

2006/Ota/Livro Negro/Anteriores
LIVRO NEGRO SOBRE O AEROPORTO DA OTA (2006)

ÍNDICE

Índice	Página
Fascículo I	2
LN I (9Set).doc	
Carta ao Presidente da República	
Carta ao Primeiro Ministro e Secretário Geral do PS	
Carta ao engenheiro João Cravinho	
Carta ao engenheiro Gfulhermino Rodrigues, Presidente da ANA	
Anexos:	
Ota: um aeroporto virtual . Artigo publicado no “Expresso” em	
As vantagens e inconvenientes de um aeroporto na Ota . Artigo publicado em vários jornais.	
Fascículo II	6
LN II (11 Set).doc	
Porquê um Aeroporto Internacional no Rio Frio? . Texto do engenheiro Reis Borges.	
Fascículo III	9
LN III (25 Set).doc	
As acessibilidades ferroviárias e o ambiente.	
Texto escrito na sequência de uma notícia publicada DN, em 20 de Setembro, sobre a entrega no Instituto do Ambiente do troço de Pombal a Alenquer de uma futura linha TGV do Porto a Lisboa.	
Os trajectos ferroviários e a Cimeira Ibérica	
Artigo sobre uma notícia publicada no “ Público” de 14 de Setembro sobre os fundos dos programas das redes ferroviárias transeuropeias	
Notícia do jornal o “Sol” com o título: “ Privados ‘decidem’ Ota. Governo transfere responsabilidade final sobre localização do novo aeroporto para privados”.	
Comentário à notícia do DN de 24 de Setembro com o título: “Não há alternativa à Ota” , com a declaração do Ministro Mário Lino em Macau: “O novo aeroporto vai ser na Ota e ponto final.”	
Fascículo IV	12
LN IV(3 Out).doc	
Conferência do General Krus Abecasis na Sociedade de Geografia em 16 de Julho de 2003	
Fascículo V	16
LN V(3 Out).doc	
Tomada de posição da Associação Comercial do Porto em Maio de 2006 (resumo)	
Fascículo VI	18
LN VI (14 Out).doc	
A travessia ferroviária do Tejo .	
Fascículo VII	19
LN VII (28 Out).doc	
CAMINHOS DE FERRO: problemas locais e Estratégia. Sobre o documento: “Orientações estratégicas para o Sector Ferroviário” divulgado pelo MOPTC.	
Fascículo VIII	22
LN VIII (15 Nov).doc	
Texto sobre cheias, consolidação dos terrenos e acessos rodo e ferroviários à especial atenção das empresas interessadas na construção de um aeroporto na Ota.	
Fascículo IX	25
LN IX (27 Dez).doc	
Ponto da situação em 27 de Dezembro	

Fascículo I**1. Carta ao Presidente da República**

Ex.º Senhor Presidente da República,

Durante anos insisti com as entidades públicas portuguesas, e em particular com a Presidência da República, para organizarem um "Livro branco" sobre o Novo Aeroporto de Lisboa.

Ontem, ouvi na Televisão a notícia de que se tinha formado um consórcio de empresas para concorrerem à construção e exploração de um aeroporto da Ota, que estaria para ser brevemente adjudicada e, ainda, à privatização da ANA.

Por me parecer ser já demasiado tarde, desisto de continuar a pedir a elaboração do "Livro branco", mas inicio, hoje, com esta carta e com as outras que se seguem, a elaboração de um LIVRO NEGRO SOBRE O AEROPORTO DA OTA, que começo a divulgar por meios electrónicos e de que não excludo vir a fazer uma versão impressa.

Com este livro, espero contribuir para um melhor esclarecimento da Opinião Pública sobre este assunto, incluindo a das empresas que organizaram o citado consórcio.

Considero que só é possível efectivar uma obra com a dimensão e com uma influência tão gigantesca para o futuro do país como é o caso de um aeroporto na Ota, com a concordância, ou com o alheamento do Presidente da República.

Espero que não se verifique nem uma coisa nem outra.

Apresentando a Vossa Excelência os meus melhores cumprimentos, subscrevo-me

António Brotas

Professor Catedrático Jubilado do Instituto Superior Técnico.

Membro da Sociedade de Geografia de Lisboa

2. Carta ao Primeiro Ministro e Secretário Geral do Partido Socialista

Caro José Sócrates,

Inicio hoje a elaboração de um LIVRO NEGRO SOBRE O AEROPORTO DA OTA.

Para além destas primeiras cartas os documentos iniciais que começo hoje a divulgar são:

a) Um artigo que publiquei no "Expresso", em Julho de 2002, com o título: "Ota: um aeroporto virtual", em que falei de uma intervenção do engenheiro João Cravinho na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 21 de Maio, sobre o aeroporto da Ota.

b) Um artigo com o título: "Vantagens e inconvenientes de um aeroporto na Ota", que publiquei recentemente nalguns jornais da especialidade, escrito na sequência da pergunta que me fez o engenheiro Guilherme Rodrigues, Presidente da ANA, sobre quais eram os inconvenientes que eu via num aeroporto da Ota.

Logo que tenha uma versão digitalizada, divulgarei um texto preparado pelo engenheiro Reis Borges para um encontro sobre o Novo Aeroporto de Lisboa promovido pela Câmara Municipal de Setúbal, em 7 de Julho, mas que eu próprio tive de lêr por ele ter caído doente poucos dias antes, e que me autorizou a utilizar na véspera de morrer.

Os nomes citados nesta carta são todos de militantes do PS. Acho que haverá toda a vantagem em podermos discutir estes assuntos no interior do nosso partido.

Com as melhores saudações socialistas

António Brotas

Militante do PS

3. Carta ao engenheiro João Cravinho

Caro Cravinho,

No dia 21 de Maio de 2002, fizeste uma importante exposição na Sociedade de Geografia de Lisboa em que expuseste os teus argumentos em favor da localização do novo aeroporto de Lisboa (NAL) na Ota. Depois, no dia 25 de Maio, publicaste no DN um artigo com o título: "Ota: Assim se vê a força do PSD", em que repetiste por escrito o essencial dos teus argumentos. No dia 27 de Julho, eu publiquei no "Expresso" o artigo que aqui envio no "attachement", em que me referi à tua intervenção na Sociedade de Geografia e fiz citações do teu artigo do DN.

Vou incluir este meu artigo num LIVRO NEGRO SOBRE O AEROPORTO DA OTA que estou a preparar e gostaria de nele poder incluir o teu artigo do DN. Para isso peço aqui a tua autorização (se considerares que é preciso, também, uma autorização do DN e se concordares, posso-a pedir directamente).

Os leitores poderão, certamente, inteirar-se melhor do teu pensamento através do teu texto do que através das minhas citações. Se, depois, desejares enviar algum outro texto ou comentário para o LIVRO NEGRO que preparo comprometo-me a incluí-lo.

Um abraço.

António Brotas

PS- Na intervenção que te ouvi fazer depois , em Junho, no encontro promovido pela ADFER, fiquei com a impressão de que tinhas evoluído e que a tua defesa de um aeroporto na Ota era muito mais debil. A.B.

4. Carta ao engenheiro Guilhermino Rodrigues, Presidente na ANA

Caro Engenheiro Guilhermino Rodrigues,

Envio-lhe aqui, de novo, o texto que escrevi na sequência da pergunta que me fez sobre os inconvenientes que via num aeroporto na Ota que, entretanto, foi publicado nalgumas revistas, nomeadamente na revista TAKE-OFF, no número de Agosto, com o título:"Vantagens e inconvenientes de um aeroporto na Ota".

Eu, obviamente, só escrevi, sobre os inconvenientes, mas convidei o Guilhermino Rodrigues a transmitir – me e tornar públicos os seus argumentos e da ANA em favor de um aeroporto na Ota. Até agora nada fez.

Como pode ver pelas cartas anteriores vou incluir o meu artigo num LIVRO NEGRO SOBRE O AEROPORTO DA OTA. O convite para me enviar os seus argumentos e da ANA em favor do aeroporto na Ota continua em aberto. Se mos enviar, comprometo-me a inclui-los neste Livro Negro

Se o fizer, poderá ser bastante sádio discutirmos os argumentos de um e de outro lado.

Se o não fizer, considerarei que pretende comprometer o país numa obra.gigantesca sem ter argumentos para a justificar perante a opinião pública.

Com os meus melhores cumprimentos

António Brotas

Ota: um aeroporto virtual.

Cópia de um artigo publicado no “Expresso”, em 27 de Julho de 2002

No dia 21 de Maio, num encontro promovido pela Sociedade de Geografia de Lisboa (SGL), o engenheiro João Cravinho fez uma importante exposição em que apresentou uma argumentação justificativa da localização do novo Aeroporto de Lisboa na Ota totalmente diferente de todas as apresentadas até agora. Depois, no dia 25 de Maio, num artigo com o título “ Ota: assim se vê a força do PSD”, publicado no “Diário de Notícias”, reproduziu no essencial os argumentos apresentados na SGL, mas eles terão passado algo despercebidos, talvez por terem sido incluídos num artigo de índole vincadamente política.

Penso que o país continuará num estado de ignorância sobre esta questão enquanto se não inteirar e vir comentado o pensamento de João Cravinho, que foi o principal responsável pela escolha da localização do novo aeroporto na Ota. É o que procuro fazer nos apertados limites de um artigo.

A meu vêr, um novo aeroporto de Lisboa deve ter três objectivos:

Servir bem a área Metropolitana de Lisboa e uma região tão vasta quanto possível;

Criar um polo de desenvolvimento para o que precisa de estar localizado numa região conveniente e ser conjugado com outros factores;

Vir a ser um dos vértices da futura rede larga de transporte aéreo a grande distância para não ficarmos um simples satélite do polo de Madrid, para o que precisa de ter grandes possibilidades de expansão.

O aeroporto na Ota não tem nenhuma possibilidade de expansão; está localizado numa zona apertada entre a serra de Montejunto e o Tejo; serve mal a Área Metropolitana de Lisboa e não tem ligações particularmente boas com outras regiões do país. Não atinge, pois, nenhum dos objectivos indicados, e a sua construção impede que venha a ser construído um outro que os atinja, o que seria fácil noutras zonas do país. Acresce que a sua construção é bastante mais cara, complexa e demorada que em outras possíveis localizações.

A construção de um aeroporto na Ota, sendo assim um factor de atrofiamento do país e de perda das suas potencialidades competitivas, arrisca-se ainda a ser, no que diz respeito aos custos da sua construção, um gigantesco elefante branco.

O engenheiro Cravinho tem, no entanto, preocupações que o fazem pairar muito acima destas questões. Tendo Portugal duas áreas metropolitanas com populações da ordem dos três milhões de habitantes, considera que com esta implantação humana não seremos competitivos: “Com uma área metropolitana (de Lisboa) de três milhões e meio de habitantes não chegaremos a parte nenhuma” (palavras na SGL) . Considera, então, que temos de valorizar estrategicamente o nosso território “mediante a aplicação efectiva do conceito de desenvolvimento equilibrado policêntrico à escala europeia”. Para isso, “Portugal tem de saber desenvolver uma grande aglomeração metropolitana polinucleada de dimensão europeia da ordem dos seis a sete milhões de habitantes” (estratos do artigo no “DN”). Esta aglomeração não pode prescindir de dois aeroportos, o das Pedras Rubras devidamente modernizado e “um aeroporto de um tipo novo. Um aeroporto do século XXI, a Norte de Lisboa, capaz de funcionar como centro de polarização da logística de

circulação de informação e conhecimento. Função que vai para além e é bem mais importante que o simples processamento de carga de passageiros e mercadoria “ (idem no “DN”).

O aeroporto da Ota, no seu entender, deverá ser, pois, um aeroporto deste novo tipo, em que os aviões terão, no fundo, um papel secundário. Não me parece acertado um projecto tão audacioso. Penso que a informação e o conhecimento circularão no futuro, essencialmente na INTERNET. Continuo também a pensar que um aeroporto é, em primeiro lugar, um local onde aterram aviões.

De qualquer modo não compreendo porque é que preconizando João Cravinho um aeroporto quase virtual, ele deve ser localizado na Ota, onde, para o construir, é necessário movimentar mais de 50 milhões de metros cúbicos de rocha (cinco para cada português). Temos, felizmente, tempo para estudar convenientemente o assunto e outras obras mais imediatas a construir.

António Brotas

Professor jubilado do Ist e membrp da Sociedade de Geografia de Lisboa

+++++

As vantagens e inconvenientes e de um aeroporto na Ota

(Artigo publicado em vários jornais)

Em 1999, na sequência de 3 encontros sobre a localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) promovidos pela Sociedade de Geografia e pelo Instituto Superior Técnico, dirigi ao então Primeiro Ministro uma carta aberta (Público de 26/6/99) de que a seguir transcrevo as primeiras linhas:

"Caro Guterres,

Acho que lhe devo dizer que a construção do futuro aeroporto na Ota é uma decisão em absoluto errada, altamente gravosa para o país, o que com o tempo se tornará cada vez mais evidente. "

Nos anos seguintes, escrevi vários artigos e participei em encontros e li dezenas de textos de especialistas em que encontrei argumentos, alguns muito fortes e que desconhecia, contra a localização do novo aeroporto na Ota.

Mas nunca, pela palavra nunca, li um argumento que considerasse sério em favor desta localização.

Embora as entidades públicas tenham tido nesta matéria um comportamento quase autista, a opinião pública está hoje bastante mais bem informada devido à fácil circulação da informação electrónica e ao esforço de cidadãos que sabendo ser o assunto da maior importância para o país, não abdicaram de exprimir a sua opinião.

Num momento em que o Presidente da República fez um apelo aos portugueses para se empenharem na resolução dos problemas do país, acho que lhe posso pedir para ler ou fazer ler com muita atenção o que já se escreveu e continuará a escrever sobre a localização do novo aeroporto de Lisboa e sobre o traçado das novas linhas ferroviárias.

Há relativamente pouco tempo , num breve encontro ocasional, o Eng. Guilhermino Rodrigues, Presidente da ANA, perguntou-me quais eram os meus argumentos contra o aeroporto na Ota. Fiquei algo surpreendido porque sempre pensei que a ANA tivesse um dossier onde, normalmente, estaria uma dezena de artigos meus. Não era minha intenção escrever, agora, sobre o assunto, mas, uma vez que a pergunta me foi feita, vou procurar responder cingindo-me a quatro pontos.

Mas faço um pedido ao Eng. Guilhermino Rodrigues: peço-lhe para me transmitir e tornar públicos os argumentos seus e da ANA em favor de um aeroporto na Ota. Se o não fizer, considerarei que não existem.

Se o fizer, poderemos então discutir os argumentos de um e de outro lado.

NOTAS SOBRE OS INCONVENIENTES DE UM AEROPORTO NA OTA

A dimensão e a impossibilidade de expansão

Uma vez construído o aeroporto da Ota nunca poderá ter mais do que as duas pistas iniciais. No mínimo, a sua construção demorará 10 anos. É muito pouco provável que possa entrar em funcionamento antes de 2020. Dado ao seu afastamento de Lisboa, a sua exploração exige o encerramento simultâneo do aeroporto da Portela, sem o que seria catastrófica. Em qualquer caso, a Ota será sempre um aeroporto muito caro. Mas, mesmo caro, como aeroporto único da região de Lisboa, estará saturado por volta de 2050 (ou antes). Um aeroporto saturado atrofia uma região mas pode ser um muito bom negócio para quem o explore. Estando saturado e não se podendo expandir, o único modo de combater a saturação será elevar as taxas. Investidores privados podem , assim, talvez, ser atraídos para o negócio da Ota, mas à custa de condições desastrosas para o país que a médio prazo nos conduzirão a um impasse.

Os custos e as dificuldades da obra

A construção de um aeroporto na Ota exige a movimentação de mais 50 milhões de metros cúbicos de rocha o que é um volume gigantesco. Na área prevista para a sua implementação há cotas de 65 e 5 metros. Estas últimas em terrenos argilosos, no leito duma ribeira, terão de ser compactados, processo complexo e demorado, antes do aterro. Os edifícios do aeroporto previstos entre as duas pistas serão em grande parte construídos em cima da ribeira. A aeroporto da Ota, se foi construído, será, assim, a maior construção da Europa e possivelmente do mundo em leito de cheia. No projecto inicial, o TGV passaria entre as duas pistas. Num tunel com mais de 4 quilómetros por debaixo dos edifícios centrais, por cima, portanto, da ribeira. Parece que este projecto foi substituído por um outro em que o TGV deverá passar mais a Este. Sucede, que a Este do aeroporto há uma outra ribeira, ainda maior. (Estas questões podem ser vistas em detalha na folha 30 D da Carta Geológica de Portugal).

Os acessos ferroviários

O novo aeroporto de Lisboa (NAL) terá, necessariamente, de ter um acesso ferroviário para ser utilizado por navetes que façam com grande frequência o trajecto de ida e volta, eventualmente com duas paragens na zona do aeroporto. Há toda a vantagem em que estas navetes partam da futura estação central de Lisboa. Elas poderão utilizar, em parte, o trajecto de uma linha TGV, mas, próximo do aeroporto, deverão ter um trajecto próprio. Isto é totalmente diferente de fazer parar os comboios TGV no próprio aeroporto.

Já vimos a dificuldade de executar tal projecto na Ota. No entanto, a imposição dos comboios TGV passarem pela Ota foi imposta por sucessivos governos em todos os estudos da nossa futura rede de comboios de alta velocidade. Chegamos, assim, à situação absurda da Refer já ter aberto concurso para adjudicar o estudo de uma linha de Pombal a Alenquer com paragem na Ota sem saber como depois seguirá para Lisboa. E no PROTAML, recentemente elaborado pela a CCRLVT, aparece uma linha de Badajoz a Lisboa com uma travessia do Tejo acima da Azambuja, para passar Ota.

A exigência do TGV passar na Ota está, obviamente, em vias de cair. A actual Secretária de Estado dos Transportes, defensora da travessia ferroviária do Tejo no Barreiro, já reconheceu que, no caso desta ponte ser feita, será necessário fazer uma linha dedicada (nem conhecia o termo) de acesso à Ota pela margem Norte. Mas, se for feita esta linha, o seu trajecto depois de Vila Franca pode ser usado para os TGV para o Porto e para Badajoz e a ponte no Barreriro já não se justifica.

O impacto regional

Em 1997, escrevi num artigo: "Penso que a localização do aeroporto na Ota é muito menos importante e estruturante para as regiões vizinhas e, em geral, para a margem Norte do Tejo do que a localização do aeroporto no Rio Frio para a margem Sul". Julgo que estas linhas têm uma actualidade reforçada num momento em que (acertadamente a meu ver) o governo decidiu construir de uma plataforma logística no Poceirão e se fala em grandes projectos turísticos no Alqueva. Construir o nosso futuro aeroporto na Ota é não perceber a importância de um aeroporto no nosso maior polo de desenvolvimento industrial e dar um fortíssimo incentivo ao desenvolvimento do aeroporto de Badajoz.

Há diversos locais, todos na margem Sul, onde é possível construir um aeroporto com amplas possibilidades de expansão, com capacidade para absorver, se o desejarmos, todo o tráfego da Portela. Se este aeroporto for construído, a nossa excepcional situação geográfica conjugada com o facto de sermos um país independente permitem que ele venha a ser um hub alternativo, embora de menor dimensão, ao de Madrid. Isto é, um polo utilizado por muitas companhias da futura rede internacional de transporte aéreo a grande distância.

Para isso o devemos projectar. Não podemos, de modo algum, desperdiçar esta oportunidades de o nosso país ter uma presença significativa no mundo da aviação comercial.

António Brotas

Professor Jubilado do IST

Este email é hoje enviado para cerca de 170 endereços que figuram na minha agenda electrónica e será enviado a muitos mais. Se algum dos destinatários não desejar receber a continuação peço-lhe que me indique por "reply" para apagar de imediato o seu endereço na agenda. Agradeço também os comentários. A reprodução e divulgação total ou parcial destes textos é também, obviamente, livre e agradecida. António Brotas

Fascículo II (11 de Setembro)

O Engenheiro Reis Borges faleceu no Domingo. No Sábado, quando o visitei no hospital, autorizou-me a incluir neste LIVRO NEGRO o texto que se segue por ele preparado para o encontro promovido em 7 de Julho pela Câmara Municipal de Setúbal sobre a localização do Novo Aeroporto de Lisboa, onde não pode ir por ter caído doente. No final, junto uma pequena nota biográfica e um resumo destinado à apresentação do seu texto, por ele próprio enviados ao General Lemos Ferreira, que preparava a apresentação dos intervenientes. A.B.

Porquê um Aeroporto Intercontinental no Rio Frio?

1. No início dos anos 50 a aviação civil passou por uma verdadeira revolução. A próxima entrada em serviço da aviação a jacto, permitindo transposição directa do Atlântico, iria exigir uma profunda transformação da geometria e características físicas dos aeroportos existentes. E Lisboa não escapava à regra. Os técnicos nacionais estudaram várias soluções e propuseram a configuração que ainda hoje perdura, mas sem que tivesse sido alertado o Poder Político para os incómodos do ruído, especialmente sobre o Hospital de Santa Maria e a Cidade Universitária, então em construção. A decisão governamental foi, "faça-se já". E há que reconhecer que se os aviões não pudessem aterrar em Lisboa iriam naturalmente para Madrid. Não havia então alternativa. Mas os técnicos nacionais fizeram ciente o Poder Político que a Portela nunca seria solução de futuro, pelo que devia ser escolhida uma nova localização. E é, no âmbito dos estudos do Plano da Região de Lisboa, que o Eng^o Miguel Resende indicou duas áreas livres de obstáculos: uma em Rio Frio para um grande aeroporto internacional e outra na Fonte da Telha para um aeródromo central de turismo. O Plano da Região nunca foi aprovado uma vez que o establishment não queria plano nenhum. Os pareceres da Câmara Corporativa, alguns dos quais de figuras como Francisco Pereira de Moura ou de Maria de Lurdes Pintassilgo foram sempre no sentido que não facilitava a concretização do Plano.
2. Nos anos 60, no consulado caetanista, um novo aeroporto internacional é colocado na agenda política, criando-se para o efeito o GNAL. Este fixou – e bem – como pressupostos que a nova localização deveria estar dentro dum círculo de 50 km com centro em Lisboa e dispor de uma área mínima de 3.500 hectares: Era a área que, em todo o mundo, se considerava indispensável para permitir um sistema de quatro pistas paralelas. A Norte do Tejo nenhuma localização satisfazia tais requisitos pelo que as ponderações incidiram apenas sobre zonas da Margem Sul tendo sido Rio Frio a localização melhor pontuada. Consagrada - na 4^a sessão do Conselho Aeronáutico e que, simultaneamente, aprovou a revisão do Plano Director da Portela 1969 para um aproveitamento até aos dez milhões de passageiros - Rio Frio passou à fase de ante-projecto elaborado por um consórcio americano assistido por outro alemão. O respectivo processo é, seguidamente, remetido ao Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes para o seu devido acompanhamento ao mesmo tempo que se iniciavam diligências expropriativas (com um único proprietário) tendo-se cativado 400.000 contos para a 1^a fase. Note-se que não foi por bizantinice que o Estado Novo aprovou Rio Frio em reunião do Conselho de Ministros para os Assuntos Aeronáuticos envolvendo, para além dos ministérios interessados, a alta hierarquia militar. É que qualquer aeroporto civil é mobilizável em tempo de guerra pelo que se colocam, naturalmente, considerações tácticas e estratégicas de Defesa Nacional na sua localização!
3. O 25 de Abril fez suspender a intenção política de construir um Novo Aeroporto Internacional. O GNAL foi extinto e integrado na ANA a qual recebeu os 400.000 contos da expropriação para reforço do seu fundo de maneio. E durante mais de meia dúzia de anos não se ouviu falar do assunto. Todavia, cerca de 1982, adjudicou-se a um consórcio TAMS-PROFABRIL a reanálise de Rio Frio. Não se estabeleceram mínimos pelo que se elencaram, na margem Norte, várias localizações que se sabia à partida não satisfazerem minimamente. Mas o certo, certo é que o grupo TAMS-PROFABRIL confirmou novamente Rio Frio como a solução tecnicamente mais adequada. Uma dezena de anos mais tarde é dada instrução governamental à ANA para avaliar comparativamente Rio Frio, Montijo e Ota para um movimento anual de 25 milhões de passageiros. A avaliação da ANA não teve dúvidas em colocar Rio Frio em 1^o lugar, Montijo em 2^o e Ota em 3^o lugar! Já nos anos 90 os aeroportos de Paris (ADP) como consultores governamentais, no seu relatório Final, voltaram a dizer que a melhor solução era Rio Frio... Não tendo tido suporte em estudos técnicos, o Poder Político viu-se obrigado a montar a encenação ambiental que se conhece com conviências académicas mas também com o silêncio cúmplice de autarcas e forças vivas da margem sul. Estava a decorrer o PROT.AML e nem por isso ter-se-ão

sentido motivados para esclarecer os habitantes que o território não estava a ser confrontado com soluções integradas e alternativas de localização dos grandes equipamentos estruturantes. Foi uma actuação passiva, de seguidismo do Poder e sem quaisquer dividendos para as populações locais.

4. Mas seria redutor atribuir à casuística tudo o que sucedeu com Rio Frio, com a rede ferroviária de alta velocidade, *maxime* com os transportes em geral.

Vamos recordar as apostas da Europa, logo a seguir no pós-guerra, no domínio dos transportes. Apostas de verdadeiro sucesso. A primeira foi a indústria aeronáutica que há cinquenta anos vendia praticamente zero e os americanos quase tudo. Hoje o Airbus ultrapassou a Boeing nas vendas. Mais de metade do mercado mundial é abastecido pela Europa. A segunda aposta foi o desenvolvimento tecnológico na alta velocidade ferroviária encarada como forte factor de coesão territorial da Europa. Foi outro sucesso, com a Europa a ultrapassar tecnologicamente o Japão e os Estados Unidos. A terceira aposta foi a constituição duma gestão pública de excelência nos transportes. A França já trazia desde Leon Blum e da Frente Popular o conceito de missão de serviço público, à qual De Gaulle deu grande alento considerando estratégias para a França a energia e os transportes. E o certo é que quase toda a Europa afinou pelo mesmo diapasão e reconheceu a necessidade duma gestão pública de excelência como suporte estratégico da consideração dos transportes como motor de desenvolvimento económico europeu.

Há trinta anos, mais ou menos, nasceram as democracias ibéricas e a forma como elas interiorizaram aquelas apostas europeias, marcou em definitivo o seu tempo e modo no domínio dos transportes. A Espanha entrou na Airbus com cerca de 2%. Hoje, com o valor incorporado da sua produção, terá ultrapassado os 20%. Mandou técnicos prepararem-se em França e Alemanha no projecto e gestão da alta velocidade ferroviária. Hoje tem o maior estaleiro de obras daquele padrão de velocidade. Há 30 anos tinha uma gestão mais ou menos militarizada. Hoje tem uma gestão pública de nível europeu, com adequadas carreiras técnicas e grande aposta na investigação e desenvolvimento. E Portugal? Não entrou na airbus muito embora tenha sido, para o efeito, expressamente convidado. Negligenciou completamente o problema da bitola, melhorou a linha da Beira Alta e enterrou-se na célebre modernização da Linha do Norte sempre em bitola ibérica. Não foi capaz de enviar meia dúzia de técnicos aqui ao lado (em Espanha) para estagiarem. Nem utilizaram a bitola de dupla fixação, conhecida desde 1941, quando os alemães invadiram a Rússia. No que concerne à gestão pública, a prioridade foi conferida à dança de cadeiras, aos negócios do bloco central dos interesses (que começa nos transportes) chegando-se assim à situação actual. Não admira pois que tenha perdido o mar e deixado que os nossos **portos** não dispusessem de qualquer capacidade competitiva. Enquanto discutia Sines os espanhóis converteram um porto de pesca (Algeciras) no transhipment da Península!

Ora sem políticas sectoriais de aprovação parlamentar, numa completa ausência de visão estratégica, sem uma Administração a funcionar regularmente, o Estado Português desarmou-se revelando-se incapaz de qualquer exercício de análise prospectiva entrando, caso a caso, num agenciamento de negócios que deveria competir à sociedade civil. Daí uma verdadeira administração directa dos transportes com todas as situações de promiscuidade a que dá lugar. O PROT.AML é quase que, clandestinamente, aprovado sem que o território tivesse sido confrontado com opções integradas e alternativas sobre a localização de grandes equipamentos estruturantes. Chega-se assim à cooptação da Ota que nenhum estudo recomendara. E agora chega-se à prática evidência que a ligação de AVF Madrid-Lisboa é compaginável com uma plataforma logística no Poceirão e com um aeroporto no Rio Frio, mas nada terá a ver com a Ota...

5. Se tivéssemos uma política sectorial articulada e face à constatação de que Madrid tem o seu problema aeronáutico resolvido, muito para além de 2050, teríamos visto que se trata agora duma **grande oportunidade** para o desenvolvimento integrado do território que se estende de Sines a Espanha preparando, para o efeito a nossa engenharia e a nossa construção para um grande estaleiro de obras na Europa. E o que seria mais fácil é começar, exactamente, por um aeroporto internacional. Portugal dispõe do maior espaço aéreo europeu pelo que a existência de um aeroporto, sem quaisquer restrições de tráfego, com amplas áreas disponíveis permitindo às alianças estratégicas construir os seus próprios terminais e outras instalações, é uma mais valia que é crime desperdiçar.

Pensar em grandeza mas executar com parcimónia faz parte de ambições nacionais de todo o tempo e todas as épocas. Sobretudo quando a concretização é mais que possível porque apenas dependente da vontade política...

Em suma. Um Novo Aeroporto Internacional deve constituir uma aposta numa verdadeira plataforma europeia de transferências de tráfego transcontinental, com a classificação 4F da ICAO e operável todo o tempo (H24) sendo uma das respostas ibéricas ao progressivo congestionamento de tráfego potenciando o maior espaço aéreo europeu que é português.

Aberto a todas as alianças estratégicas de transporte aéreo deverá, por isso, ser de altíssima qualidade na prestação de serviços (pontualidade, conforto, etc.) e com capacidade suficiente de ampliação. Por isso não poderá ter menos de 4 pistas paralelas devendo permitir uma construção

faseada. Uma adequada articulação com a rede ferroviária, o equipamento portuário e o sistema logístico para além das acessibilidades rodoviárias é sempre uma condição de base. Finalmente fazer da construção do aeroporto uma área de excelência na engenharia e na construção permitindo, seguidamente, a exportação de bens transaccionáveis.

Ora **Rio Frio satisfaz todos os requisitos apontados** o que, já não sucede com a Ota em que as obstruções que a cercam não permitem operações aéreas irrestritas sendo que as duas pistas não têm sequer funcionamento independente. Acresce que não é ampliável e nem sequer permite uma construção faseada.

6. Pelas vistas nunca houve qualquer mistério sobre o pseudo-veto ambiental sobre Rio Frio. O Poder político conscientemente trocou um dos poucos locais susceptíveis de **permitir a construção de um Novo Aeroporto Internacional** por uma das suas costumeiras cedências ao imobiliário.
Cabe à população da margem Sul fazer-se ouvir.
Reis Borges (07.07.2006)

Senhor General Lemos Ferreira

Junto as duas notas que me solicitou:

1ª. Licenciado em engenharia civil, pelo Instituto Superior Técnico, prestou serviço militar obrigatório na Força Aérea Portuguesa na especialização de oficial engenheiro de aeródromos.

Seguidamente integrou os quadros da antiga Direcção Geral da Aeronáutica Civil e da qual foi Sub-Director Geral, tendo representado o País em reuniões da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e Comissão Europeia da Aviação Civil (CEAC). Foi Presidente da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo. Em 1991, mediante concurso, integrou o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes tendo sido o Presidente da Secção de Estradas, Caminhos de Ferro e Aeródromos, posição em que terminou a carreira pública em 2003. Mantém todavia actividade privada no exercício de profissão liberal e no domínio da consultoria.

2ª. Tendo iniciado a sua intervenção com uma análise histórica, a partir dos anos 50, quando a Portela foi adaptada aos requisitos da aviação a jacto, foi recordando quando e porquê se chegou à localização de Rio Frio e às suas sucessivas confirmações como melhor solução técnica para um Novo Aeroporto Internacional. Entretanto lembrou as apostas europeias (e de grande sucesso), no pós-guerra, no domínio dos transportes designadamente no airbus, na alta velocidade ferroviária e na gestão pública. Mas centrando-se especialmente nos últimos trinta anos das nascentes democracias ibéricas, procurou demonstrar que o diferente posicionamento destas, perante aquelas apostas europeias, marcou decisivamente percursos distintos para os problemas técnicos e políticos de Portugal e Espanha na área dos transportes e com os resultados que se conhecem. Sem políticas sectoriais de aprovação parlamentar, numa completa ausência de visão estratégica, sem uma Administração a funcionar regularmente, o Estado Português desarmou-se revelando-se incapaz de qualquer exercício de análise prospectiva entrando, caso a caso, num agenciamento de negócios que deveria competir à sociedade civil. Daí uma verdadeira administração directa dos transportes com todas as situações de promiscuidade a que dá lugar. O PROT.AML é quase que, clandestinamente, aprovado sem que o território tivesse sido confrontado com opções integradas e alternativas sobre a localização de grandes equipamentos estruturantes. Chega-se assim à cooptação da Ota que nenhum estudo recomendaria. Conivências académicas (impensáveis no quadro europeu) e o silêncio cúmplice de autarcas e forças vivas locais permitiram a encenação governamental e que o contribuinte teve mesmo de engolir. Só que a Ota, não responde, minimamente, nos domínios técnicos e de ambição nacional, os requisitos a que deve respeitar um Novo Aeroporto Internacional. Foi o que a intervenção pareceu demonstrar tendo concluído que hoje deixou de haver qualquer mistério quando se constata que, desde sempre, houve intenção governamental de ceder ao imobiliário. Ponto final.

Com os cumprimentos

de Reis Borges

Fascículo III (25 de Setembro)**As acessibilidades ferroviários e o Ambiente**

No dia 20 de Setembro, o DN publicou no caderno de Economia uma curta notícia com a título: “Primeiro troço. Projecto do TGV inicia avaliação ambiental” ,

que começou com a informação :

“ A RAVE, empresa gestora da rede de alta velocidade (TGV) entregou ontem no Instituto do Ambiente o estudo do Impacto ambiental do primeiro troço da linha de alta velocidade ntre Lisboa e Porto. O troço em causa, entre Alenquer e Pombal, tem uma extensão de 120 km e um custo estimado de construção de mil milhões de euros . A entrega marca o início dos procedimentos de avaliação do impacto ambiental do projecto TGV.”

e terminou com :

“ A ligação Lisboa-Porto tem um investimento estimado de 4,4 mil milhões de de euros para um prazo de conclusão de 2015, mas ainda falta definir as entradas nas duas cidades. O Lisboa-Madrid tem um custo previsto de três mil milhões de euros [no trajecto português, obviamente] e deverá estar concluído em 2013.”

É verdadeiramente espantoso ver a RAVE, sem saber como a futura linha TGV de Lisboa ao Porto entrará nas duas cidades, dispor-se a avançar com o estudo do troço de Pombal a Alenquer , que pode ser posto de lado quando se estudar o trajecto completo da linha, que a Sul de Pombal é altamente dependente da entrada em Lisboa e da travessia do Tejo.

Mas, tendo a RAVE avançado com este estudo ambiental, ao menos, que ele sirva para avaliar a seriedade com que estes estudos estão a ser feitos. Peço, por isso, desde já, ao Instituto do Ambiente que o torne acessível o mais rapidamente possível.

A escolha dum troço de Pombal a Alenquer , da linha TGV de Lisboa ao Porto, foi motivada pelo desejo de servir um futuro aeroporto a construir na Ota. A construção deste aeroporto tem um imenso impacto ambiental e, em particular, obriga a gigantescas movimentações de terras.

O estudo do impacto ambiental do troço de Pombal a Alenquer não pode, assim, ser separado do estudo do impacto ambiental do aeroporto.

Há alguns problemas que tenho curiosidade em saber como foram resolvidos na proposta apresentada.

Assim, no esboço inicial proposto, em 1999, pelo ADP (Aeroports de Paris) para os dois aeroportos, da Ota e do Rio Frio, foi previsto que a linha de caminho de ferro passaria entre as duas pistas por debaixo dos edifícios principais do aeroporto. Sucede que, na Ota, na única implantação possível do aeroporto, este trajecto do caminho de ferro se sobrepõe em grande parte ao leito de uma ribeira, onde há cotas da ordem dos 5 a 6 metros. Como as pistas estão previstas para uma cota da ordem dos 33 metros, o tunel de caminho de ferro, com mais de 4 km de extensão, terá de ser feito sobre aterros, nalguns locais com mais de 25 metros de altura, sobre terrenos argilosos que será necessário previamente compactar.

Disseram que consultores cujo nome não retive aconselharam a não fazer esta obra e a deslocar a linha de caminho de ferro para Este do aeroporto. Sucede que, a Este, há outra ribeira, ainda maior. Um outro consultor terá aconselhado a deslocar o caminho de ferro para Oeste, onde terá de ser subterrâneo, por na zona haver cotas com mais de 60 metros. Em qualquer dos casos, com o caminho de ferro de acesso a Este ou a Oeste, um aeroporto na Ota será sempre extraordinariamente incómodo para os passageiros que terão de fazer longos trajectos a pé.

Não me alongo sobre este assunto e espero para ver o estudo apresentado em que, no mínimo, espero ser informado do traçado da via prevista com as respectivas cotas.

(Nota acrescentada em Maio de 2007. O projecto entregue pela RAVE no Instituto do Ambiente em Setembro foi depois retirado, primeiro por dois meses e depois sem data marcada para ser de novo entregue – Informação telefónica do I.A.)

No dia 14 de Setembro, o jornal o “Público” publicou, na página 37, uma notícia com o título: “TGV Lisboa-Porto não terá fundos do programa das redes trans europeias”.

Sobre o assunto, escrevi o texto que se segue, que embora não trate directamente de aeroportos, convém ficar arquivado neste LIVRO NEGRO SOBRE O AEROPORTO DA OTA, escrito em “tempo real”, por razões que são claras depois da leitura do texto anterior.

OS TRAJETOS FERROVIÁRIOS E A CIMEIRA IBÉRICA

Na Cimeira Ibérica de 2003 Portugal e a Espanha acordaram em que as ligações ferroviárias entre os dois países das futuras linhas de bitola europeia seriam no Minho, em Vilar Formoso, em Caia, entre Elvas e Badajós, e no Algarve (esta última, obviamente, muito mais tarde).

Esta decisão sem dúvida acertada e que se impunha desde o início, foi atrasada do lado português por sectores que insistiram na ligação por Cáceres.

Para Espanha este atraso não foi grave, porque tendo a Espanha vários projectos ferroviários pode pedir e obter subsídios comunitários para alguns, enquanto nós ficamos pura e simplesmente a atrasar-nos e a perder oportunidades de financiamento.

Mas, enfim, tendo-se chegado a um acordo em 2003, conviria não perder mais tempo.

A Espanha fez o estudo detalhado do traçado das linhas de Salamanca a Vilar Formoso e de Madrid a Badajóz, incluindo os estudos do impacto ambiental, e tem calendarizados concursos para construir os primeiros troços desta segunda linha. No Galiza, estão avançados os estudos para o trajecto em Espanha da linha da Corunha ao Porto, acordada na Cimeira de 2001 (e não do Porto a Vigo, como Comunicação Social portuguesa habitualmente diz) e há uma grande pressão para esta linha ser construída.

Do nosso lado, deu-se prioridade à linha TGV de Lisboa para o Porto, mas, apesar desta prioridade, o Ministério das Obras Públicas não parece capaz de dizer por onde esta linha irá passar. Na última versão que ouvi à Secretária de Estado Ana Vitorino, os comboios com destino ao Porto sairiam de Lisboa (não se sabe bem de onde) por uma ponte na direcção do Barreiro, para depois voltarem a atravessar o Tejo acima de Vila Franca para passarem pela Ota antes de seguirem para o Norte.

Recentemente, o Primeiro Ministro disse que a linha de Lisboa a Madrid por Badajoz seria também prioritária. Mas o traçado desta linha não pode ser definido sem antes se saber onde é que os comboios atravessarão o Tejo, e o Ministério ainda não iniciou, os estudos necessários para fazer a escolha entre as diferentes hipóteses. Portugal arrisca-se, assim, na próxima Cimeira Ibérica de Novembro, em Badajoz, a não poder dar qualquer indicação precisa sobre como pretende cumprir os acordos de 2003.

Ontem, uma Comissária Europeia dos Transportes comunicou que o TGV Lisboa-Porto não terá fundos do programa das redes europeias. Era previsível. A construção desta linha interna adia para muito mais tarde a construção das duas linhas de ligação a Espanha por Vilar Formoso e pelo Minho, estas sim, com interesse para os dois países e, portanto, para a Comunidade. Se tivéssemos dado prioridade a estas linhas, teríamos todo o apoio da Espanha e os fundos comunitários estariam, hoje, provavelmente assegurados. Em matéria de caminhos de ferro, são estas as questões que vão estar presentes, talvez de um modo não muito explícito, mas latente, na próxima Cimeira ibérica.

Tudo isto se passa num momento em que o aumento do custo dos transportes em Portugal é dos mais altos da Europa e o deficit da REFER atinge um nível gigantesco. Para não cairmos num impasse ferroviário e não nos atrasarmos mais, temos, necessariamente: 1 - De começar a estudar com a maior seriedade e urgência o modo dos comboios TGV atravessarem o Tejo. 2- Alterar as prioridades, dando prioridade às linhas de ligação a Espanha, relativamente à linha TGV de Lisboa ao Porto.

Todo o país compreende isto. Acontece que é igualmente o que interessa à Espanha. Disto depende, portanto, o êxito, ou não êxito, da Cimeira. (15 de Setembro)

António Brotas
Professor Jubilado do IST

No seu segundo número, o jornal o “Sol”, na página 20 do caderno NEGÓCIOS, publica uma notícia da autoria do jornalista António Costa, com o título: “ Privados ‘decidem’ Ota. Governo transfere responsabilidade final sobre localização do novo aeroporto para privados”,

que começa com a informação:

“O GOVERNO vai transferir para os privados a decisão final sobre a localização do novo aeroporto de Lisboa, apesar de já ter decidido, política e tecnicamente, que a OTA é a melhor localização. Na prática, o objectivo é passar para consórcios privados o ónus político da decisão de instalação daquela infraestrutura aeroportuária.”

No Diário de Notícias de hoje, na página 24 do caderno de Economia, vem uma notícia proveniente de Macau onde está o ministro Mário Lino, assinada pela jornalista Cátia Almeida, com o título: ““ Não há alternativa” à Ota para o novo Aeroporto de Lisboa”

que começa com informação :

“O novo Aeroporto de Lisboa vai ser na Ota e ponto final. O ministro das Obras Públicas afirmou ontem - um dia depois do seminário Sol ter noticiado que o Governo iria transferir para os investidores a decisão final sobre a localização do novo aeroporto – que não há alternativa à Ota e que esse é um processo que está decidido desde 2000”.

Estas informações têm, obviamente, de ficar arquivadas num LIVRO NEGRO SOBRE O AEROPORTO DA OTA.

Não há muitos comentários a fazer. Talvez algumas perguntas:

É o ministro Mário Lino capaz de compreender que os interesses privados – e refiro-me aos legítimos - , podem não coincidir com os do País e, nalguns casos, ser mesmo opostos?

Está o ministro Mário Lino disposto, no seu Ministério, a generalizar a prática de transferir aos empreiteiros o poder de decisão sobre construção das novas estradas?

Sabe o Ministro Mário Lino que as empresas privadas só são responsáveis perante os seus acionistas e que não lhes pode ser transferido nenhum ónus político ? O onus político é sempre de quem lhes transferiu o poder de decisão?

Acha o ministro Mário Lino que pode ignorar as opiniões fundamentadas de todos os técnicos portugueses que lhe dizem que a construção do aeroporto na Ota é um terrível disparate com consequências gravíssimas para o futuro do País?

António Brotas

Fascículo IV 3 de Outubro

O General José Krus Abecasis autorizou-me a incluir neste LIVRO NEGRO o texto da conferência que proferiu na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 16 de Julho de 2003, com o título:

O AEROPORTO DE LISBOA**A eminência do desastre técnico e económico. O parâmetro enfeitado e a pedra angular**

sobre a problemática da construção de um novo aeroporto de Lisboa, em que fez o estudo comparado das acessibilidades aéreas do Aeroporto da Portela e de um aeroporto a construir na Ota.

Este texto, com 23 páginas, cujo conhecimento é imprescindível para os técnicos que estudem e para quem tenha que decidir sobre o futuro aeroporto de Lisboa, foi enviado em Outubro em "attachement" em pdf, e será enviado quem mo pedir.

Transcrevo dele para o corpo deste email, algumas linhas sobre a experiência do autor em voos junto à base da Ota, e a seguir algumas passagens mais directamente relacionadas com a problemática dos dois aeroportos.

"Em seis anos, intervalados por outras comissões, prestei serviço como piloto instrutor de voo para instrumentos aos oficiais e sargentos do GRUPO de CAÇA, que, posteriormente, comande; tudo entre os anos de 1943 e 1957. As centenas de horas de voo lá efectuadas conferem autoridade para apontar as limitações que implicam a proscricção dos propósitos de eventual conversão do Aeródromo da OTA em Aeroporto Internacional para a Aniação Civil. Afigura-se-me desconcertante constatar que tais factores "nucleares" tenham sido, até hoje, ignorados. São basicamente, factores indissociáveis da localização desfavorável, alguns inalteráveis (condições metereológicas) e outos talvez ultrapassáveis à custa de obras gigantescas de engenharia (movimentação de terrasque afronte, sem desânimo, o arasamento de oibstáculos que vão, desde colinas - o Monte Redondo - até à própria deslocação da linha de cumeadada Serra de Montejunto, não esquecendo aterros, não menos gigantescos, para eventual implantação de infra-estruturas logísticas e rede de acessos, próxima e distante, à área operacional."

José Krus Abecasis. Major General da Força Aérea.

1

José Krus Abecasis,

Major-General, Força Aérea Portuguesa (Ref.)

O AEROPORTO DE LISBOA

A eminência do desastre técnico e económico

O parâmetro enfeitado e a pedra angular

.....

4

Como factores determinantes da implantação destes aeródromos deverão ser analisados, prioritariamente:

- 1) a localização geográfica, continental ou insular, dos países que os patrocina;
- 2) a topografia e a orografia das áreas dos aeródromos, zonas de servidão aeronáutica adjacentes e condicionantes da sua acessibilidade(pelo ar e por terra ou mar);
- 3) as condições meteorológicas dominantes nos locais;
- 4) a densidade populacional dos grandes centros urbanos vizinhos, seu desenvolvimento industrial, potencialidade turística, grande ocupação cosmopolita e intercâmbio cultural e comercial com o estrangeiro;
- 5) sem descurar a importância capital das alíneas anteriores e atentos os objectivos a que se propõem os governos patrocinadores de novos e vultosos investimentos, a *definição clara de UMA POLÍTICA AÉREA*, coerente com a política internacional, com a política de fomento nacional e seus planos e respeitando acordos bi-laterais ou multi-laterais com outros países.

.....

6

O sistema nacional de aeroportos deverá contemplar, para além de novas infra-estruturas a edificar de raiz, a atribuição equitativa das disponibilidades orçamentais para beneficiações e manutenção de todo o conjunto daquelas infra-estruturas que já existem e que não dispensam as dotações em ajudas à navegação aérea, controlo de aproximação e aterragem, meios rádio e radar integrados no controlo de tráfego regional, serviços de aeródromo e pronto socorro, etc., indispensáveis ao movimento aéreo que os demanda, com a segurança que exigem. O sacrifício dos últimos, em favor de projectos megalómanos de um aeroporto "Internacional do Século XXI" é objectivo que merece o mais sério reparo. Ignorar o que é regra generalizada e para a qual foi chamada a atenção pelo perito da FAA nas suas conferências na Sociedade de Geografia de Lisboa a 3 e 4 de Fevereiro de 1998, patrocinadas pelo Instituto Superior Tecnico, será imperdoável: "...Os aeroportos de nível internacional, por mais

portentosos que sejam os investimentos neles empenhados, nunca serão amortizados se os potenciais utilizadores (as Companhias de Transporte Aéreo Regular e “Charter”) os votarem ao abandono,”

8

.....
 Não obstante, o Aeroporto da Portela de Sacavem é, desde há cerca de duas décadas, um aeroporto internacional com a classificação “III-A”.

O valor acumulado em décadas de sucessivos e vultosos investimentos significa um valiosíssimo património que elevou o AEROPORTO INTERNACIONAL DE LISBOA - PORTELA DE SACAVEM à categoria “III-A”.

- A implantação topográfica em relação à área urbana da cidade de Lisboa, considerada inicialmente como uma condição privilegiada dada a curta distância a percorrer e facilidade de acessos, associada à cota a que se encontrava, num planalto sobranceiro à cidade, foi tida como providencial vantagem no contexto dos aeroportos internacionais da época.

Será que esta vantagem se ofuscou, confrontada com a espectacular evolução das aeronaves e inerentes exigências operacionais em seis décadas de progresso?

Na resposta a esta questão vital está o fulcro da confrontação que tem fomentado a polémica apaixonada entre opiniões obstinadas, movidas pelos mais diversos desígnios. A disparidade de argumentos invocados e a imaginação de figurantes envolvidos na diatribe tem originado, senão mais, pelo menos um equacionar da pugna em coordenadas de dialéctica gravosa para os magnos valores em causa; *A eminência do desastre técnico e económico para o País!*

10

.....
 O que foi, é e poderá vir a ser o Aeródromo Militar da OTA?

Será possível vir a integrá-lo, como “AEROPORTO INTERNACIONAL DE LISBOA” na rede nacional de aeroportos?

Tendo presente a capacidade realizadora dos recursos da moderna engenharia, lançando mão de sofisticada tecnologia na concepção dos mais arrojados projectos, certamente está também ao seu alcance edificar de raiz, vencendo as condições mais adversas, um aeroporto internacional com localização errática, que agrida as mais evidentes perspectivas de um enquadramento racional e justificável, no esforço de modernização do sistema nacional de aeroportos.

.....
 Em seis anos, intervalados por outras comissões, prestei serviço como piloto instrutor de voo por instrumentos aos oficiais e sargentos do GRUPO de CAÇA, que, posteriormente, comande; tudo entre os anos 1943 e 1957. As centenas de horas de voo lá efectuadas conferem autoridade para apontar as limitações que implicam a proscrição dos propósitos de eventual conversão do Aeródromo da OTA em Aeroporto Internacional para a Aviação Comercial. Afigura-se-me desconcertante constatar que tais factores “nucleares” tenham sido, até hoje, ignorados. São, basicamente, factores indissociáveis da localização desfavorável, alguns inalteráveis (condições meteorológicas) e outros talvez ultrapassáveis à conta de obras gigantescas de engenharia (movimentação de terras que afronte, sem desânimo, o arrasamento de obstáculos que vão desde colinas – o Monte Redondo – até à própria deslocação da linha de cumeada da Serra de Montejunto, não esquecendo aterros, não menos gigantescos, para eventual implantação de infra-estruturas logísticas e rede de acessos, próxima e distante, à área operacional).

11

Um estudo comparativo das cartas de aproximação e aterragem às pistas do Aeroporto de LISBOA-PORTELA DE SACAVEM e da BASE AÉREA DA OTA evidenciam como a orografia do terreno de implantação e suas vizinhanças condicionam procedimentos de entrada e saída das aeronaves que os demandam.

.....
 Analisemos os “pontos-chave”, não passíveis de serem alterados ao sabor de polémicas:

a) a altitude das pistas: LISBOA – PORTELA DE SACAVEM ---- 374 pés = 114 metros BASE AÉREA DA OTA ---- 139 pés = 41 metros

b) a geografia dos locais: LISBOA - PORTELA DE SACAVEM ---- planalto na parte Ocidental-Norte da cidade.

A Nor-nordeste das pistas a planície em que se espriam terrenos baixos que acompanham o Curso do Vale do Rio Tejo. A Nor-noroeste, fora do eixo das aproximações, a mais elevada cota é de cerca de 450 metros (1444 pés).

BASE AÉREA DA OTA ---- em terraplano trabalhado em aterros e escavações em que foram implantadas as infra-estruturas operacionais e logísticas, à custa de grandes movimentos de terras. Natureza do terreno argiloso e acidentado, que se prestava à construção de organizações defensivas, tendo sido cavadas trincheiras e instalada Artilharia Anti-Aérea do Exército em 1943-44, nas colinas a Oeste da única pista. A

Norte desta pista, o terreno baixa de cota e é particularmente acidentado. Na direcção Norte seguem-se os contra-fortes da Serra de Montejunto, que atinge o ponto trigonométrico 660 metros = 2178 pés, à distância de 8 quilómetros = 5 milhas náuticas.

c) pistas disponíveis:

LISBOA – PORTELA DE SACAVEM ----

4:

“03” para NNE ---- 3805 metros = 12483 pés

“21” para SSW ---- 3805 metros = 12483 pés

“36” para N ----- 2400 metros = 7874 pés

“18” para S ----- 2400 metros = 7874 pés

BASE AÉREA DA OTA ----

2:

“36” para N ---- 2560 metros = 8533 pés

“18” para S ---- 2560 metros = 8533 pés

N.B. - A pista “18” não é utilizável para aproximações em instrumentos

.....
Analisemos as implicações destes “pontos-chave” sob o ponto de vista exclusivamente aeronáutico, e consequentemente, o *parâmetro vital da “airport dependability”*, (ver parágrafo 6, acima).

a) A altitude das pistas e sua localização apontam para a maior probabilidade de encerramento do tráfego aéreo na pista da OTA do que nas pistas da PORTELA DE SACAVEM. Isto devido, exclusivamente, à ocorrência, frequente nos meses de Inverno, de *nevoeiros densos de advecção* que, para além dos *nevoeiros frontais* (frentes quentes em aproximação) e *nevoeiros de massa de ar*, que, esses, afectam ambas as localidades. Os nevoeiros de advecção, no vale do Tejo, são uma realidade incontornável, levando a visibilidade a escassos 20 a 30 metros, tal como em outros vales e rios; a sua dissipação é contingente e nem sempre previsível em tempo útil. Nas pistas da PORTELA DE SACAVEM, com 114 metros de altitude, tais nevoeiros são improváveis. O tráfego aéreo só será mantido quando (e se) o aeródromo da OTA atingir a classificação ICAO III-A ou III-B ou III-C. Ainda assim, só tripulações qualificadas o poderão utilizar; outras seguirão para alternativas, nem tentando aterragens.

b) (1) Poderá afirmar-se, com consciência e responsabilidade técnica, que as condições naturais que sempre fizeram do PORTO DE LISBOA um porto natural privilegiado, se transportaram para o Aeroporto da PORTELA DE SACAVEM.

Sem necessidade de enveredar por considerações de peritos, uma simples observação, com olhos de leigos, patenteia o planalto em que o aeroporto se encontra, sobre-elevado em relação à cidade. Para tanto bastará observá-lo do alto da estrada que conduz do Estabelecimento Prisional de Monsanto para o Palácio Fronteira, Cruz da Pedra, Igreja de S. Domingos de Benfica. Do alto desta via (a projectada Rua 24 de Janeiro) se observam e dominam as infra-estruturas, pistas e edifícios e, sem delongas, o movimento de aviões. As evidentes condições naturais observadas

prolongam-se, providencialmente, por um *corredor aéreo de aproximação* à pista “21”, até hoje a principal pista de aterragem por instrumentos. A carta de descida IFR mostra que este corredor - *apoio da “ladeira” ILS* - se prolonga até 10 milhas náuticas, sem quaisquer obstáculos. Como é sabido, as condições de tempo mais desfavoráveis, principalmente nos meses de Inverno, estão associadas a ventos fortes dos sectores do Sul e Sudoeste, por efeito de centros depressionários estacionários, à latitude de Lisboa. Porém, nada impossibilita que a pista “03”, para Nordeste,

venha a ser utilizada também como pista de instrumentos, *uma vez que sejam rigorosamente respeitadas as limitações imperiosas, que a seguir se mencionam.*

A existência e fiabilidade de duas estações RADAR, a 24 horas/dia completam um quadro de Segurança operacional que atribui ao AEROPORTO DA PORTELA DE SACAVEM a Classe Internacional III-A.

A orientação geral das aproximações por instrumentos, graças à disposição das rádio ajudas de apoio e da orografia do terreno, permite estabelecer *a altitude de emergência, para distância de 100 Milhas Náuticas, em 6300 pés, e a altitude de segurança, para 25 Milhas Náuticas, em 2700 pés, para aviões que falhem a aproximação.*

13

(2) Com o AERÓDROMO MILITAR DA OTA, a situação actual e as perspectivas futuras são, do ponto de vista aeronáutico, radicalmente diversas.

A única aproximação em IFR, até hoje prevista, é para a pista “36”. A rádio-ajuda que marca o “ponto Inicial” da aproximação é o TACAN do MONTIJO, que deve ser abordado a uma altitude de 20.000 pés, seguindo-se uma descida directa (“straight in approach”) até ao mínimo nível de 1039 pés. Se, então, não houver condições de voo visual, segue-se o procedimento de aterragem falhada, com subida *imediate para 3000 pés, voltando para o rumo 090º*. O obstáculo natural da Serra de Montejunto a isso obriga, e está a 5 Milhas Náuticas da extremidade Norte da pista!

A aproximação por instrumentos à pista “18” *nunca foi considerada*, ainda que se disponha de uma estação RADAR – GCA da OTA; a razão é a existência das elevações de terreno proibitivas. *Porém, tal como se*

assinalou para o AEROPORTO da PORTELA de SCAVEM, (nas imediações) as condições de mau tempo, com ventos fortes e visibilidade restrita vêm de Sul e Sudoeste.

É verdade que os modernos aviões comerciais de grande porte toleram ventos até 4 milhas/hora, soprando nos sectores de cauda, no momento da aterragem; mas não nos iludamos, pois qualquer acidente por *aterragem com vento de cauda* é passível de responsabilização da agência de controlo que o autoriza e não faltam exemplos de aviões que excederam os limites da pista ao aterrar. No caso da OTA seria uma condenação definitiva, mau grado os “luxos” do Aeroporto do Século XXI. O acidente do terreno força a estabelecer a *altitude de emergência, para distâncias de 100 Milhas Náuticas em 8500 pés e a altitude de segurança, para 25 Milhas Náuticas em 3300 pés*. Mais uma vez, afigura-se que está em causa, para o AEROPORTO do SÉCULO XXI na OTA a “airport dependability”. Pelas razões aduzidas acima... e não só.

14

A configuração orográfica do terreno, preparado basicamente em 1940, é altamente condicionante num parâmetro capital: - a *direcção* em que se lançam é compulsória, e é *Norte- Sul*. Os ventos dominantes, principalmente em intensidade, durante os meses de Inverno, são do quadrante Sul e Oeste (tal como já se assinalou para o AEROPORTO da PORTELA de SCAVEM); são, geralmente ventos associados a condições de fraca visibilidade e, também, chuva, por vezes forte e rajadas de direcção e intensidade inconstantes. Um “*ângulo de vento*” superior aos valores estabelecidos impede a aterragem e a descolagem dos aviões. O encerramento de aeródromos por ventos cruzados nas pistas é vulgar, sobretudo quando prevalecem “condições meteorológicas oceânicas” às nossas latitudes.

.....

Uma muito vasta e importante informação produzida e reunida por Rui Rodrigues, consultor em Transportes, sobre a problemática dos aeroportos e caminhos de ferro de alta velocidade, utilíssima para quem se interesse por estes assuntos, pode ser encontrada em :

www.maquinistas.org

Fascículo V (8 de Outubro) V**Tomada de posição da ACP (Associação Comercial do Porto)**

A Associação Comercial do Porto autorizou-me a incluir neste LIVRO NEGRO o texto da sua recente posição pública (em Maio) sobre o aeroporto da Ota. Procuo, assim, contribuir para que este importante documento possa ser no futuro, facilmente encontrado.

Envio em attachment, em pdf, o texto completo da tomada de posição e, a seguir um resumo de duas páginas, que também me foi enviado . A.B.

POSIÇÃO PÚBLICA DO ACP (MAIO DE 2006)**RESUMO****ARGUMENTOS EM DESFAVOR DA OTA**

1. O Governo pretende construir um novo aeroporto sem que exista uma política aeronáutica.
2. Condiicionou-se o traçado da nova rede de AV e VE à localização da Ota. Daqui resultou uma má opção, porque a Ota não se concilia com essa rede.
3. Projecta-se construir um aeroporto sem saber como efectuar as ligações ferroviárias de bitola europeia a Lisboa e ao Porto nem como o TGV vai entrar em Lisboa e atravessar o Porto.
4. A Ota é uma escolha errada do ponto vista da logística, pois fica longe de Lisboa e dos portos marítimos e não se coordena com a restante rede de infra-estruturas.
5. Para construir o aeroporto vai ser necessário executar terraplanagens de 50 milhões de metros cúbicos, o que corresponde ao volume de um paralelepípedo com uma base igual à área de um estádio de futebol e altura de 5000 metros.
6. Por razões de geotecnia e topografia muito desfavoráveis, a construção do aeroporto na Ota será mais onerosa do que numa região plana. Este aumento vai implicar que as taxas aeroportuárias cobradas sejam mais elevadas para recuperar o investimento inicial, o que tornará o aeroporto pouco competitivo.
7. O argumento invocado, segundo o qual o projecto tem que avançar desde já para aproveitar os fundos comunitários, não tem sentido, pois o aumento dos gastos, devido à localização em causa, é muito superior ao que iria ocorrer comparativamente ao de uma região plana.
8. O Governo vai ficar só com os aeroportos que serão um encargo para o Orçamento do Estado, agravando ainda mais o défice.
9. Se for aplicada à Ota a mesma taxa de crescimento que justifica a saturação da Portela, também o aeroporto da Ota estará condicionado à saturação ao fim de apenas 12 anos.
10. Na escolha da localização do novo aeroporto deu-se prioridade a razões ambientais em detrimento da navegação aérea e fiabilidade. Se os critérios ambientais fossem os prioritários, então a melhor opção seria manter a Portela e nada construir.

ARGUMENTOS A FAVOR DA PORTELA

- I. A Portela funciona desde 1942 e a experiência demonstra que as condições meteorológicas e de navegação aérea são muito favoráveis, pois permitem que seja utilizado durante os 365 dias do ano.
- II. A Portela tem excelente fiabilidade, pois é raro encerrar. Segundo a Association of European Airlines, ocupa o meio da tabela dos aeroportos europeus em pontualidade.
- III. A Portela tem muito melhores condições meteorológicas e de navegação aérea que um hipotético aeroporto na Ota.
- IV. A Portela permite receber todo o tipo de aviões e garante uma capacidade de **40** movimentos/hora (aterragens + descolagens) enquanto que a Ota só terá capacidade para **44 a 72** movimentos, mas em condições mais desfavoráveis que a Portela.
- V. O Turismo de Lisboa depende da fiabilidade da Portela e da sua proximidade do centro da Capital e da maioria dos hotéis ali existentes.
- VI. Na região da Grande Lisboa existem poucos locais para construir um novo aeroporto. Fechar a Portela seria o mesmo que encerrar definitivamente o porto de Lisboa.
- VII. A Portela é rentável e, actualmente, os seus lucros financiam outros aeroportos nacionais que dão prejuízo.
- VIII. O elevado custo do petróleo e os baixos crescimentos do PIB em Portugal e na U.E vão implicar um menor crescimento do tráfego na Portela.
- IX. Relativamente ao transporte de carga, a Portela regrediu para valores de há 10 anos, devido à crise económica.
- X. A prioridade para Portugal nos próximos 10 anos é a construção de uma nova rede de bitola europeia e não um novo aeroporto. A transferência de passageiros para a rede de AV, irá retardar a saturação da Portela em vários anos.

Notícias em "tempo real" :

1- O Jornal de Notícias de hoje (8 Outubro) dedica algumas páginas ao problema das ligações aéreas entre o Porto e Lisboa.

Entre outros textos há um com o título : "**Aeroporto da Ota iria liquidar a ligação**", onde, dum modo abreviado mas inteiramente correcto no que me diz respeito, são citadas frases minhas (de uma curta entrevista telefónica de há dois dias) e do Senhor Pedro Silva, Presidente da Associação Portuguesa de Planeadores do Território.

Eu digo: "*A construção do aeroporto da Ota "liquida" a ligação aérea entre o Porto e Lisboa" " não tem qualquer sentido ir de automóvel de Lisboa para a Ota [ter lá problemas de estacionamento] para daí viajar de avião para o Porto [e chegar às Pedras Rubras] "*

Para o senhor Pedro Silva "*não se coloca o problema do futuro aeroporto da Ota acabar com aquela ligação aérea entre o Porto e a capital. Isto pelo fácil acesso de Lisboa àquela localidade, com uma ligação de auto-estrada em três faixas*". E disse ao JN o reponsavel pela associação dos planeadores do território: "*Admito que da Ota até ao centro de Lisboa demore quase tanto como da Portela ao centro da capital.*"

Depreendo que para os "planeadores do território" o trajecto da Ota até Lisboa (cerca de 40 km) por uma auto estrada com três faixas deve demorar alguns poucos segundos. Não sabia da existência da "Associação Portuguesa de Planeadores do Território",

mas disponho-me, desde já, a incluir neste LIVRO NEGRO qualquer comentário ou qualquer texto que julgue útil para expor o seu pensamento sobre a problemática do aeroporto da Ota ou matérias afins .

2- O DN de ontem, sob o título. "**Bruxelas mostra satisfação com calendário previsto para o TGV**" noticia que: "*O coordenador europeu do Eixo Ferroviário de Alta Velocidade do Sudoeste da Europa manifestou-se satisfeito com o andamento do projecto português, em contraste com receios anteriores. A posição de Etienne Davignon foi expressa, ontem, em Bruxelas, depois de um encontro com a Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino.*"

Mais adiante vem escrito: "*A entrega, em Setembro, do estudo do impacto ambiental de um dos troços, entre Pombal e Alenquer, foi vista, pela secretária de Estado, como um factor de credibilidade para o projecto.*"

Esta informação é inteiramente condizente com a chamada de atenção feita no nº III deste LIVRO NEGRO (em 25 de Setembro) para a importância deste estudo de impacto ambiental, entregue em 19 de Setembro no Instituto do Ambiente.

É fundamental que o país se possa agora debruçar sobre este estudo.

Quanto é credibilidade do projecto, ela depende, obviamente, do que a Senhora Secretária de Estado (que ainda não disse como prevê que o TGV venha entrar em Lisboa e no Porto) vier a dizer, no próximo dia 28 de Outubro, em que se comemoram os 150 anos do início do Caminho de Ferro em Portugal, e está previsto que fale do assunto.

A expectativa é grande porque a dúvida é completa. Por um lado, parece que a Senhora Secretária de Estado não abandonou de todo a ideia de uma ponte ferroviária para o Barreiro, mas por outro, apareceu a defender que o acesso ferroviário ao aeroporto da Ota seja feito pela margem Norte. São dois projectos com custos e impactos ambientais gigantescos.

Esperemos uns dias para vêr.

Nas notícias nos jornais e na Televisão sabre a recente ida a Bruxelas da Secretária de Estado, só encontro uma informação verdadeiramente nova: a informação de que a Secretária de Estado (finalmente!) aceitou a ideia da linha do TGV para Badajós ser não unicamente para passageiros, mas também para mercadorias.

Mas, tendo-o aceite agora, convinha que repensasse a decisão de há cerca de dois meses, de construir uma linha directa, de bitola europeia, de Sines a Badajós, sem aproveitar parte do trajecto a linha de Lisboa a Badajós. Se o assunto não for repensado, nos projectos do Ministério ficamos com duas linhas de bitola europeia a atravessar o Alentejo até Badajós e nenhuma a atravessar a Beira Alta até Vilar Formoso.

3- Com a conferência a seguir anunciada, inicia-se no próximo dia 10 de Outubro o "Ciclo de Conferências de Ambiente do Técnico 2006-07". Faço votos para que neste ciclo venham a ser abordados, ou pelo menos referidos, os problemas com impactos ambientais gigantescos com que o país se defronta e para os quais são anunciadas decisões a breve prazo.

1ª Conferência sobre Ambiente e Economia

Palestra proferida pelo Prof. Francisco Nunes Correia

A primeira das conferências do Ciclo de Conferências de Ambiente do Técnico 2006-07 terá lugar já no próximo dia 10 de Outubro, às 14h 30m, com uma palestra proferida pelo Professor Doutor Francisco Nunes Correia, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional e Professor Catedrático de Recursos Hídricos e Ambiente do IST, sobre o tema Ambiente e Economia.

Sala 02.1, Centro de Congressos do IST, piso -2 (entrada pela R. Alves Redol).

As Conferências de Ambiente do Técnico são de livre acesso.

Fascículo VI (14 de Outubro)

A travessia ferroviária do Tejo

A atenção do Eng. Luis Filipe Pardal , Presidente da RAVE/REFER

Ex.º Senhor,

No site da RAVE , datada de 13 de Dezembro de 2005, mas que é o que se encontra ainda na INTERNET, a única travessia do Tejo referida no texto de síntese por si assinado é a da ponte Lisboa/Barreiro (sendo consideradas as duas hipóteses, da ponte rodo-ferroviária e da ponte só ferroviária).

Embora algo imprecisa, a planta incluída neste texto permite ver que os comboios TGV vindos do Barreiro por esta ponte, depois de 8 km sobre o Tejo, devem, já sobre Lisboa, dar uma curva para a direita e depois outra para a esquerda (com raios de curvatura de cerca de 1 km) para depois seguirem para a estação do Oriente (ou para outra a construir perto) percorrendo em Lisboa um trajecto de cerca de 6 km, grande parte em viaduto.

Este projecto, se for construído terá custos elevadíssimos e inconvenientes ambientais que não estão ainda, manifestamente, nem quantificados, nem avaliados.

Assim, parece-me altamente conveniente ponderar outras hipóteses.

Num texto recente, "*Contributo para o estudo da rede ferroviária portuguesa de bitola europeia*", publicado na revista INGENIUM da Ordem dos Engenheiros, que junto em anexo, inumerei 4 hipóteses (que incluem a da RAVE) que julgo merecerem um estudo comparado.

Penso que, na elaboração deste estudo, para além da opinião dos técnicos, há toda a vantagem em ouvir a opinião das populações mais directamente interessadas. Para isso dirigi, aos Presidentes das Câmaras de Lisboa, do Barreiro, do Montijo e de Vila Franca, o apelo/proposta que a seguir transcrevo, a que dou agora uma divulgação muito mais vasta .

Aproveito esta carta para fazer dois comentários:

- 1- A RAVE propõem-se construir uma linha Lisboa/Porto, exclusiva para passageiros, que permita aos comboios TGV ligar as duas cidades numa hora e 15 m. Mas deve haver algum engano nas contas, porque um dos trajecto que considera neste seu site: gare do Oriente, ponte para o Barreiro, Pinhal Novo, nova travessia do Tejo perto de Vila Nova da Rainha, trajecto para o Norte com passagem pela Ota, demora certamente muito mais tempo.
- 2- Com a indicação "Traçado alternativo pela margem direita", é apresentada uma proposta alternativa em que é mantida a ponte para o Barreiro (mas a servir unicamente a linha para Madrid) e é prevista uma saída a Norte de Lisboa, na direcção da Ota. Os custos desta outra saída a Norte de Lisboa são igualmente gigantescos. Um país como Portugal, não se pode permitir-se a dupla despesa da ponte do Barreiro e da saída ferroviária pelo Norte de Lisboa. Se se opta por esta saída, então, há que dispensar a ponte do Barreiro e arranjar maneira da saída para Norte servir, também, as linhas para Madrid e para o Porto.

As soluções que me parecem preferíveis são: saída da gare do Oriente completada por uma gare de triagem, trajecto paralelo à margem do Tejo, eventualmente entre a IC-2 e o rio, travessia do Tejo, *antes ou depois* de Vila Franca. O TGV para Badajós é depois directo e o para o Porto pode seguir pela margem esquerda do Tejo até à Chamusca. Sugiro à RAVE que mande estudar estas soluções que são, certamente, mais baratas, com menos danos ambientais, mais fáceis de construir e permitem uma melhor exploração da futura rede ferroviária portuguesa.

Com os meus melhores cumprimentos
António Brotas

Fascículo VII (28 de Outubro)

Este LIVRO NEGRO está a ser feito em “tempo real”. No dia 19 de Setembro foi entregue no Instituto do Ambiente para ser apreciado o estudo do impacto ambiental do troço de Pombal a Alenquer com passagem pela Ota, da linha TGV de Lisboa para o Porto. Nos termos da lei este estudo deve ser facultado para consulta pública. Tendo sido convidado pelo movimento “Pela Nossa Terra” para participar num encontro, no dia 12 de Outubro, em Alenquer, sobre o impacto ambiental do aeroporto da Ota, procurei conhecer, pelo menos, o traçado com as cotas do referido troço, cujo impacto ambiental não pode, obviamente, ser separado do do aeroporto. Mas no IA informaram-me que ainda não estava para consulta pública. O texto que previa para o número VII deste LIVRO NEGRO, sobre questões ambientais relacionadas com o aeroporto da Ota, teve de ser assim adiado.

Mas esta manhã assisti a um encontro nas instalações da FIL, no Parque das Nações, em que o Ministro das Obras Públicas, Engenheiro Mário Lino e a Secretária de Estado dos Transportes, Engenheira Ana Vitorino apresentaram as “Orientações Estratégicas” do Ministério para o “Sector Ferroviário”. Neste encontro foi distribuído um texto com 54 páginas sobre estas orientações muito dependentes (influenciadas) pela localização do aeroporto da Ota, podendo a versão integral com 150 páginas ser vista nos sites : www.moptc.pt , www.cp.pt , www.refer.pt e www.intf.pt.

A meu ver, estes documentos e as intervenções deixam mais dúvidas do que esclarecem. Dúvidas sobre as soluções adoptadas - sobretudo sobre quem as estudou e como e chegou a elas -, dúvidas sobre como se poderão concretizar soluções aparentemente inviáveis técnica e financeiramente, dúvidas, enfim, sobre o futuro do nosso sistema ferroviário com o tipo de planeamento que está a ter.

Não foram previstas intervenções da assistência (cerca de 300 quadros) mas o Ministro fez um apelo à participação da inteligência portuguesa. Manifestamente tem o maior interesse - para o país e para o próprio Ministério - que estas orientações sejam comentadas e criticadas. E quanto mais depressa melhor. Assim, e porque estava dentro do assunto, escrevi o texto que se segue e decidi incluí-lo neste LIVRO NEGRO. 28 de Outubro.

CAMINHOS DE FERRO: problemas locais e Estratégia.

AS ENTRADAS DO TGV EM LISBOA

No documento “orientações estratégicas SECTOR FERROVIÁRIO”, distribuído esta manhã, vem que indicado que os comboios TGV terão duas entradas em Lisboa, uma por uma ponte para o Barreiro e outra pelo Norte da cidade, que será utilizada para as ligações ao aeroporto da Ota.

As duas linhas terão, necessariamente, de se encontrar numa mesma estação. Onde será essa estação? As hipóteses consideradas parecem ser as de uma estação na linha da cintura perto do metro das Olaias, e a de uma estação perto da actual gare do Oriente. Analisamos as duas. O vale de Chelas, onde passa a linha da cintura, alarga perto das Olaias e é possível aí construir uma estação, talvez com 8 vias paralelas. Pode ser esta a estação central de Lisboa para os comboios TGV e para os comboios de bitola ibérica? Parece muito apertado, mas admitamos que sim.

Como é que terão acesso a esta estação os comboios TGV? Os do Barreiro, virão por viadutos cujo impacto visual e custo parece ainda não terem sido ainda avaliados, e os que sairão pelo Norte irão por túneis e/ou viadutos cujo comprimento, custo e impacto nem tento neste momento referir.

Há uma variante que o Ministério insiste em não considerar: em vez de uma ponte para o Barreiro uma ponte para o Montijo. É, muito provavelmente, mais barata, com menor impacto ambiental, mais operacional e com uma imensa vantagem em que o Ministério não parece ter pensado: não inviabiliza tão drásticamente como a ponte do Barreiro a utilização do estuário do Tejo para estacionamento de grandes navios.

E a estação perto da gare do Oriente? Os comboios vindos do Barreiro (ou do Montijo) terão acesso a ele por viadutos cujo impacto ambiental e custo não foram manifestamente avaliados. E os TGV que vão para o Norte? Por onde irão? Por túneis? Por viadutos? São precisas indicações mais precisas do Ministério para nos podermos pronunciar.

Há uma outra hipótese, provavelmente mais barata e fácil de construir. É a dos TGVs saídos da gare do Oriente (completada por uma gare de triagem a Sudoeste) seguirem junto à margem do Tejo, atravessando depois Vila Franca por túnel ou viaduto, para depois seguirem para a Ota.

Mas se, de um modo ou de outro, o governo prevê que os TGV cheguem à Ota pela margem Norte, porquê, então, fazer a ponte para Barreiro? A linha para a Ota pode, depois, seguir para o Porto, e para ir para Badajoz ou para o Algarve basta atravessar o Tejo perto de Vila Nova da Rainha, o que é fácil. Basta olhar os mapas apresentados no site do Ministério. Metade do país fica beneficiada com esta solução.

Mas há outra solução que merece ser estudada. É a dos TGVs saídos da gare do Oriente atravessarem o Tejo, antes de Vila Franca na direcção do Porto Alto, donde podem seguir directamente para Badajoz, para o Algarve e para o Porto pela margem esquerda do Tejo até perto da Chamusca. Se for possível esta é, provavelmente, a solução mais económica e a que melhor serve o país. Mas tem o inconveniente de não passar na Ota.

A ESTRATÉGIA

Na Cimeira Ibérica de 2003 na Figueira da Foz ficou acordado que as linhas de bitola europeia de Portugal e da Espanha se ligariam no Minho, em Vilar Formoso, em Badajoz e no Algarve (esta muito mais tarde). Infelizmente, a imprensa portuguesa fala sempre na linha do porto a Vigo o que induz a população em erro. O que ficou acordado (na Cimeira de 2002, ainda com o eng. Guterres) foi a ligação do Porto à Corunha. Isto é, a integração das ferrovias do Norte de Portugal e da Galiza, duas regiões com 8 milhões de habitantes a população mais jovem de toda a Península Ibérica.

Quem se debruçar minimamente sobre o assunto, e não for de todo destituído de intuição estratégica, descobre, imediatamente, que a grande opção estratégica para todo o Norte da Península Ibérica é a linha de bitola europeia: Corunha, Vigo, Braga, Porto, Aveiro, Viseu, Guarda, Salamanca, Valadolid, Burgos, Hendaya, resto da Europa. E quem tiver dúvidas que olhe os mapas das páginas 63 e 71, do documento do site do Ministério.

Esta é, ou devia ser, uma das nossas primeiras grandes opções, dado o seu imenso interesse para nós e para os espanhóis. Mas, enquanto eles estão muito avançados no estudo e na concretização dos trajectos no seu território, nós insistimos em não fazer o estudo da linha de bitola europeia de Aveiro a Vilar Formoso, continuando os autarcas de Viseu a pedir um ramal de bitola ibérica de Alcaface a Viseu (que o Governo teve o bom senso de negar). Mas, própria Secretária de Estado apareceu há dias a desvalorizar o interesse da linha de Aveiro a Vilar Formoso ao dizer que as nossas mercadorias podiam seguir por caminho de ferro para o exterior pela linha da Beira Alta (de bitola ibérica), sem ver que na nova linha irão até à Polónia e na antiga continuarão a entrar em Espanha, enquanto a Espanha não mudar completamente a bitola.

A PRIORIDADE ERRADA

A Nova Cimeira Ibérica está marcada para o final de Novembro. Os espanhóis compreendem perfeitamente que a prioridade dada à linha Lisboa-Porto adia para calendas gregas a construção da linha de Aveiro a Vilar Formoso em que eles (e nós) estamos interessados. Este adiamento é a informação mais visível que transparece do documento agora apresentado pelo Ministério. Não podemos esperar deles, logicamente, qualquer apoio para obtermos créditos da CE, para a linha de Lisboa ao Porto.

É para a linha de Aveiro a Vilar Formoso, ou com um pouco mais de ambição, para a linha Corunha, Porto, Salamanca, que podemos ter uma acção concertada dos dois países. Sublinhe-se a acertada decisão (nossa) de dar prioridade à linha de Braga a Valença com travessas de dupla fixação para facilitar mais tarde a mudança da bitola.

A outra grande prioridade dos espanhóis (e nossa) é a da linha de Lisboa a Madrid via Badajoz. Os espanhóis vão começar a construir, muito em breve, a linha no seu território. José Socrates, já disse com clareza, que esta linha é também uma prioridade para nós. Neste caso, o atraso é devido a o Ministério (não unicamente o actual, mas também aos anteriores) se terem recusado sistematicamente a fazer um estudo sério comparado das possibilidades de travessia do Tejo.

Postas de lado as a excluir liminarmente, estas hipóteses parecem ser só quatro: ponte do Barreiro, ponte do Montijo, travessia a seguir a Vila Franca, travessia antes de Vila Franca. Enquanto este estudo não for feito, o futuro ferroviário na metade Sul do país é uma incógnita.

Nós teremos um dia uma linha TGV para o Porto, mas esta linha feita prematuramente como está indicado no documento agora apresentado será quase inevitavelmente um desastre financeiro.

Pelas razões expostas e, também, pelo seguinte: a linha prevista é só para passageiros, o que obriga a manter em funcionamento a actual linha do Norte para as mercadorias e, naturalmente também, para os actuais comboios pendulares de bitola ibérica que podem durar mais uns 30 anos . Com a concorrência dos pendulares que estão a servir muito bem, quem é que irá de TGV para o Porto com bilhetes muito mais caros?

Está previsto que os TGV passem numa estação na Ota. Espero que seja tornado público o estudo entregue no Instituto do Ambiente, no dia 19 de Setembro, para me prnunciar sobre o assunto.

António Brotas

Professor catedrático jubilado do IST

Fascículo VIII

15 de Novembro (cheias, consolidação dos terrenos e acessos rodo e ferroviários)

À especial atenção das empresas interessadas na construção de um aeroporto na Ota. No final, uma chamada de atenção para os Ministros da Economia e das Finanças.

No dia 19 de Setembro, a RAVE entregou para efeitos de avaliação no Instituto do Ambiente o estudo do impacto ambiental do troço da linha de Pombal a Alenquer, com passagem pela Ota, de uma futura linha Lisboa-Porto de comboios TGV.

Nos termos da lei este estudo deve ser submetido a consulta pública. Informaram-me (no dia 8 de Novembro) no IA, que esta consulta pública ainda não se iniciou por a RAVE ter pedido a sua suspensão por dois meses, possivelmente para introduzir modificações no estudo inicial.

Em 12 de Outubro, participei em Alenquer num encontro promovido pelo movimento A NOSSA TERRA. Tive, na altura, ocasião de visitar a região, em particular a zona em que está prevista implantação do aeroporto. Nesta visita fui acompanhado pelo Professor Diogo Pinto do IST, responsável pela Construção do Aeroporto de Macau, e por Carlos Morais da associação ALAMBRI.

Enquanto espero a divulgação do estudo da RAVE, essencial para uma abordagem global dos problemas ambientais criados pelo aeroporto da OTA, divulgo esta secção VIII do LIVRO NEGRO em que reuno informações e questões dum modo geral surgidas por ocasião da visita ao Concelho de Alenquer no dia 12 de Outubro.

1 - A movimentação de terras

No documento que tenho na frente: “Estudo Preliminar de Impacto Ambiental do Novo Aeroporto de Lisboa – Resumo não Técnico”, divulgado em 1999 com a chancela da NAER pelo Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, na figura 7, é indicada a implantação para o aeroporto na Ota proposta pelos ADP (Aeroports de Paris) que, salvo pequenas diferenças, parece continuar a ser a mesma. Na zona prevista para esta implementação, com cerca de mil hectares, há variações de cota de 3 a 60 metros . . .

Neste documento são previstas para regularização da plataforma do aeroporto movimentações de terras da ordem dos 50 a 70 milhões de metros cúbicos, excluindo as movimentações necessárias para a construção dos acessos rodo e ferroviários. São ainda previstas escavações com cerca de 40 milhões de metros cúbicos a fazer nas colinas a Norte da pista Leste, com o material a ser quase totalmente utilizável no local .

A concepção dos ADP parece ter sido, assim, a de cobrir as zonas baixas com o “tout venant” proveniente das zonas altas, de modo a ter uma plataforma horizontal para o aeroporto a uma cota da ordem dos 30 m. A novidade que vim encontrar, no dia 12 de Outubro, foi a de estudos posteriores preverem, certamente para diminuir o volume das terras a movimentar, a construção das duas pistas não necessariamente à mesma altura e com uma inclinação de 2 por mil a subir, do Sul para Norte, o que numa pista com 3.500 metros dá um desnível de 7 metros. Estes valores parecem estar dentro dos limites admissíveis, mas podem provocar dificuldades, nomeadamente nas movimentação dos aviões no solo e no escoamento das águas, e têm de ser tidos em conta no projecto definitivo dos edifícios do aeroporto, que parece ainda não passar dum esboço e, em qualquer caso, não contribuem para melhor qualificação do aeroporto.

2 – A canalização da ribeira do Alvarinho e as cheias.

Na figura 7 deste “Estudo Preliminar “ vê-se que cerca de 3 km do leito da ribeira do Alvarinho ficarão cobertos pela plataforma do aeroporto, e que o limite Este do seu perímetro quase se sobrepõe, numa extensão de 4 km, ao leito da ribeira do Mouro muito maior. Este estudo ignora os problemas que podem ser levantados por esta segunda ribeira e só fala na necessidade de desviar, ou canalizar, a ribeira do Alvarinho. Deixemos, de momento, de lado o problema da ribeira do Mouro, que só pode ser convenientemente analisado quando for conhecido o traçado com as cotas do caminho de ferro projectado pela REVE, que lhe é paralelo, e olhemos o problema da ribeira do Alvarinho.

Sendo desvio desta ribeira muito difícil, ela terá de ser canalizada. Como as grandes cheias são raras, mas acontecem e com inconvenientes graves, a conduta terá de ser muito bem dimensionada. Não sei se o seu estudo já foi feito. Ouvi falar numa albufeira a construir a montante do aeroporto para reter as águas das cheias desta ribeira, mas, na carta topográfica, não vejo espaço para esta albufeira que, se for feita, terá custos ambientais e económicos bastante elevados dado obrigar a expropriações.

Curiosamente, nesta zona, as cheias são provocadas por águas que descem as ribeiras e por águas provenientes das cheias do Tejo. Será talvez necessário fazer uma ensecadeira para impedir a subida das águas do Tejo. Numa avaliação muito por alto, a área do leito das duas ribeiras com cotas da ordem dos 5 m que será coberta pela plataforma do aeroporto é de cerca de 1 km quadrado. Um registo cuidadoso do que se passou nestes terrenos, alagados durante a recente cheia, teria sido conveniente.

3- A consolidação dos terrenos e a experiência do aeroporto de Macau

Na construção de um aeroporto na Ota, mais difícil do que os problemas da movimentação das terras e da canalização das ribeiras é, provavelmente, o problema da consolidação dos terrenos argilosos do leito das ribeiras ou seja, dos terrenos com cerca de um quilómetro quadrado e cotas da ordem dos 5 m a que nos referimos.

A não consideração deste problema parece ser a maior falha do estudo superiormente orientado pelos “Aeroports de Paris” que ganharam o concurso para assessoriar a NAER.

Antes de abordar o problema da Ota, convém dar algumas informações sobre a construção do aeroporto de Macau.

Este aeroporto foi construído no mar numa zona com uma profundidade da ordem dos 4 metros. O problema, no entanto, não foi só o de despejar materiais para ganhar altura. Foi necessário escavar uma vala com cerca de 4 km de comprimento, com a largura de 60 m a uma profundidade de 30 m abaixo do fundo do mar (até onde foi necessário descer para encontrar camadas suficientemente consolidadas) com as paredes laterais inclinadas e a largura em cima de 110 m. Todo o material existente nesta vala foi retirado e foi substituída por areia limpa e calibrada vinda da China, que foi consolidada por meios mecânicos no local. Este trabalho demorou cerca de dois anos tendo sido utilizada uma frota que chegou a ter 400 barcos e barcaças. Só depois, em cima, foi construído o aeroporto. A vala foi cheia com areia limpa e calibrada e não com um qualquer material para evitar futuras deformações da pista.

4- O problema da Ota

O problema da Ota é do mesmo tipo, com a diferença de se passar em terra. As camadas argilosas do leito das ribeiras têm cerca 25 m e só abaixo se encontra o firme (bed rock).

A estabilidade das pistas pode ser assegurada:

- 1- Por meio das estacas que terão de ter uma altura de cerca de 50 m.
- 2- Por um processo semelhante ao do aeroporto de Macau, com todo o material substituído por outro mais adequado e depois compactado no local.
- 3- Pela compactação das próprias argilas por meios mecânicos de vibração e compressão muito delicados e difíceis .

Aconselham os Aeroports de Paris algum destes processos, ou estão dispostos a assumir a responsabilidade de dizer que nenhum deles é necessário?

A avaliação do custo da obra, obviamente, só pode ser feita depois de respondidas estas perguntas.

5- Os acessos rodoviários

Os acessos rodoviários serão complicados na proximidade do aeroporto da Ota porque terão de passar em viaduto sobre o vale de Alenquer. Estes acessos têm de estar relacionados com o projecto definitivo do aeroporto e, em particular, com os espaços para estacionamento dos carros, que parece não estarem inteiramente definidos. Não tenho, neste momento, elementos para analisar esta questão.

Nesta pequena nota pretendo focar uma questão diferente. Está numa avançada fase de construção a via rápida, que vinda da Região Oeste, passará perto do Sobral de Montagrace e da Arruda dos Vinhos e que depois atravessará o Tejo. Parecer-me claro que será mais fácil para os utilizadores desta via rápida atravessarem o Tejo e seguirem para um aeroporto na margem Sul, do que saírem da via rápida para fazerem o trajeto de cerca de 10 km até um aeroporto na Ota, em sobreposição com o trânsito proveniente de Lisboa e com todas as inevitáveis dificuldades na proximidade do aeroporto.

Não tive ocasião, no encontro do dia 12 de Outubro, que se prolongou até altas horas da noite, de interrogar sobre este assunto o Presidente da Região do Turismo do Oeste, Sr. António Carneiro, e

industrial Henrique Neto, que defenderam o aeroporto da Ota, mas penso que será interessante abordar esta e outras questões num encontro num município do Oeste, semelhante ao realizado em Alenquer.

6- O acesso ferroviário

No dia 12 de Outubro, no encontro na FIL em que foram apresentadas as “Opções Estratégicas do Sector Ferroviário” do MOPCT, o Ministro Mário Lino referiu como sendo um passo importante a entrega pela RAVE no Instituto do Ambiente, no dia 19 de Setembro, do estudo ambiental do troço de Pombal a Alenquer da futura linha TGV de Lisboa para o Porto. Não sei se o Ministro está informado de que este estudo foi retirado pela RAVE, por dois meses.

O documento distribuído pelo Ministério, em 12 de Outubro, tem, no entanto, uma informação que revela uma situação nova. Durante anos, todos os Ministérios insistiram em que o TGV devia passar no aeroporto da Ota. Esta é, possivelmente a razão por que se avançou com o estudo do troço da linha de Pombal a Lisboa da linha do TGV de Lisboa para o Porto, antes de se saber como é que os comboios entrariam nas duas cidades. Interroguei-me sobre como é que o TGV passaria no aeroporto da Ota, o que me parecia muito difícil. No texto distribuído em 12 de Outubro, vejo, pela primeira vez, um projecto em que o TGV **não** passa no aeroporto. Mas passa a cerca de 2 km.

Se bem compreendo a figura muito insuficiente que aparece na página 28 do documento distribuído, os passageiros saídos de Lisboa (de uma estação ainda não se sabe qual) seguirão pela linha do TGV para o Porto, até uma estação da Ota (a construir a 7 km da Ota povoação) para lá mudarem para outro transporte ferroviário, que os levará ao aeroporto, a cerca de 3 km de distância, por uma linha que, segundo leio nalguns jornais, será de bitola ibérica para poder servir a passageiros provenientes da linha do Norte. Tudo isto me parece muito confuso e tem de ser esclarecido.

Infelizmente o Ministério, possivelmente sem saber da suspensão do estudo da Rave, pede que a população se pronuncie sobre estas “Opções estratégicas” muito imprecisas até ao próximo dia 30 de Novembro, razão pela qual, desde já, começo a escrever sobre elas.

7- Chamada de atenção para os Ministros das Finanças e da Economia

Do que acabei de escrever, decorre que é necessário esclarecer uma série de questões antes de poder ser feita uma estimativa cuidada do custo do aeroporto da Ota. Mas, depois de feita esta estimativa, admitindo que o seu valor é X , é muito possível que o custo da obra venha a ser $X + K$. Põe-se então um problema, se tal vier a suceder, quem paga o K ?

O aeroporto da Ota só poderá ser construído depois de complexos contratos financeiros do Estado português com grupos privados. Se não houver um imenso cuidado na elaboração destes contratos, e houver um aumento K , os grupos privados insistirão certamente em que este aumento seja suportado pelo Estado. Se não houver cuidado, podemos chegar a uma situação inteiramente desastrosa de os grupos privados pouco se preocuparem com o aumento K por ser o Estado que o suporta-lo.

É absolutamente necessário que fique claramente definido, desde o início, quem é que suporta, ou como será repartido, um aumento K , se se verificar, o que é altamente provável. Penso que são directamente responsáveis por este assunto os Ministros das Finanças e da Economia e por isso aqui chamo a sua atenção para ele.

António Brotas
Professor catedrático Jubilado do IST

Fascículo IX (fasc. IX , 26 de Dezembro)**Ponto da situação**

Este LIVRO NEGRO , iniciado em 9 de Setembro com 4 cartas dirigidas ao Presidente da República, ao Primeiro Ministro, ao eng. João Cravinho e ao eng. Guilhermino Rodrigues Presidente da ANA e da NAER, tem sido divulgado em "fascículos electrónicos" enviados a um número de destinatários que tem vindo a crescer e entre os quais inclui, recentemente, todas as Câmaras do Continente de que consegui ter um endereço electrónico correcto.

O propósito é o de escrever um livro em "tempo real" e que poderá, eventualmente, vir a ser editado impresso para dar aos leitores uma visão global e simultânea, alargada no tempo, do modo como tem decorrido este processo do aeroporto da Ota que se arrasta há já quase 10 anos. A escrita "electrónica" e em livro permitem impedir o esquecimento que faz com que argumentos apresentados há anos tenham de ser constantemente repetidos para combater projectos que contam, exactamente, com o esquecimento e a desinformação para serem de novo relançados.

Nesta quadra natalícia, o desejo que posso exprimir é o de que, daqui a 2 ou 3 anos, este LIVRO NEGRO seja esquecido. Quando for esquecido o aeroporto da Ota. A hipótese contrária, altamente indesejável, é a de continuar pelo menos durante mais duas décadas (outros se encarregarão dele). Na primeira, dedicado às manobras de "engenharia financeira" que será necessário congeminar e às gigantescas obras que será necessário fazer no concelho de Alenquer antes de na Ota aterrar o primeiro avião. Nas seguintes, para focar a difícil situação em que o País se encontrará, atrofiado por um aeroporto acanhado, mal situado e em risco de saturação, e sem meios para resolver o problema, dados os acordos de concessão acordados com entidades privadas, interessadas, obviamente, em defender em primeiro lugar os seus interesses e não, propriamente, os do País.

Neste fim de 2006, convém fazer um ponto da situação. Em primeiro lugar, registo que, depois do último "fascículo", enviei vários emails relacionadas com Caminhos de Ferro aos mesmos destinatários deste LIVRO NEGRO. Os assuntos relacionam-se de perto com a localização do NAL. Se este livro vier a ser impresso, estes emails serão nele incluídos como anexos.

As questões neles focadas foram, dum modo geral, relacionadas com o documento : "**Orientações estratégicas para o SECTOR FERROVIÁRIO**", que o MOPTC divulgou amplamente em vários sites : www.moptc.pt , www.cp.pt ; www.refer.pt e www.intf.pt e pôs em consulta pública, em 28 de Outubro, e de que transcrevo:

" A concretização destas Orientações influencia decisivamente o desenvolvimento do nosso País, por isso, desejamos que a sua consolidação se processe da forma mais participativa e transparente possível. Por isso foi decidido submeter este documento a consulta de várias entidades da Administração Central, organizações empresariais e sindicais, associações ambientalistas e, em geral, a todos os cidadãos que queiram contribuir para o seu enriquecimento".

A consulta pública terminou no dia 30 de Novembro. Infelizmente, os contributos enviados não terão sido muitos e, em particular, a Comunicação Social deu ao assunto uma atenção quase nula.

Nos dias 29 e 30 de Novembro, enviei ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF) dois textos (o segundo aqui reproduzido em anexo) e pedi ao Ministro o prolongamento do prazo.

É óbvio que a discussão destas "**Orientações**", decisivas para o "**desenvolvimento do nosso País**", deve continuar, independentemente do prazo ser formalmente prolongado ou não.

Desejo exprimir uma opinião: o País já perdeu muito tempo e muito dinheiro (que não poderemos recuperar) com propostas erradas e diaparatadas, apresentadas e tentadas impor sem estudos sérios e sem verdadeiras audições públicas, mas considero que, neste momento, em matéria de Ordenamento do Território, **não foi ainda tomada nenhuma decisão irreversível (que não possa ser revista) que comprometa duradouramente o futuro do País.**

Os meus votos são, assim, os de que, em 2007, tomemos as decisões acertadas que se impõem e evitemos dar, de ânimo leve, passos que comprometam gravemente o nosso futuro.

Os problemas dos Caminhos de Ferro têm sido relacionados, **nalguns casos excessivamente**, com o problema da localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Nas duas curtas notas que se seguem vou referir as decisões que, nestes dois terrenos, em meu entender, devem ser tomadas sem demora, as que podem ser adiadas, e as que é em absoluto necessário evitar. A.B.

Caminhos de Ferro

1-Na recente Cimeira Ibérica em Badajós, Portugal e a Espanha acordaram em conjugar esforços para construir e conseguir créditos europeus para a construção da linha TGV de Lisboa a Madrid (via Badajós) e para a linha de alta velocidade, ou velocidade elevada, da Corunha ao Porto (que a Imprensa continua a referir como Linha do Porto a Vigo), mas não fizeram nenhum comunicado conjunto sobre a linha TGV de Lisboa ao Porto.

2- Assim, a mais imediata e urgente prioridade do MOPTC é a de mandar fazer, sem demora para não causar mais atrasos, os estudos técnicos de Geologia e Engenharia necessários para avaliar os custos e poder ser feita uma conveniente escolha entre as diferentes possibilidades dos comboios TGV para Badajós atravessarem o Tejo. Há três anos, fiz um pedido ao Ministro António Mexia para mandar fazer estes estudos, que não foram até agora feitos. A solução apresentada e posta agora em discussão nestas

"Orientações estratégicas", única que o Ministério entendeu considerar, tem custos financeiros e ambientais gigantescos, manifestamente ainda insuficientemente avaliados, que tornam muito pouco provável a sua concretização. Sobretudo quando há soluções mais baratas e menos gravosas.

Este é, pois, um assunto que exige estudos muito sérios e uma ampla discussão, se possível com a participação das Câmaras mais directamente interessadas.

3- A construção da linha da Corunha ao Porto é, com certeza, uma decisão acertada dos dois países. O difícil traçado desta linha deve ser feito, ou pelo menos acompanhado muito de perto, por técnicos conhecedores da Geografia física e humana da região. A Faculdade de Engenharia do Porto teve, no passado, no tempo do Professor António Barreiros, uma tradição de ensino de Caminhos de Ferro de alto nível que convirá reatar. Este é, no entanto um problema que se estenderá pelo menos durante uma década.

4- A grande questão, que impreterivelmente temos de repensar a curto prazo, **é a da prioridade atribuída à linha TGV de Lisboa ao Porto relativamente à linha de bitola europeia de Aveiro a Vilar Formoso**. Se as propostas apresentadas nestas "**Orientações estratégicas**" forem aceites e o Ministério, como hipótese, as conseguir concretizar, daqui a 10 ou 15 anos os passageiros do Porto que queiram seguir de comboio para França podem escolher entre o trajecto: **Porto, Vigo, Puebla de Sanábria (acima de Bragança), Zamora, Salamanca, Valadolide, Brugos, Hendaya**, e o trajecto bastante mais longo: **Porto, Lisboa, Badajós, Madrid, Valadolide, Burgos, Handaya**. Não creio que por patriotismo escolham o segundo.

Mas, no caso das mercadorias, ainda será pior, porque a linha TGV **actualmente em estudo** é só destinada a comboios de passageiros e não de mercadorias. Assim, o Norte poderá usar a linha de Vigo, mas o Centro do país ficará "ad eternum" (até à construção de outras linhas) sem linhas de bitola europeia de ligação à Europa para comboios de mercadorias. Para nós é catastrófico. Para os espanhóis é mau, e não é previsível que dê qualquer espécie de apoio a este projecto, antes pelo contrário.

5- Penso que devemos dar prioridade à linha de bitola europeia de Aveiro a Vilar Formoso, para passageiros e mercadorias, completada por um acrescento de Aveiro ao Porto, de modo a podermos propor à Espanha na próxima Cimeira Ibérica uma "**estrada de Santiago ferroviária**" ou seja, a linha: **Corunha, Santiago de Compostel, Vigo, Porto, Aveiro, Viseu, Guarda, Salamanca, Valadolide, Burgos, São Sebastião, Handaya**. Este é que é um verdadeiro projecto europeu que pode congrega os dois países. De facto, só falta estudar e calendarizar a construção do trajecto no território português, porque os espanhóis já estão muito avançados no estudo e mesmo na construção no seu.

6- A linha TGV de Lisboa ao Porto, **que não corresponde a nenhuma necessidade imediata de nenhum sector da sociedade portuguesa**, será depois construída com um trajecto convenientemente estudado para comboios de passageiros e de mercadorias.

O Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)

1- Tanto eu como todos os que me têm ajudado na elaboração deste LIVRO NEGRO entendemos que o País necessita de um Novo Aeroporto de Lisboa, para a prazo, **complementar ou substituir o da Portela**. Sobre este assunto recordo o último texto do engenheiro Reis Borges divulgado no LN II. As críticas que aqui têm sido feitas à construção do aeroporto da Ota não devem, assim, de modo algum, ser entendidas como estando em concordância com as recentes declarações do Dr. Marques Mendes de que as verbas destinadas ao aeroporto da Ota deviam ser usadas no apoio às pequenas e média empresas. Entendemos que tal decisão conduziria o país, incluindo as pequenas e médias empresas, a uma situação muito difícil dentro de alguns anos (poucas décadas).

2- O NAL, seja para substituir, seja para complementar o aeroporto da Portela, deve ser construído num local que permita continuadas ampliações para ficarmos com o nosso problema aeronáutico resolvido por um século. Portugal é um país privilegiado, possivelmente mais que qualquer outro país da Europa, que tem perto da capital várias áreas planas e pouco ocupadas propícias para a construção de um grande aeroporto, todas a Sul do Tejo.

3- A insistência em construir um aeroporto na Ota, na margem Norte, sem argumentos que o justifiquem dura há 8 anos. Os estudos apresentados são meros esboços. Sempre que os projectos de execução são minimamente iniciados, as dificuldades aumentam. Não se sabe, por exemplo, como serão canalizadas as ribeiras nem como serão consolidados os aterros. As imagens dos terrenos alagados no local onde se pretende construir o aeroporto deram recentemente ao país uma visão aterradora do problema. Surgiu, no entanto, uma informação recente que pode, talvez, a curto prazo, desbloquear o problema e permitir estabelecer um calendário para as decisões a tomar.

4- Todos os governos impuseram, em todos os estudos encomendados para a futura rede ferroviária de alta velocidade, que os comboios TGV **deveriam passar no aeroporto da Ota**.

É esta imposição que está na origem de ter sido mandado fazer o estudo da construção do troço de Pombal a Alenquer da futura linha TGV do Porto a Lisboa, antes mesmo de se saber como entraria em Lisboa. Este estudo foi entregue pela REFER no Instituto do Ambiente, em 19 de Setembro, para efeitos da avaliação do seu impacto ambiental, o que obriga a um período de consulta pública, não inferior a um mês. Este período devia ter decorrido em Novembro, mas a REFER retirou o estudo, por dois meses, possivelmente para o melhorar, e a consulta pública só será assim, na melhor das hipóteses, em Janeiro. Note-se que esta

avaliação não é um mero *pró forma*. Ela pode revelar inconvenientes que desaconselhem a execução da obra.

5- Era já sabido que a passagem do TGV entre as duas pistas do aeroporto, como inicialmente foi previsto pelos Aeroports de Paris, era muito difícil e tinha sido posta de lado. O estudo do impacto ambiental deste troço de Pombal a Alenquer não pode, obviamente, ser separado do estudo do impacto ambiental de todo o aeroporto. Tentei saber, junto do Instituto do Ambiente, qual era o seu traçado com as cotas, mas não consegui a informação dado o referido adiamento.

6-O documento "**Orientações estratégicas**" que está na Internet, tem no entanto, embora num mapa muito impreciso, uma informação nova. **O TGV previsto não passa no aeroporto da Ota, mas sim a cerca de 2 quilómetros de distância.** Na linha do TGV está prevista uma estação da Ota (a cerca de 7 km desta povoação) onde os passageiros, vindos de Lisboa numa navete a alta velocidade, deverão descer para tomar um outro transporte ferroviário para o aeroporto. Esta solução, altamernte incómoda para os passageiros, obriga a estudos de impacto ambiental muito sérios que só podem ser feitos diante de projectos detalhados e que não podem ser confundidos com a consulta pública de Novembro sobre as "Orientações estratégicas".

7- Neste momento, há uma coisa importante a notar. Foi aceite que o TGV passasse perto, mas não no aeroporto. A obrigatoriedade do TGV passar na Ota, ou num qualquer outro aeroporto, caiu por terra. Os traçados das linhas TGV podem ser projectadas conforme for mais conveniente do ponto de vista ferroviário. Depois de traçada a linha, ou linhas do TGV saídas de Lisboa, deverá nelas procurado um ponto, a 2 ou mais quilómetros de distância do aeroporto, para o desvio das navetes com os passageiros para o aeroporto da Ota, ou para outro que venha a ser escolhido.

8- Das considerações expostas decorre o que parece ser um calendário indicado para as decisões a tomar em 2007:

- i. i- Definição do traçado do TGV para Badajós e da sua entrada em Lisboa . (Muito urgente) .
- ii- Avaliação ambiental do troço da linha TGV de Pombal a Alenquer olhado como uma primeira parte do estudo ambiental de todo o aeroporto da Ota, incluindo os acessos rodoviários e ferroviários. (Depois de tanto tempo à espera, bem podemos dedicar um ano a este assunto).
- iii- Repensar a prioridade da linha TGV de Lisboa ao Porto, relativamente à ligação por bitola europeia de Aveiro a Vilar Formoso. (Convém termos uma ideia assente sobre este assunto , por ocasião da próxima Cimeira Ibérica. Em qualquer caso, não há nenhuma razão para atrasar o estudo desta última linha, que um dia terá de ser construída.)
- iiii- Entretanto, enquanto se espera o resultado de ii, devem ser ponderadas outras possíveis localizações do NAL.

- 9. Se em 2007 fizermos seriamente estes estudos e evitarmos decisões precipitadas, que às vezes, parecem ditadas por uma ânsia em criar situações irreversíveis, poderemos, em 2008, ou pouco depois, definir claramente a nossa futura rede ferroviária de bitola europeia e escolher convenientemente a localização do NAL que, se não for na Ota, só nos fará ganhar tempo, dado o aeroporto da Ota demorar muito mais tempo a construir do que qualquer outro.

Em "tempo real"

Para conservar neste LIVRO NEGRO a característica de ser escrito em "tempo real", são a seguir comentados dois textos recentes recentes da Imprensa e juntos em anexos quatro textos igualmente recentes:

1-No dia 24 de Novembro, o jornal o "Público" , numa reportagem assinada por Inês Sequeira, referiu declarações proferidas na véspera pelo engenheiro Guilhermino Rodrigues, Presidente da NAER, num fórum sobre transportes e mobilidade, sobre a capacidade do aeroporto da Ota. Segundo GR, a entrada em funcionamento deste aeroporto, inicialmente prevista para 2012, foi adiada para 2017, tendo, por isso, de ser reponderada a sua capacidade inicial de 20 milhões de passageiros em 2012, para 25 milhões em 2017, para evitar "*fazer obras de expansão durante os primeiros 5 anos*". Isto significa que o Presidente da NAER se preocupa, desde já, em adiar as obras de expansão previstas para 2017, para mais ou menos 2022.

Nessa altura será normalmente necessário fazer *outras obras de expansão 5 anos depois*. Mas, com o aumento inicial agora decidido, o aeroporto já não deve ter mais possibilidades de expansão. Ou seja, com as contas de GR, o problema fica resolvido até cerca 2027 e depois não tem solução .

Segundo a mesma reportagem , o engenheiro Guilhermino Rodrigues disse, ainda: "*Por outro lado, o lay out definitivo da estrutura, concluído em Outubro e já na posse da tutela, incorpora as alterações em termos de acessos rodoviários e ferroviários*". Assim, *entre as duas futuras pistas do aeroporto da Ota ficará a estação intermodal que poderá ficar "enterrada" no sub solo, o que está por decidir –com ligações aos transportes sub urbanos e de alta velocidade e ainda aos transportes rodoiviários*". Isto confirma tudo o que atrás foi dito sobre a ligação do TGV ao aeroporto, mas mostra, também, que Guilhermino Rodrigues aceita perfeitamente uma solução que me parece inaceitável. Preciso que o referido "sub solo" é, em grande parte, um aterro que não se sabe ainda como será consolidado sobre o leito de uma ribeira que não se sabe como será canalizada.

2-No número 4 do jornal "Transporte público" , incluído no Diário de Notícias de hoje (26/12), há uma longa entrevista da Dr^a. Paula Alves, Directora-geral da NAER, com o título "**A opção pela Ota foi a mais adequada**" , em que esta Directora expõe argumentos parados há 8 anos.

Com efeito, logo no início, diz :

"...em anos anteriores (a 1998) foram estudadas quinze hipóteses alternativasContudo, e de acordo com diversos critérios, duas alternativas foram retidas como preferenciais pelos analistas: ...a Ota e o Rio Frio." .

Diz, depois, que foram feitos estudos Preliminares de Impacto Ambiental referentes a cada uma destas alternativas com um "nível de rigor semelhante a um Estudo de Impacto Ambiental", tendo, depois, uma Comissão de Avaliação de Impacto Ambiental nomeada pelo governo, concluído que a alternativa Rio Frio apresentado face à Ota, tinha " *impactos negativos não minimizáveis*".

Não tendo havido , depois de 1999, mais estudos e avaliações, e admitindo que os estudos sobre o Rio Frio foram bem feitos, porquê, então, querer impor com este tipo de argumentação o aeroporto da Ota, um aeroporto manifestamente acanhado, caro, com inúmeros inconvenientes e claramente contáindicado, sem olhar minimamente as treze outras hipóteses alternativas liminarmente excluídas antes de 1998? Ao menos que sejam apresentados os estudos.

Portugal é um país privilegiado, possivelmente mais do que qualquer outro da Europa, que tem próximo da capital vários espaços planos e pouco ocupados, propícios para a construção de um grande aeroporto, todos na margem Sul. É incompreensível um país dispor-se a deperdiçar esta possibilidade.

Na continuação deste LIVRO NEGRO, farei uma análise do estudo sobre o choque de aeronaves com aves, feito por uma equipe de docentes da Universidade Nova de Lisboa, em 1998/99, que foi o principal argumento usado pela então Ministra do Ambiente, Elisa Ferreira, numa intervenção televisiva, em Julho de 1999, ainda hoje recordada, em que excluiu a construção de NAL no Rio Frio. Quase imediatamente a seguir o Ministro João Cravinho aprovou a sua construção na Ota.

Enviei, em 1999, uma crítica do estudo referido à Ministra Elisa Ferreira, mas não houve, até hoje, ocasião para fazer um debate num âmbito universitário para por em confronto o estudo inicial e a crítica. Uma vez que o assunto está a ser relançado, em particular agora pela Dr^a Paula Alves, vou pedir à UNL para organizar este debate. Vou sugerir que seja alargado, também, ao problema dos aquíferos da Península de Setúbal, também referido pela Ministra na intervenção televisiva de 1999, mas abrangendo toda a Península e não limitado à área prevista para o aeroporto.

++++
Em anexo junto:

- Um texto enviado em 30 de Novembro ao INTF (Instituto Nacional de Transporte Ferroviário) no âmbito da discussão pública das "Orientações Estratégicas para o Sector ferroviário" do MOPTC.
- O artigo " O Alentejo e o TGV" enviado para o jornal "Memória Alentejana".
- Uma listagem de inconvenientes de um aeroporto na Ota.
- Um texto enviado com o pedido de publicação ao jornal " O Sol".

++++
Este texto vai ser enviado para cerca de 500 destinatários cujos endereços electrónicos constam de uma agenda. A quem o encarar como um incómodo, peço desculpa. Eliminarei o seu endereço da agenda, se me transmitirem o desejo por um qualquer meio, por exemplo, usando o "reply", salvo no caso das entidades públicas, a quem não reconheço o direito de fechar a porta às opiniões e críticas dos cidadãos. Receberei com gosto críticas e opiniões.

No caso dos jornais, os meus votos para este próximo ano de 2007 são os de que, nele, a Imprensa portuguesa dê mais atenção a estes assuntos do que tem dado até agora. A utilização dos meus textos é inteiramente livre. Terei agrado se, de algum modo, reproduzidos, citados, ou como simples estímulos, para isso servirem.

António Brotas

++++

PARA O INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

13 de Dezembro de 2006

Ex.mos Senhores,

Em 29 e 30 de Novembro enviei-vos, como contributos para a consulta pública sobre as "Orientações estratégicas para o Sector Ferroviário" promovida pelo MOPTC os dois emails que hoje de novo envio. No final deste segundo email pedi para me ser acusada a recepção o que não foi feito. Não sei, assim, se foram recebidos e que atenção e destino lhes foi dado. Peço-vos que me esclareçam sobre estas questões. Sugeri, ainda, que o período da consulta pública, que terminou a 30 de Novembro, fosse prolongado. Não sei se esta sugestão foi considerada. Em qualquer caso, para dar continuidade a este assunto, era importante que o público em geral pudesse ter acesso aos contributos que foram enviados ao INTF. Peço-vos que me indiquem como é que isto é possível.

Manifestamente, nem a Comunicação Social nem as Autarquias, nem possivelmente outras instituições deram grande atenção a esta consulta apesar do seu interesse para o País.

Uma sugestão que vos posso dar é a de incluírem os contributos que vos forem chegando no vosso site www.intf.pt.

Estou certo que, com os meios electrónicos actuais, isto pode ser feito com grande facilidade. e será um meio para, desde já e no futuro, desenvolver o interesse por este tipo de consultas que desta vez não foi grande.

Espero receber uma resposta do INTF.

Subscribo-me com os meus melhores cumprimentos,

António Brotas

----- Original Message -----

From: [Antonio Brotas](mailto:Antonio.Brotas)

To: gset@moptc.gov.pt

Cc: [4 Ana Vitorino](mailto:4AnaVitorino) ; brotas@fisica.ist.utl.pt

Sent: Quinta-feira, 30 de Novembro de 2006 18:23

Subject: Consulta pública (Continuação)

PARA O INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Lisboa, 30 de Novembro de 2006

Ex. Senhores,

Este email completa o que enviei ontem, às 19h e 24, com 3 anexos.

O principal texto que agora comento é o texto: "Orientações estratégicas – Sector Ferroviário", divulgado pelo MOPTC, que na última página indica estar em consulta pública até 30 de Dezembro, ou seja, até hoje. Tenho ainda presente o "Documento síntese", com 54 páginas, distribuído pelo MOPTC. Ocasionalmente, olho na INTERNET a sua versão integral.

Procurarei focar nas notas breves que se seguem as questões que conheço melhor e para as quais penso ser mais urgente chamar a atenção do Ministério.

1- A travessia do ferroviária do Tejo e a chegada dos TGV a Lisboa.

Já me referi a este assunto nos anexos do email anterior. Acho totalmente errada, porque caríssima e com danos ambientais duplos, a ideia de haver duas entradas em Lisboa para os comboios TGV. Em qualquer caso, se esta ideia for para diante, terá de haver uma estação terminal única. Os documentos do Ministério não indicam onde será esta estação terminal. Nas figuras da página 29, há a indicação muitíssimo vaga e insuficiente de dois eventuais trajectos para os comboios TGV no interior de Lisboa, que parecem ter pelo menos 10 km, sem qualquer indicação sobre se se serão à superfície, em tunel ou em viaduto. Deprendo que o Ministério põe em consulta pública projectos para os quais ainda só tem vaguíssimos esboços. Embora vaga, esta informação parece, no entanto suficiente, para classificar de muito má a solução apresentada e aconselhar a procura de outras.

O estudo comparado das diferentes hipóteses da travessia ferroviária do Tejo, apoiado em estudos de Geologia e Engenharia suficientes para avaliar os seu custo continua assim, a meu vêr, a mais urgente prioridade do Ministério.

2- O acesso ferroviário ao aeroporto da Ota.

As presentes "Orientações estratégicas" apresentam a ideia, que parece absolutamente correcta, das navetes ferroviárias para um futuro aeroporto na Ota partirem da estação terminal em Lisboa e aproveitarem, em parte do seu trajecto, a linha dos TGV. Esta ideia é válida para o caso do aeroporto da Ota ou para qualquer outro que se venha a construir. É também a primeira vez que vejo escrito num documento do Ministério que os comboios TGV não irão até ao aeroporto. O Ministério insiste, no entanto, a que cheguem perto, e prevê, na futura linha TGV de Lisboa para o Porto, uma estação da Ota, a dois quilómetros do aeroporto, onde, se bem compreendo o que vejo escrito, os passageiros vindos de Lisboa, desceriam para tomar outra navete para o aeroporto. Esta solução e a estação da Ota parecem -me um verdadeiro absurdo. Se o governo aceita, e muito bem, que os comboios TGV não necessitam de parar no próprio aeroporto, o que tem a fazer é traçar com toda a independência a futura linha dos comboios TGV de Lisboa para o Porto e, depois, escolher o ponto conveniente para nele as navetes vindas de Lisboa desviarem e seguirem até ao aeroporto sem outros transbordos. Pode ser previsto um ponto na parte comum dos trajectos, para os passageiros vindos do Norte descerem e tomarem a navete para o aeroporto. Parece-me, assim, que o esquema apresentado na página 28 do documento tem de ser totalmente repensado.

Esta questão relaciona-se com uma outra sobre o qual, aparentemente, o Ministério não está informado. O estudo da troço de Pombal a Alenquer da futura linha TGV de Lisboa ao Porto, entregue, em 19 de Setembro, pela RAVE no Instituto do Ambiente para avaliação do seu impacto ambiental, a que o Ministro se referiu em 28 de Outubro como um passo importante, foi retirado pela RAVE por dois meses, possivelmente para o rever. Sem o conhecimento do traçado, com cotas, deste troço, não é possível discutir os problemas do impacto ambiental do aeroporto da Ota e, em particular dos seus acessos ferroviários. Parece-me esta uma razão mais do que suficiente para prolongar a data limite da presente consulta.

3- As ligações a Espanha e as opções no estudo e na construção das linhas

Na recente Cimeira Ibérica, os dois países decidiram congregarem esforços para conseguirem créditos da CE para os projectos das linhas de bitola europeia Lisboa a Madrid e do Porto à Corunha (que a

Comunicação Social portuguesa continua sempre a referir como sendo uma linha do Porto a Vigo). Mas não se manifestaram sobre linha Lisboa- Porto. Os espanhóis sabem perfeitamente que o dar prioridade a esta linha é adiar para calendas gregas a linha de Aveiro a Vilar Formoso, que é a que lhes interessa e também, em meu entender, a linha que interessa a todo o Norte do País.

Na próxima cimeira este problema vai estar presente, temos de pensar seriamente se devemos continuar a dar a prioridade à linha TGV de Lisboa Porto. Esta linha não tem de passar, como vimos e o Ministério já admitiu, no próprio aeroporto da Ota. O troço de Pombal a Alemquer, estudado pela RAVE, pode ter problemas ambientais bastante grandes. A exploração desta linha nos tempos mais próximos pode ser um verdadeiro desastre financeiro. Não, há enfim, nenhum sector da população nem da Economia que pareça ter um particular interesse na construção urgente desta linha. São tudo factores a ponderar na avaliação da prioridade a atribuir a atribuir-lhe.

Na próxima cimeira ibérica, daqui a um ano, Portugal deve, a meu ver, por em cima da mesa a proposta de uma verdadeira "estrada de Santiago ferroviária". Isto é, da linha : Corunha, Santiago de Compostela, Vigo, Braga, Porto, Aveiro, Viseu, Guarda, Salamanca, Valladolid, Burgos, São Sebastião, Hendaia. Esta linha tem uma qualidade imensa: é utilizavel para longas, médias e curtas distâncias, o ideal para a viabilização de uma linha férrea. Penso, assim, que este projecto pode ser um verdadeiro projecto estratégico para o Norte da Península. Mas, para o podermos apresentar, temos de fazer o estudo de engenharia do traçado da linha de Aveiro a Vilar Formoso e depois do complemento de Aveiro ao Porto. Não podemos chegar à próxima cimeira sem verdadeiros projectos e só com riscos em cima do papel.

4- As estações junto às cidades.

Nos documentos apresentados são apresentados esboços dos traçados das linhas TGV junto a algumas cidades : Évora, Leiria, Coimbra. Penso que a concepção destes traçados, muito em especial o de Coimbra, em que o TGV iria passar na estação de Coimbra B, obedece a uma ideia radicalmente errada: a de que o TGV deve passar nas velhas estações , ou pelo menos, muito próximo delas. Penso que as linhas TGV têm de ser traçadas com muito mais independência , sendo previstos desvios, para os comboios que param nas estações das cidades intermédias. Estes desvios, a meu ver, podem ser uma oportunidade, quase uma última oportunidade, para reestruturar convenientemente o trânsito nas proximidade de algumas das nossas cidades. O problema dos desvios, e não propriamente o do traçado das linhas TGV, é que deve interessar os autarcas e as forças vivas locais.

António Brotas

Departamento de Física do IST

PS – Gostaria de ver acusada a recepção deste email e ser informado do seguimento que lhe será dado.

No email anterior pedi o prolongamento do prazo limite desta consulta publica. No caso de tal suceder, (No email anterior pedi o prolongamento deste prazo).

gostaria de ser avisado. A.B.