

Pequena síntese da intervenção produzida no seminário da ADFERSIT

1. As opções relativas à chamada terceira travessia do Tejo e a uma possível nova estação central em Lisboa não podem ser avaliadas, discutidas e decididas fora de um quadro mais geral de transformação económica e social suscetível de melhorar drasticamente o nosso desempenho ecológico coletivo (produção e consumo), a repartição territorial de condições de criação de riqueza (coesão territorial), bem como a difusão e repartição dos seus resultados pela população (coesão social), tal como, ainda, a qualidade e dinamismo da nossa especialização económica (ganhos efetivos de produtividade e mais ativa e menos vulnerável participação numa globalização em profunda revisão na recuperação pós-pandemia).

2. O segredo da coesão, territorial, económica e social está na intensificação da interação da colaboração na criação de riqueza, muito mais do que uma simples transferência de recursos dos que mais têm (empresas, pessoas, territórios) para os que menos têm. As simples transferências financeiras não geram novos recursos, não aceleram o crescimento, nem fazem desenvolvimento, servindo, muitas vezes para reduzir o nível global de investimento e perpetuar assimetrias injustificadas e formas duradouras de atraso económico e social.

3. Numa era de economia baseada no conhecimento, onde a cultura e a criatividade são decisivas para acrescentar valor na diferenciação de produtos e soluções que misturam bens e serviços e se afastam de simples mercadorias, para satisfazer necessidades, também elas, cada vez mais diferenciadas, as economias têm de se desenvolver, aberta e inovadoramente, a partir de dentro, dos recursos e capacidades que conseguem desenvolver, atrair e captar, e não viradas para dentro, diminuídas pelos seus limites e desvantagens, ou, muito menos, empurradas a partir de fora para caminhos que dificilmente podem respeitar as suas identidades.

4. A terceira travessia e a eventual estação central não podem ser pensadas ou decididas como meras questões “ferroviárias”, muito embora não possam, nem devam, poder ser pensadas ou decididas sem o contributo indispensável do conhecimento “ferroviário”, nomeadamente na criação de opções tecnicamente robustas.

As questões colocadas, apesar de traduzirem décadas de hesitações e indecisões, não devem, no entanto, ser enfrentadas nessa lógica retrospectiva de intoleráveis e incompreensíveis arrastamentos, oscilações e adiamentos. A lógica adequada é, ao contrário, uma lógica estratégica e prospetiva de integração instrumentos e iniciativas onde o desenvolvimento da ferrovia contribui para acelerar a criação de riqueza, melhorar a qualidade de vida das populações e aproximar as potencialidades dos territórios, ao mesmo tempo que se progride numa globalização mais lúcida e numa base ecológica mais sólida e sustentável.

5. As soluções necessárias exigem combinar três dimensões muito diferentes.

Em primeiro lugar importa garantir uma dimensão coerente e pertinente para tratar a região de Lisboa (tal como a do Porto, também). A região de Lisboa tem uma dimensão metropolitana de polarização económica complexa que envolve o Oeste, a Lezíria, o Ribatejo e parte do Alentejo central e litoral, para além da península de Setúbal. O desenvolvimento da região de Lisboa exige a sustentação de uma plataforma metropolitana de competitividade e atratividade, seja para garantir a indispensável valorização na internacionalização e na globalização, seja para estimular a interação e as sinergias que podem permitir o crescente envolvimento de todos os territórios referidos na criação e repartição da riqueza desenhando instrumentos e processos de verdadeira coesão territorial interna.

Em segundo lugar importa aprofundar a interação desta plataforma metropolitana com o restante espaço nacional, seja com as ilhas atlânticas colaborando no desafio aos limites da sua situação ultraperiférica, aportando maior atenção a uma lógica mais integrada de “Terra, Mar e Ar”, seja com os territórios menos desenvolvidos e menos povoados, seja com os outros polos regionais em progresso nos fatores dinâmicos do progresso económico e social.

Em terceiro lugar importa escalar de forma muito significativa a dimensão e densificação dos territórios centrais de qualidade que, definindo Lisboa, não se limitam ao concelho de Lisboa. Lisboa precisa de pensar e planear a uma escala muito maior e muito mais ambiciosa, enterrando definitivamente a sociedade que há menos de 80 anos ainda conseguia imaginar a construção de um aeroporto no Campo Grande. Também aqui, mais do que agitar novas centralidades sem verdadeiro poder de criar, atrair e difundir, o que importará é reforçar a interação alargada entre espaços diversificados de progresso, bem-estar e sustentabilidade ecológica (em muitos casos a escala das plataformas a desenvolver implicará, por exemplo, lidar muito mais com 50 ou 100 km do que com 1 ou 10 km)

6. O quadro traçado permite explicitar, em minha opinião, a oportunidade de resistir à tentação conjuntural de viabilizar, em Lisboa, um mero complemento aeroportuário para satisfazer, sem racionalidade nem sustentabilidade, procuras turísticas em mutação, em continuidade, aliás, com a incapacidade de incentivar o relevante contributo do turismo para o desenvolvimento duradouro de Lisboa, confundindo-o e trocando-o, muitas vezes, com uma míope e limitada apropriação de Lisboa como território para a atividades turísticas sem especial relevância para o desenvolvimento de experiências competitivas, enriquecedoras e identitárias.

Lisboa precisa, no sistema de múltiplas cidades que nela interagem e a definem (residencial, empresarial, cultural, logística, administrativas, do conhecimento, ...), de uma verdadeira cidade aeroportuária pacientemente construída de forma arguta e faseada mantendo em aberto múltiplas opções de adaptação às grandes transformações em curso e que se acelerarão no pós-pandemia. O pós-pandemia obriga a muito maior resiliência na globalização, mas não creio que abra as portas, pelo menos com sucesso, a novas formas de autarcia nacional, nomeadamente nos países de pequena e média dimensão.

Na visão que construí, trabalhando, nomeadamente na equipa do LNEC que estudou e validou a opção pelo CTA e no estudo de avaliação estratégica ambiental que se lhe seguiu, não me restam grandes dúvidas da clara pertinência desta localização sobre todas as outras, por razões de competitividade e por razões de coesão territorial. Um novo aeroporto em Lisboa não se justifica se for concebido como uma mera infraestrutura. Um novo aeroporto só se justifica se for uma plataforma de internacionalização densamente povoada de novos serviços, atividades, empresas e iniciativas ao serviço de uma nova realidade territorial em Portugal caracterizada pela cooperação e não pela rivalidade, pela interação colaborativa e não pelo isolamento.

Mesmo no terreno do desenvolvimento turístico o papel de um novo aeroporto é o de poder acompanhar a fortíssima reestruturação dos mercados emissores do futuro próximo onde o longo curso do mundo emergente e desenvolvido dominará com muita clareza a proximidade de uma “pequena Europa” em evidente quebra no seu ritmo de crescimento económico.

6. A prossecução do desenvolvimento de uma rede ferroviária de velocidade elevada em Portugal, que também contribua para garantir a integração do país nas redes europeias, obriga a resolver de uma vez por todas as articulações norte-sul (nos territórios de maior densidade de povoamento do país) e poente-nascente (acedendo à articulação central, em Espanha, das comunidades regionais mais desenvolvidas de Madrid, Catalunha e País Basco).

Tal como o aeroporto, a nova ferrovia deve ser pensada e construída de forma faseada e flexível, mantendo zonas de adaptação e expansão em função dos ritmos de inovação, progresso tecnológico e descarbonização. Aqui, como em quase tudo o resto, será necessário desenvolver novas formas de inteligência na gestão de vários sedimentos ou camadas nas redes de infraestruturas.

Em função do trabalho profissional realizado ao longo de várias décadas não sou favorável a uma travessia ferroviária do Tejo na zona central do estuário. Não me parece necessário e representaria uma agressão patrimonial e ecológica desmesurada.

Ao contrário, sou claramente favorável a estimular uma articulação otimizada entre o novo aeroporto e o sistema simples, magro e escurrito de velocidade elevada, garantindo, ao mesmo tempo, uma penetração eficiente de uma ligação ferroviária, como tantas outras por esse mundo fora, entre um aeroporto e uma área mais central de uma região metropolitana, passando o Tejo muito mais a norte (e a muito mais baixo custo) do que a “fixação” Chelas-Barreiro (ou similar). Estas opções comportam, ainda um potencial relevante para promover o reequilíbrio entre as duas margens do Tejo reduzindo a densidade dos movimentos pendulares e qualificando os territórios menos desenvolvidos.

7. Finalmente pode perceber-se que a ideia de estação central não se justifica nas opções que pude explicitar. Atualmente só as cidades de mais de 20 milhões de habitantes fazem verdadeiras estações centrais. A configuração da cidade e da região metropolitana de Lisboa aconselham, muito mais, a uma valorização da linha de cintura Oriente-Alcântara, em especial nos potenciais nós de Sete-Rios e Entre-Campos, para responder à distribuição dos fluxos de passageiros.

As prioridades parecem-me ser, assim, muito afastadas da ideia completamente desatualizada de uma nova estação ferroviária central em Lisboa.

8. Como nota final gostaria de deixar as seguintes sugestões/reflexões:

a) O futuro da ferrovia faz-se com base na complementariedade com os outros modos de transportes de passageiros e mercadorias valorizando a vantagem da ferrovia na prossecução dos objetivos e compromissos de descarbonização e sustentabilidade ecológica;

b) O desenvolvimento de uma rede escurrita e eficiente de velocidade elevada deverá conduzir inexoravelmente a um alargamento de mercado por transferência de passageiros do modo aéreo e do modo rodoviário para o modo ferroviário, no que respeita à espinha dorsal da mobilidade interidades em Portugal;

c) O acesso às infraestruturas ferroviárias com base em princípios modernos de concorrência e regulação estratégia envolvendo preços e custos diferenciados será determinante para materializar os incentivos justificados quer à exploração da vantagem ambiental da ferrovia, quer ao prémio da competitividade induzida por operadores integrados e especializados.

Lisboa 30 de março de 2021

Augusto Mateus