

Lisboa será das poucas capitais europeias sem comboio no aeroporto **Economia**

Ferrovias no Montijo ou Alcochete só com uma nova ponte sobre o Tejo

Nem Montijo nem Alcochete têm fácil acesso ferroviário, pelo que uma nova infra-estrutura aeroporturária em Lisboa, mantendo-se na margem sul, abre caminho à Terceira Travessia do Tejo

Carlos Cipriano

Lisboa poderá ser das poucas capitais da Europa sem aeroporto ligado à rede ferroviária. A menos que uma nova ponte permita ao comboio atravessar o rio e servir também o Sul do país. Nenhuma das duas localizações tem um acesso fácil à rede ferroviária e por isso há quem defenda Monte Real a norte e Beja a sul para complementar o aeroporto da Portela.

Basta olhar para o mapa e ver que nenhum dos potenciais aeroportos tem uma ligação fácil à rede ferroviária. O Montijo até já teve um ramal que ligava a cidade ao Pinhal Novo, mas foi encerrado em 1989 e parte do seu traçado é hoje uma ecopista. Nada que impedisse recuperá-lo para uma linha nova, mas o acesso ao aeroporto implicava construção em zona ambientalmente sensível e com um impacto visual negativo no Tejo.

A zona do campo de tiro de Alcochete fica também longe da geografia ferroviária. A norte, a linha das Vendas Novas, a sul, a linha para o Alentejo e para o Algarve. Mas ainda que se construa um ramal para servir o aeroporto, fica por resolver um grave problema: o percurso para Lisboa pela ponte 25 de Abril obriga a uma longa volta, morosa e num troço com pouca capacidade por nele circular os comboios suburbanos da Fertagus e os de longo curso da CP.

A solução é mesmo a construção de uma nova ponte sobre o Tejo para ligar qualquer dos dois putativos aeroportos a Lisboa. Um investimento caro, que não se justifica só para servir a infra-estrutura aeroporturária, mas que pode fazer sentido para ligar o Norte e o Sul, juntando-lhe vários tipos de tráfegos.

“Da mesma forma que o Alqueva só fazia sentido juntando vários segmentos, os vários usos da água, também a Terceira Travessia do Tejo [TTT] pode fazer sentido juntando várias tipos de serviços: a função aeroporto, a função suburbanos, a função longo curso para o Alentejo e o Algarve e a função alta velocidade para Évora e Madrid”, diz o especialista em Transportes, José Manuel Viegas.

Nada de novo. A Rave já estudou tudo isso há 15 anos quando desenhou o projecto da alta velocidade que incluía a TTT para servir Alcochete e a linha para Madrid. E o Governo pretende agora recuperar esse trabalho.



DANIEL ROCHA

Acesso ferroviário ao aeroporto de Alcochete

- Traçado alta velocidade
- Traçado alta velocidade alternativo
- ⋯⋯⋯ Linha convencional existente
- ✈ Base aérea do Montijo
- ✈ Localizações alternativas para o novo aeroporto de Lisboa



Fonte: Rave

PÚBLICO

Em resposta ao PÚBLICO, a Infra-estruturas de Portugal diz que “foram desenvolvidos vários estudos no passado, designadamente no âmbito da Alta Velocidade, que serão naturalmente recuperados para efeitos de

caracterização da solução e comparação com as restantes alternativas”.

Manuel Tão, professor da Universidade do Algarve, diz que preferia o novo aeroporto na margem norte, algures no Ribatejo ou no Oeste,

vos túneis e viadutos para se poder aproximar da capital. Por isso, foi estudado um atravessamento no Tejo, na zona do Carregado, que seguiria até ao aeroporto de Alcochete. Um percurso mais leve, mais fácil de construir, mais barato e mais rápido. E que, já agora, permitiria inserir Alcochete na rede ferroviária nacional com uma saída para norte e outra para sul. Neste cenário, a linha de alta velocidade portuguesa passaria pelo Porto, Aveiro e Coimbra, atravessaria o Tejo para chegar a Alcochete e voltava a cruzá-lo para chegar a Lisboa. Pode parecer estranho chegar do Porto a Lisboa vindo da margem sul, mas os estudos demonstraram que a viagem seria igualmente rápida ao evitar a difícil orografia da zona Norte da capital.

José Manuel Viegas vai mais longe e propõe que, já agora, se revise o projecto desenhado há 30 anos de construir um “aeroporto Portugal” no Centro do país, equidistante de Lisboa e Porto, servido pela linha de alta velocidade. Uma forma de dar coesão a uma “varanda atlântica” constituída por um eixo Braga – Setúbal, onde estará concentrado 90% do PIB do país. E uma maneira de ter um aeroporto que seja um verdadeiro hub intercontinental.

“Mas será que precisamos de um hub?”, questiona-se Joanaz de Melo, da Universidade Nova de Lisboa. A evolução do tráfego aéreo no pós-pandemia recomenda algumas cautelas na abordagem ao novo aeroporto, que estão plasmadas numa tese académica sobre Beja que o próprio está a orientar em conjunto com Eduardo Zúquete (professor universitário e ex-quadro da CP e da JAE). Nesse trabalho, considera-se que o tráfego aéreo de “curto curso” (até 600 quilómetros) está condenado a ser transferido para a ferrovia, ficando para os aviões o médio e o longo cursos. Nesta segregação de tráfegos, o médio curso teria lugar num aeroporto da Portela menos congestionado porque o longo curso assentaria no aeroporto de Beja.

No reino do “já agora”, esta tese pode ser complementada com a abertura do aeroporto de Monte Real, o qual retiraria também pressão sobre a Portela ao absorver o mercado do norte do Oeste e da região Centro, destacando-se Leiria, Fátima e Coimbra como polos geradores de tráfego.

A Terceira Travessia do Tejo já foi estudada há 15 anos no âmbito do TGV. Agora, é o aeroporto na margem sul que pode recuperar esse projecto

“mas, a ter que ser na margem sul, que seja em Alcochete, cujos estudos de acessibilidade já foram validados pelo LNEC, pois não nos podemos dar ao luxo de ter gasto tanto dinheiro com aquela localização e de repente aparecer o Montijo como a solução escolhida”. A Terceira Travessia do Tejo que foi estudada ligava Chelas ao Barreiro e incluía o TGV para Madrid, em cuja linha, junto ao Poceirão, bifurcava um ramal para o aeroporto de Alcochete.

No reino do “já agora”

Quando se problematiza projectos de infra-estruturas, é inevitável a síndrome do “já agora”. Já agora, estude-se também mais isto, que dá sequência águilo e complementa aqueleoutro. É o caso da ligação ferroviária ao aeroporto de Alcochete, num momento em que Portugal resuscitou a alta velocidade no eixo Porto – Lisboa.

Essa linha, entre o Carregado e Lisboa, tem custos elevadíssimos, com um traçado constituído por sucessi-