



G

TRUNFOS DE UMA
EOGRAFIA ACTIVA

DESENVOLVIMENTO LOCAL,
AMBIENTE,
ORDENAMENTO
E TECNOLOGIA

Norberto Santos
Lúcio Cunha

COORDENAÇÃO

ANÁLISE DAS POTENCIALIDADES DO PROJECTO AEROPORTUÁRIO DE BEJA NO DESENVOLVIMENTO DO BAIXO ALENTEJO

INTRODUÇÃO

O Aeroporto de Beja, cuja inauguração se prevê para 2010, é no contexto aeroportuário um caso muito particular, dado que a sua localização não se baseou nas «dinâmicas existentes», mas num conjunto de «dinâmicas emergentes», alicerçadas em diversos projectos a concretizar a médio e longo prazo, nomeadamente turísticos.

Este Aeroporto resulta do aproveitamento para fins civis de uma infra-estrutura militar da Força Aérea Portuguesa, a Base Aérea n.º 11 (BA 11), que representa um investimento de cerca de 33 milhões de Euros.

O Alentejo, região onde se localizará a infra-estrutura, apresenta características económicas, demográficas e sociais que não oferecem, no contexto actual, uma base sólida para a afirmação de um aeroporto, por um lado, e para que este possa dinamizar a economia regional, por outro. Todavia, fruto de projectos, como o Porto de Sines, o Alqueva e o próprio Aeroporto de Beja, a região tem sido apontada como um território com enorme potencial de desenvolvimento.

Apesar das dúvidas que têm acompanhado o projecto do Aeroporto de Beja, são depositadas muitas expectativas por parte dos agentes locais e regionais sobre a sua contribuição para o desenvolvimento da região.

O papel atribuído ao Aeroporto entronca na reconhecida importância que as infra-estruturas aeroportuárias possuem no desenvolvimento regional. Os aeroportos têm impactos económicos nos territórios. Entre outros aspectos, geram um conjunto de externalidades positivas, como a captação de actividades económicas, criação de emprego e ganhos de acessibilidade e de competitividade para as empresas.

Neste âmbito, o presente artigo pretende enquadrar um conjunto de potencialidades associadas ao Aeroporto de Beja, ao nível do turismo, logística e indústria aeronáutica, no contexto das dinâmicas de desenvolvimento do Baixo Alentejo. Para isso, discorre-se sobre as especificidades, as vocações e os pontos *fortes e fracos* do Aeroporto.

AEROPORTO DE BEJA: BREVE CONTEXTO HISTÓRICO

A construção da Base Aérea de Beja remonta aos anos 60, no âmbito de acordos bilaterais entre o Estado Português e a República Federal da Alemanha (RFA), com o objec-

tivo de proporcionar facilidades de treino operacional à Força Aérea da RFA. A escolha de Beja beneficiou de diversos factores determinantes na navegação aérea, como as condições meteorológicas e de visibilidade, um espaço aéreo descongestionado, a inexistência de obstáculos naturais e a distância face a aglomerados urbanos.

À margem da componente militar, desde os anos 80 que se idealizou um projecto de aeroporto civil em Beja, com forte vocação de carga, com vista a apoiar as actividades agrícola e agro-industrial da região. Esta ideia acompanhava o que se verificou em vários países europeus, em que após o fim da «Guerra Fria», assistiu-se a um processo de reconversão de bases aéreas para utilização conjunta ou mesma apenas comercial.

Em 1992, com a saída da Força Aérea Alemã, e consequente transferência da Base para o controlo nacional, equacionou-se novamente o aproveitamento para fins civis da actual BA 11.

Depois de vários anos de indefinição, em 1998 foi criado o 1.º Grupo de Trabalho Intersectorial, que marcou o arranque do projecto do Aeroporto. Em 1999, foi nomeado o 2º Grupo de Trabalho, que antecedeu a criação em 2001 da EDAB – Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja, SA, a estrutura incumbida de gerir o processo de implementação do aeroporto. Recentemente, o Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de Setembro, integrou o Aeroporto, sob a designação «Terminal Civil de Beja», na gestão da ANA.

O TRIÂNGULO DE DESENVOLVIMENTO DO ALENTEJO

O Alentejo, apesar da sua situação de interioridade, é um território com potencial de desenvolvimento. O «Triângulo de Desenvolvimento do Alentejo» compreende três projectos: Alqueva, o Porto de Sines e o Aeroporto de Beja, que se afiguram estruturantes na transição para um novo modelo de desenvolvimento regional, que permita não só terminar um longo ciclo negativo, decorrente de décadas de declínio económico e demográfico, como tornar a região competitiva em termos nacionais e europeus.

O Aeroporto, em articulação com as potencialidades da região, poderá contribuir para que esta transite de uma condição de forte debilidade competitiva, em que são notórios os problemas de falta de industrialização, um empresariado com pouca expressão e uma excessiva dependência da «terciarização funcionalista», para uma «terciarização produtiva», de apoio às actividades económicas.

Neste âmbito, e atendendo ao contributo dos aeroportos na dinamização dos territórios, tem sido atribuído ao Aeroporto de Beja a função de alavancar o desenvolvimento, através da captação de investimento, criação de emprego, aumento do rendimento disponível, indução de novos serviços e estímulo do potencial endógeno, nomeadamente agrícola e turístico. Neste quadro, o Aeroporto poderá gerar um conjunto de efeitos sinérgicos na economia regional, tornando-se um *pivot* no desenvolvimento, na articulação entre as potencialidades emergentes e os sistemas produtivos locais.

OS AEROPORTOS E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Dado o crescimento muito significativo do transporte aéreo nas últimas décadas, os aeroportos adquiriram grande centralidade e tornaram-se importantes referências na competi-

tividade territorial. Os aeroportos são elementos estruturadores do espaço, com efeitos positivos no desenvolvimento económico.

A atractividade deste tipo de infra-estrutura é materializada nos seguintes dados: os aeroportos representam cerca de 8% do PIB mundial, mais de 4 mil milhões de passageiros anuais, 40% do valor das exportações e a indústria do transporte aéreo representa cerca de 29 milhões de postos de trabalho (Fageda, 2009). Em termos médios, os impactos económicos de um aeroporto são visíveis na criação de um posto de trabalho (empregos directos) e três postos de trabalho (empregos indirectos) por cada 1000 passageiros transportados.

A relevância do Aeroporto de Beja para o desenvolvimento da região vincula-se ao facto do transporte aéreo ter demonstrado em diversos contextos a sua capacidade em promover a competitividade dos territórios e introduzir alterações no seu tecido socioeconómico. Por isso, têm sido depositadas expectativas no contributo do Aeroporto no desenvolvimento, atendendo às potencialidades turísticas, logísticas e aeronáuticas do território.

É também de vincar que os impactos de um aeroporto não são lineares, antes traduzem um modelo complexo, multidimensional e não de causa-efeito. Neste âmbito, o *espaço* é uma variável importante, que não é *igualmente* atractiva em diferentes contextos.

O AEROPORTO DE BEJA: CARACTERÍSTICAS E CAPACIDADES

A importância depositada no Aeroporto advém das suas qualidades: grande área disponível para a implantação de infra-estruturas aeronáuticas, espaço aéreo descongestionado, condições climatológicas favoráveis e área plana sem problemas de natureza orográfica, bem como de potencialidades: plataforma logística, transporte de passageiros (projectos turísticos emergentes), área da manutenção, indústrias aeronáuticas e centros de treino.

O Aeroporto terá uma área de implantação de cerca de 150 hectares, o que se traduz numa infra-estrutura de pequena dimensão, programada para as necessidades de partida e com capacidade de ampliação se a procura o exigir. As características do Aeroporto, nomeadamente a dimensão e número de pistas (duas pistas paralelas: a principal 3450x60 e a secundária 2951x45, distanciadas entre si 150 metros) e a sua capacidade de ampliação, conferem-lhe elevado potencial. O Aeroporto apresenta uma estreita ligação entre os lados «terra» e «ar», o que é muito valorizado pelas companhias *low cost*.

O Aeroporto terá uma *catchment area*¹ de um milhão de pessoas. Saliente-se a centralidade da infra-estrutura no território sul, geograficamente localizada no centro das ligações Lisboa-Algarve e Costa Atlântica-Espanha, podendo beneficiar das dinâmicas turísticas: Alqueva e Litoral Alentejano; logísticas: portos de Sines e Setúbal; aeronáuticas: Lisboa, Évora e Sevilha. Diversos documentos estratégicos, como o PNPOT e o PROT Alentejo, evidenciam a valia da sua localização.

O AEROPORTO FACE ÀS «DINÂMICAS EXISTENTES»

Um aeroporto eficiente e bem localizado é um factor determinante na competitividade de uma região e tem um papel decisivo no ordenamento do território. Embora se deva

¹ A *catchment area* de um aeroporto é a área geográfica que determina quais os habitantes que podem utilizar o aeroporto (MOPTC, 2006).

relativizar a importância desse tipo de infra-estrutura em função das características e do modelo económico do território.

Deste modo, para as *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional*, documento estratégico no domínio aeroportuário, no contexto actual o Aeroporto de Beja apresenta um potencial reduzido. A visão deste documento entronca nos elementos determinantes para a viabilização de um aeroporto, que na região não são os mais favoráveis na actualidade. A dinamização de um aeroporto depende, entre outros factores, de características demográficas, urbanas, económicas e turísticas.

Em termos demográficos, o Alentejo, que representa um terço do território continental, detém apenas 7,5% da população residente do país. Esta região é marcada há largas décadas por um processo contínuo de despovoamento.

Em termos urbanos, a região apresenta um fraco dinamismo, que encerra em si uma multiplicidade de dimensões, como a exiguidade dos mercados locais e regionais. A região caracteriza-se pela baixa densidade demográfica e sem uma rede de cidades com escala. A cidade de Beja tem uma população que ronda os 24 mil habitantes e as de Serpa e Moura não ultrapassam o limiar dos 10 mil habitantes.

Em 1991, 75% da procura do Aeroporto de Lisboa era feita por pessoas do concelho de Lisboa e 90% da procura total referia-se a outros concelhos do distrito (Porto, 1996). Estes dados, quando comparados com os quantitativos anteriores, demonstram que falta escala urbana à região. O Alentejo não tem tráfego *outbound*, ou seja, tráfego de saída de passageiros gerados na região, que possa viabilizar o aeroporto. Assim, o Aeroporto não beneficiará do *city effect*, ou seja, as vantagens económicas e os efeitos de escala proporcionados pelas aglomerações urbanas.

Em termos económicos, o país integra desequilíbrios regionais vincados, sendo que o Alentejo apresenta déficits no campo do rendimento e da competitividade que se traduzem na dificuldade em atrair empresas e pessoas. Sob o prisma da gestão dos Fundos Comunitários, com vista à correcção das disparidades regionais, o Alentejo continua a denominar-se uma região de Objectivo 1, ou seja, de Convergência, visto o PIB *per capita* ser inferior a 75% da média comunitária.

Em termos turísticos, um dos segmentos de especialização de um aeroporto, o Alentejo, embora em franco crescimento, revela uma procura de turistas ainda baixa no contexto nacional. Das cerca de um milhão de dormidas em estabelecimentos hoteleiros e afins no Alentejo em 2008, cerca de 73% foram de cidadãos nacionais, sendo que dos estrangeiros destacou-se o turista espanhol. Significa isso que o possível tráfego *inbound*, decorrente do turismo, é actualmente pouco expressivo.

O AEROPORTO FACE ÀS «DINÂMICAS EMERGENTES»

As infra-estruturas, neste caso aeroportos, devem distribuir-se *parcimoniosamente* no espaço, com vista a suprimir uma necessidade ou responder a uma oportunidade. A oferta de um aeroporto implica que exista uma procura que o justifique no momento presente ou futuro (Gaspar, 1999).

Apesar do Aeroporto de Beja não obedecer a um padrão *clássico* de localização, visto que não foram as condições presentes que o justificaram; numa visão estratégica, de médio, e mesmo longo prazo, esta infra-estrutura poderá vir a responder a diversos desa-

fios, decorrentes de potencialidades, como as turísticas, logísticas e industriais. Estas potencialidades baseiam-se num quadro traçado pela EDAB, que definiu, em função das características da região, um conjunto de oportunidades para o Aeroporto. Seguidamente são apresentadas as várias potencialidades do «Projecto Aeroportuário de Beja».

O POTENCIAL TURÍSTICO DO ALENTEJO

O turismo é um dos sectores com maior potencial no Alentejo. Estão previstos para a região diversos empreendimentos turísticos, classificados de Potencial de Interesse Nacional (PIN), que irão alterar decisivamente o paradigma económico do território. Estes projectos deverão representar mais de 50 mil camas a serem disponibilizadas nos próximos 20 anos. Neste contexto, destacam-se dois pólos turísticos com elevado potencial: Alqueva (o maior lago artificial da Europa) e o Litoral Alentejano (170 km de costa e 95 km de praias ainda por explorar em termos turísticos).

Em todo o país está prevista para os próximos 10 anos, a construção de 30 grandes projectos com cerca de 38 mil novas unidades residenciais em *resorts* integrados (THR, 2006). No caso do Alentejo, são observáveis imensas potencialidades no segmento residencial/*resorts* integrados, que podem ser favorecidas pela existência de um *low cost airport*.

Este modelo de desenvolvimento turístico encontra-se testado em vários contextos, como no sul de Espanha, onde se verifica uma forte presença de segundas residências, que tem sido beneficiada pela dinâmica do transporte aéreo.

A ACTIVIDADE LOGÍSTICA: POTENCIALIDADES E FRAQUEZAS

O mercado logístico tem tido um crescimento assinalável nos últimos anos. É um sector com visíveis externalidades, em termos de criação de empresas e emprego, volume de negócios e efeitos noutros sectores.

O Aeroporto de Beja, em virtude do espaço disponível, localização estratégica, capacidade de ampliação, dimensão e qualidade das pistas, apresenta vantagens na localização de uma plataforma logística, de exportação de produtos agrícolas endógenos e que funcione como placa giratória de bens exógenos. Neste contexto, Beja poderá funcionar como uma «plataforma Euro-Atlântica», operando como base europeia para os produtos de duas potências lusófonas emergentes, o Brasil e Angola.

Além disso, numa lógica de rede, o Aeroporto poderá assumir competências, designadamente no território sul, numa área em que os aeroportos nacionais não têm capacidade operacional relevante, como é o caso da carga aérea. Neste âmbito, será decisivo a articulação com o Porto de Sines, um elemento estruturante na logística nacional.

Deve-se ainda salientar a contribuição da Barragem do Alqueva para o novo paradigma de especialização da agricultura do Alentejo. Através dos novos 110 mil hectares de regadio decorrentes de Alqueva, será possível potenciar o sector agrícola, com a aposta em culturas com elevado valor acrescentado e mercado. Acrescem ainda as potencialidades agrícolas resultantes de excepcionais condições edafo-climáticas do Litoral Alentejano. No arranque do aeroporto, existirá uma célula para a gestão de carga com capacidade para 30

mil toneladas. Existe a possibilidade de serem criadas mais 6 células que, em conjunto com a já criada, representarão 17.500 m².

Uma plataforma de exportação de carga exige uma importante capacidade de produção gerada regionalmente. Apesar das grandes potencialidades agrícolas em virtude de Alqueva, nesta fase a produção endógena não será suficiente, para justificar um terminal de carga.

O CLUSTER AERONÁUTICO DO ALENTEJO: ANÁLISE DAS DETERMINANTES

O Alentejo surge como uma região com potencialidades no sector aeronáutico. Este potencial está associado à ideia de que a região dispõe de condições favoráveis e um conjunto de oportunidades que têm vindo a configurar um sector aeronáutico. Concorrem para esta condição vários factores endógenos favoráveis, designadamente: as infra-estruturas aeroportuárias em Évora e Beja, as condições climáticas favoráveis, a baixa densidade populacional, o espaço aéreo descongestionado, a escola de pilotos de Évora, com simuladores de treino avançados e a fábrica de aviões ultraligeiros em Ponte de Sôr (Mateus, 2005).

Neste particular, o Aeroporto de Beja reveste-se de particular importância no sector aeronáutico dadas as qualidades técnicas das pistas, a infra-estrutura existente, espaço disponível e a sua localização. Beja encontra-se situada entre Lisboa (OGMA e manutenção da TAP) e Sevilha (actividades aeronáuticas presentes em Sevilha - *Airbus*).

A deslocalização para Beja das OGMA e mesmo da manutenção da TAP, como em tempos foi defendido, seria determinante como «âncoras» no desenvolvimento do pólo de manutenção de aviões comerciais e militares e fabrico de componentes para os grandes construtores (Monteiro, 2007).

O PROT Alentejo faz referência à potencial emergência do sector aeronáutico, dados os factores endógenos favoráveis, podendo Beja reforçar o potencial existente no Alentejo. Refira-se ainda que o «Eixo Urbano do Alentejo», contemplado no QREN, constituído pelo eixo Ponte de Sôr-Évora-Beja, pode estruturar-se em torno das actividades aeronáuticas (DPP, 2006).

A indústria aeronáutica é um sector estratégico em termos industriais, comerciais e tecnológicos, gerador de riqueza, emprego qualificado e actividades de I&D. Por isso, diversas regiões se tornaram prósperas, através do centramento das suas actividades económicas em torno de actividades ligadas às indústrias aeronáuticas.

CONCLUSÃO

A dinâmica económica, a dimensão populacional e os fluxos turísticos actuais não justificaram a construção do futuro Aeroporto de Beja. Actualmente, as dinâmicas da região não permitem, simultaneamente, beneficiar e ser beneficiadas pela existência do Aeroporto. Todavia, um conjunto de projectos, designadamente os turísticos, permitem esboçar, a prazo, um quadro de necessidades do transporte aéreo.

Apesar das dificuldades de partida, que podem tornar o aeroporto num consumidor de recursos, o «Projecto Aeroportuário de Beja», se sistematicamente apoiado, através da definição da sua função na *rede* da ANA e se beneficiar do potencial emergente, designada-

mente em termos turísticos, poderá vir a constituir um importante instrumento de coesão e contribuir para o desenvolvimento da região e do país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

403

- CCDR ALENTEJO 2007, *PROT Alentejo – Documento Fundamental*, Évora.
- DEPARTAMENTO DE PROSPECTIVA E PLANEAMENTO 2006, *Portugal - Visão 2015. Contributo para o Quadro de Referência Estratégico nacional (QREN) in Prospectiva e Planeamento*, n.º 13, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, pp. 11-61.
- EDAB (s/d), *Plano de Marketing – Aeroporto de Beja - Alentejo*.
- Fageda, Xavier 2009, *El impacto económico de los aeropuertos*. Acedido a 29 de Maio de 2009 em http://www.aeropuertosyterritorio.com/Presentaciones_files/03-Fageda.pdf.
- Felício, J. Augusto 2003, *Aeroporto de Beja: um pólo para cluster aeronáutico nacional* in *Série Cadernos de Gestão*, n.º 1/03, ISEG-CEGE, Lisboa.
- Mateus, Augusto 2005, Plano Regional de Inovação do Alentejo, CCDR Alentejo.
- Monteiro, José Sousa 2007, *A Indústria Aeronáutica no Alentejo. Potencialidades* in *Actas do Congresso Alentejo XXI*, CM Montemor-o-Novo, pp. 50-52.
- MOPTC 2006, *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional, Relatório da Comissão do Sistema Aeroportuário nomeada por despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações*. Acedido a 25 de Setembro de 2008 em <http://www.moptc.pt/tempfiles/20060711201057moptc.pdf>.
- Porto, Manuel 1996, *O Ordenamento do Território face aos desafios da Competitividade*, Livraria Almedina, Coimbra.
- Queiroz, José 2008, *O aeroporto de Beja-Alentejo* in *Cadernos de Economia*, n.º 83, ABR/JUN 2008, pp. 51-58.
- THR 2006, *Resorts Integrados e Turismo Residencial*, Turismo de Portugal, Lisboa.