	4 215 m (13 829 ft)	Asfalto
08L/26L	2 700 m (8 858 ft)	Concreto
09L/27R	2 700 m (8 858 ft)	Asfalto
09L/27L	4 200 m (13 780 ft)	Asfalto

Aeroporto de Madrid - Barajas

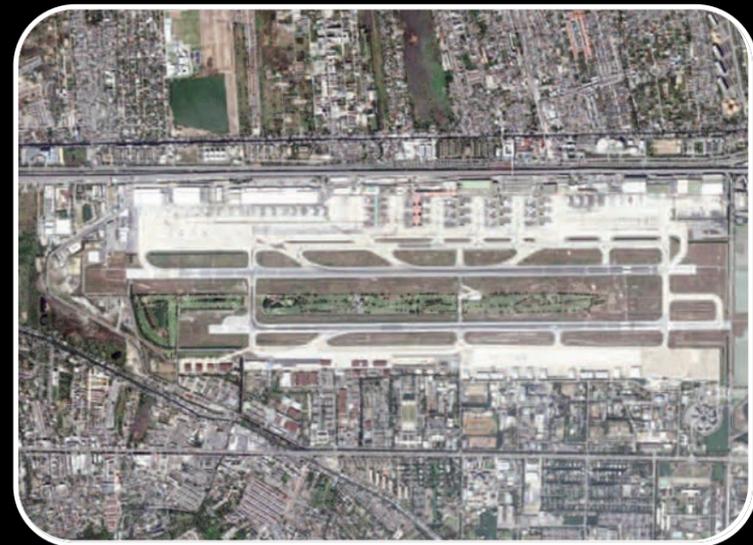
O Aeroporto Madrid-Barajas é o aeroporto que serve a capital espanhola. É o segundo maior da Europa e o décimo do mundo. Recentemente foi inaugurado o terminal 4 que transformou Barajas num dos aeroportos mais modernos e seguros do mundo. Principal hub da Ibéria que possui vôos para praticamente toda Europa, algumas cidades dos EUA, África e Ásia além de vários vôos para a América Latina com destaque para São Paulo, Salvador, Buenos Aires e Cidade do México.

IATA: MAD - ICAO: LEMD

Administração	Pública
Inaugurado em	1928
Altitude	610 m (2000 ft)
Movimento	42.1 milhões de passageiros (2005)

4 Pistas

Cabeceiras	Comprimento	Superfície	
	m	ft	
15R/33L	4.100	13.451	Pavimentada
18L/36R	3.500	11.483	Pavimentada
15L/33R	3.500	11.483	Pavimentada
18R/36L	4.540	14.895	Pavimentada



Aeroporto Internacional Tan Son Nhat

O Aeroporto internacional de Tan Son Nhat, situa-se na Saigon, ilha Dong Nam Bo, Vietnam, é uma infraestrutura aeroportuária que para além de servir a ilha Dong Nam Bo, é ponto de acesso ao exterior da rede interna de transportes aéreos dos Cidade Ho Chi Minh.

IATA: SGN – ICAO: VVTS

Administração Não disponível
 Inauguração Não disponível
 Altitude 10 m (33 ft)
 Movimento 11 milhões de passageiros (em 2005)

2 Pistas

Cabeceiras	Comprimento	Superfície
15/33	3 048 m (10 000 ft)	Concreto
15/33	3 800 m (12 467 ft)	Concreto



Aeroporto Internacional Taiwan

O Aeroporto é também conhecido por Chiang Kai-Shek International Airport. É um dos três principais aeroportos da Ásia, está situado nos arredores da cidade de Taipei. Está prevista um 3º terminal apenas internacional.

IATA: TPE, ICAO: RCTP

Administração China Airlines
 Inauguração 1979
 Altitude 33 m (119ft)
 Movimento 34,8 milhões de passageiros em 2005

2 Pistas

Cabeceiras	Comprimento	Superfície
06L/24R	3 350 m (10991 ft)	Asfalto
05L/23L	3 660 m (12008 ft)	Asfalto



Aeroporto Internacional Hong Kong

O Aeroporto Internacional de Hong Kong é um aeroporto importante que serve a Região Administrativa Especial de Hong Kong na República Popular da China. Inaugurado em junho de 1998, é próximo ao Grande rio artificial da Líbia como um dos projetos de engenharia mais queridos da história, levado a cabo por Foster and Partners.

A instalação foi construída a partir de uma pequena ilha, Chek Lap Kok, que foi devastada pouco a pouco, colocando seus resíduos sobre o mar para ganhar terreno e formar uma ilha maior. Tem capacidade para 35 milhões de passageiros ao ano. O seu terminal foi desenhado pelo arquitecto Norman Foster.



Aeroporto Internacional de Tóquio

O Aeroporto Internacional de Tóquio é um aeroporto situado no bairro de Ota, Tóquio, Japão. É mais conhecido como Aeroporto Haneda pois há dois aeroportos na região de Tóquio: este e o Aeroporto Internacional de Narita. É um dos mais importantes aeroportos da Ásia. Em 2006 recebeu 65. 810. 672 passageiros, tornando-se assim o quarto aeroporto mais movimentado do mundo e o mais movimentado de toda a Ásia.

IATA: HND – ICAO: RJTT

Tipo Público
 Administração Tokyo Aviation Bureau, (pistas); Japan Airport Terminal Co., Ltd. (terminais)

Inauguração 1962
 Altitude Não disponível
 Movimento 65,8 milhões de passageiros em 2006
 Capacidade anual Não disponível

3 Pistas

Cabeceiras	Comprimento	Superfície
16R/34L	3 000 m (9 843 ft)	Asfalto
16R/34R	3 000 m (9 843 ft)	Asfalto
4/22	2 500 m (8 202 ft)	Asfalto



Aeroporto de Macau



Aeroporto Sevilha



Aeroporto Francisco Sá Carneiro - Porto



Aeroporto de Faro

A AVIAÇÃO NO FUTURO

De uma coisa podemos ter a certeza... se a natureza nos poupar, cada vez haverá mais aviões, mais rápidos, mais económicos, cada vez maiores e provavelmente movidos a energias não poluentes.

Todos os estudos indicam que o tráfego aéreo tenderá a aumentar, mesmo apesar das crises económicas e dos vulcões...

Os céus serão como as auto-estradas actuais, haverá sempre engarrafamentos e cada vez mais serão as pessoas a usar este meio de locomoção. Até que um dia se consiga a máquina de teletransportar perfeita. Talvez ela, venha a ser a ruína da aviação, bem como de todos os meios de transporte que até hoje conhecemos. De nada servirão os aeroportos.

Mas como talvez ainda demore uns anos, fiquemo-nos pela actualidade, com aquilo que sabemos. Com os mega aviões, as mega pistas e os mega aeroportos. Com os mega investimentos e os mega projectos imobiliários que se têm vindo a preparar por aqueles que compraram ao “desbarato”, terrenos classificados REN, junto do novo aeroporto.



73

Portugal não precisa de ser “Mega”.....Portugal é o que é! E não mudará certamente por causa de um mega aeroporto de 4 pistas em Alcochete. Custa-me a crer que em Portugal ainda se tomem decisões tão insensatas como esta.

No entanto tenho vindo a apreciar a forma, como de repente todos os pressupostos inabaláveis, se alteram e como o Governo tem gerido o seu retrocesso frente às grandes obras. Senti-me feliz pelo veto à Ota e triste com Alcochete.

Será esta a oportunidade derradeira para construirmos da melhor forma possível o tão desejado NAL? Vamos ver... Para mim os Europeus e o Ocidente já se encontram atrasados em relação ao tráfego aéreo existente na China e em grande parte do Oriente.

Uma coisa é certa,

Nesta “pequena” península, a Sul de Lisboa, onde por excelência se unem o ar, a terra e o mar... aviação está para ficar.



Na procura de uma aeroporto perfeito demoraríamos certamente mais algumas décadas. Assim , resta-nos arriscar, como sempre o fizemos e por vezes com sucesso.

Arriscar, mas com cautelas, porque o tempo sempre foi inimigo da perfeição. Ao que parece até há seis meses atrás, ninguém, tirando alguns “mais entendidos na matéria”, aconselhariam um aeroporto em Alcochete. Porque não pensá-lo para Fátima, seria mais central.

Rio Frio, Ota, Sintra, Alverca, Montijo sempre estiveram à frente em matéria de localizações possíveis. Prefiro pensar que se tratou de uma qualquer “mã troca de ficheiros” ,num dos corredores do Governo. Que Alcochete tivesse servido apenas para limpar a má imagem deixada pelo dossier Ota. Apraz-me saber que o meu Governo também “se arrepende” ou pelo menos recua em face de más decisões.

Mas não chega, não basta chegar e dizer - “em Alcochete é que é, Ota jamais”. É preciso dizê-lo com convicção, pois se andamos há 40 anos a estudar o NAL, não é agora, em meia dúzia de meses que se apresentam propostas credíveis, face a um investimento desta envergadura.

Gostaria de fazer parte de um país onde as grandes decisões fossem tomadas com racionalidade, sem grandes mediatismos, mas em total transparência. Um país onde falar dos governantes fosse motivo de orgulho.

Decorridos sete “longos” anos, é com grande emoção e apreensão que me encontro a escrever estas últimas linhas. Espero que entendam e respeitem a forma como exprími as minhas ideias. Um discurso por vezes técnico, por vezes irónico e às vezes em tom de confissão. Peço desculpa aos ofendidos, mas não é fácil falar sobre assuntos tão complexos, sem que por vezes nos tolde a razão e nos exaltemos.

Agradeço a Deus pela “ajuda”, ao meu pai pela “inspiração”, ao Prof. António Brotas pelas “luzes” e ao meu filho, por ter sido o único, que sempre acreditou em mim.

Com sincera humildade e um enorme prazer me despeço.



...no dia em que o Santo Padre Bento XVI abençoou Lisboa.

Bibliografia

- . The American Airport, (MBI)
- . Airport Design, (daab)
- . Aircraft Design, (daab)
- . Estudo para Análise Técnica comparada de localização do NAL na OTA e CTA, (LNEC)
- . Estudo de Impacte Ambiental da Ponte Vasco da Gama
- . A demografia da Região de Lisboa.
- . Reflexões sobre o TGV, (ISTP)
- . FER XXI - O transporte Ferroviário de Alta Velocidade
- . FER XXI - O NAL: vantagens e desvantagens da sua localização na OTA
- . Livro Negro da OTA, (Prof. Jubilado António Brotas)
- . Novo Aeroporto Internacional . (Aéroports de Paris / PRET PROFABRIL-1999)
- . NAL - Estudos de localização, aeroportos e Navegação aérea. (ANA - 1994)
- . Aérodromes, International Standards and Recommended Practices. (ICAO - 1999)
- . Transporte Aéreo: dinâmicas urbanas e desenvolvimento regional. (Universidade técnica Lisboa)
- . Manual do piloto civil em Portugal. (ANA -2001)
- . Wikipédia

.....