



Revista Portuguesa de Estudos Regionais

E-ISSN: 1645-586X

rper.geral@gmail.com

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional  
Portugal

Gouveia de Freitas, José

O AEROPORTO DA REGIÃO CENTRO: UM CENÁRIO POSSÍVEL?

Revista Portuguesa de Estudos Regionais, núm. 34, septiembre-diciembre, 2013, pp. 51-63

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional  
Angra do Heroísmo, Portugal

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=514351886005>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# O AEROPORTO DA REGIÃO CENTRO: UM CENÁRIO POSSÍVEL?

## REGIÃO CENTRO AIRPORT: A POSSIBLE SCENARIO?

José Gouveia de Freitas

jfgfreitas@hotmail.com

### RESUMO/ABSTRACT

As infraestruturas aeroportuárias constituem uma problemática muito atual no desenvolvimento regional. Os aeroportos têm reconhecidos impactos económicos nos territórios onde se localizam, sendo importantes na afirmação turística. Neste contexto, considera-se pertinente analisar uma velha aspiração regional, que é o aeroporto para a Região Centro. A justificação deste projeto aeroportuário radica no dinamismo urbano, industrial e turístico do território. Numa época de crise, a construção de novas infraestruturas não é um tema consensual. Além disso, existe um certo equilíbrio na distribuição do tráfego pelos aeroportos nacionais. Contudo, face ao abandono de projetos estruturantes nas acessibilidades, como o novo aeroporto de Lisboa e a alta velocidade ferroviária, a Região Centro ficou sem a devida integração na rede urbana de hierarquia superior.

Palavras-chave: Aeroportos, Desenvolvimento Regional, Ordenamento do Território

Códigos JEL: H76, L93, O18, O21, R11

The airport infrastructure constitutes a very current issue in regional development. Airports have recognized economic impacts on regions where they are located, being important in the affirmation of tourism. In this context, it is considered appropriate to analyze an old aspiration: the regional airport for the Região Centro. The justification of this project lies in the dynamic city airport, industrial and tourism planning. In times of crisis, the construction of new infrastructures is not a consensual issue. Moreover, there is a certain balance in the distribution of traffic by the national airports. However, given the abandonment of infrastructure projects in accessibility, as the new Lisbon airport and high speed railway, the Região Centro has no proper integration in the urban network of superior rank.

Keywords: Airports, Regional Development, Planning.

JEL Codes: H76, L93, O18, O21, R11

### 1. INTRODUÇÃO

Embora seja uma antiga aspiração regional, a questão do aeroporto para servir a Região Centro não está de uma forma manifesta na ordem do dia. A crise atual não permite investimentos públicos cujas rendibilidade e análise custo-benefício não sejam evidentes. Além disso, no quadro atual, há a convicção de que o sistema aeroportuário nacional se apresenta equilibrado, com os aeroportos de Lisboa e Porto a repartirem o potencial de passageiros associados à Região Centro. Contudo, para se afirmarem no contexto europeu, em termos turísticos, comerciais e logísticos, as regiões necessitam de infraestruturas aeroportuárias que representem uma efetiva mais-valia para as atividades económicas desse território.

A Região Centro, apesar da perifericidade face aos centros de decisão, é um dos territórios com maior potencial de desenvolvimento do País, designadamente nas áreas de turismo, agricultura, agro-indústria, floresta, indústria e logística, embora apresente muitas contradições económicas internas, com evidentes assimetrias litoral/interior.

Neste contexto, este artigo pretende ser um contributo para um melhor conhecimento das potencialidades de um projeto aeroportuário na Região Centro. Pretende-se abordar a pertinência de um aeroporto nessa região que possa representar um projeto de afirmação regional, assim como dar coerência interna, por exemplo em termos turísticos, a um espaço geográfico com muitas identidades e contrastes que vai geograficamente do litoral atlântico ao interior transfronteiriço.

Este artigo propõe-se ainda analisar as possíveis localizações da infraestrutura, uma questão de grande relevância no contexto da região, no quadro das dinâmicas endógenas e das potenciais vocações do aeroporto, como o turismo e o segmento *low cost*.

Nesta visão prospetiva, além de antecipar os possíveis efeitos do aeroporto em termos regionais, é nosso propósito estudar as variáveis que poderão potenciar o aeroporto, a partir das valências que esta infraestrutura poderá assumir, as quais são determinantes para que o aeroporto gere benefícios na região.

Embora esta temática não esteja na agenda política e mediática, a academia deve acompanhar as tendências que marcam a sociedade e antecipar cenários face às dinâmicas de um determinado território.

## 2. AEROPORTOS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

As cidades e regiões necessitam de estímulos para se desenvolverem, através de oportunidades e projetos com repercussões na economia regional. Os grandes projetos, não necessariamente em termos estruturais, mas sobretudo numa ótica estruturante, têm a capacidade de desencadear mudanças nos sistemas territoriais, nomeadamente na identificação de novas centralidades regionais. Têm também a capacidade de promover a consciência regional, decisiva na afirmação dos territórios. Ora, os aeroportos apresentam esse perfil de projeto estruturante. Os aeroportos são elementos muito relevantes no quadro económico das regiões. Em diversos contextos, eles assumiram uma função estratégica na competitividade territorial.

O transporte aéreo tem demonstrado em diversos territórios a sua capacidade para promover o desenvolvimento e a competitividade, bem como para introduzir alterações no tecido socioeconómico regional. Os impactos e efeitos de um aeroporto são observáveis nos ganhos de acessibilidade e de competitividade para os cidadãos e empresas de uma determinada região. O acesso dos cidadãos aos equipamentos e infraestruturas é um sintoma de bem-estar e qualidade de vida. Portanto, em termos teóricos, um aeroporto proporciona, a um vasto leque de beneficiários, um conjunto de efeitos diretos, indiretos e induzidos na economia.

Os aeroportos desempenham uma ação fundamental na localização de atividades económicas que, *grossomodo*, beneficiam a montante e a jusante as regiões. Numa economia dinâmica, o transporte aéreo é um instrumento fundamental de competitividade. Os dados seguintes são sintomáticos da sua importância: são processados anualmente mais de 68 milhões de movimentos de aviões, que deverão atingir os 118 milhões em 2025. A totalidade dos aeroportos mundiais processa atualmente cerca de 4800 milhões de passageiros e estima-se em 9000 milhões o número de passageiros em 2025 (Pinto, 2007).

As tendências da globalização desenharam um maior aprofundamento na utilização do transporte aéreo, nas viagens de lazer e turismo, de negócios, para o estudo e in-

vestigação e, nesse âmbito, o Centro tem um potencial nas atividades associadas à academia. O transporte aéreo é uma vantagem competitiva na economia global, sobretudo para as atividades da nova economia, cujo estabelecimento de contactos interpessoais só é possível com uma alta qualidade dos serviços de transporte (Silva, 2008a).

Todavia, apesar dos inequívocos benefícios dos aeroportos, deve-se promover uma certa razoabilidade num projeto aeroportuário no Centro. A dispersão de aeroportos por todas as regiões da Europa (um facto muito evidente em Espanha) tem custos consideráveis quando a infraestrutura está desfasada do contexto local ou o seu número é desproporcionado face às necessidades regionais. Deve-se observar que a Espanha, que apresenta uma forte distribuição de infraestruturas aeroportuárias por todas as regiões, assume elevados custos que seriam minorados com a concentração. A Galiza é um exemplo muito particular, dado que a Junta da Galiza redistribuiu incentivos por três aeroportos galegos (Vigo, Santiago de Compostela e Corunha) cujo tráfego em conjunto não supera o do Porto, um concorrente direto desses aeroportos.

Existe a convicção de que os grandes projetos, como os aeroportos, têm *de per se* impactos significativos no desenvolvimento das regiões. Contudo, de uma forma isolada, contribuem por vezes com resultados insatisfatórios. Um mesmo tipo de infraestrutura poderá ter comportamentos diferenciados em regiões diferentes, dadas as condições também elas diferenciadas quanto a dinâmicas dos mercados locais e regionais, potencial urbano, nível de especialização dos trabalhadores, dinâmica empresarial e incentivo das políticas públicas.

Associada a esta problemática das infraestruturas aeroportuárias enquanto *pivot* de desenvolvimento estão duas dimensões fortemente interligadas: o ordenamento do território enquanto estruturador do desenvolvimento regional. Um aeroporto eficiente e bem localizado pode ser um fator determinante na competitividade de uma região. No caso particular em estudo, o aeroporto poderá afirmar-se como um projeto-âncora e contribuir para uma maior conectividade geográfica da Região Centro, favorecendo a sua posição geoestratégica no País e na Europa.

## 3. A REGIÃO CENTRO – CONSTRANGIMENTOS E OPORTUNIDADES

Como refere George Benko (1999), a região é um conceito que suscita *tremendas dificuldades*. A Região Centro, ao nível das competências da CCDR Centro, exceto para a gestão dos fundos comunitários, integra 10 sub-regiões, designadamente: Baixo Mondego, Baixo Vouga, Beira Interior Norte, Beira Interior Sul, Cova da Beira, Dão-Lafões, Pinhal Interior Norte, Pinhal Interior Sul, Pinhal Litoral e Serra da Estrela. Para efeitos de operacionalização das intervenções cofinanciadas pelos Fundos Estruturais, o Centro engloba desde 2002 as sub-regiões do Médio Tejo e do Oeste, a denominada Região Centro «alargada».

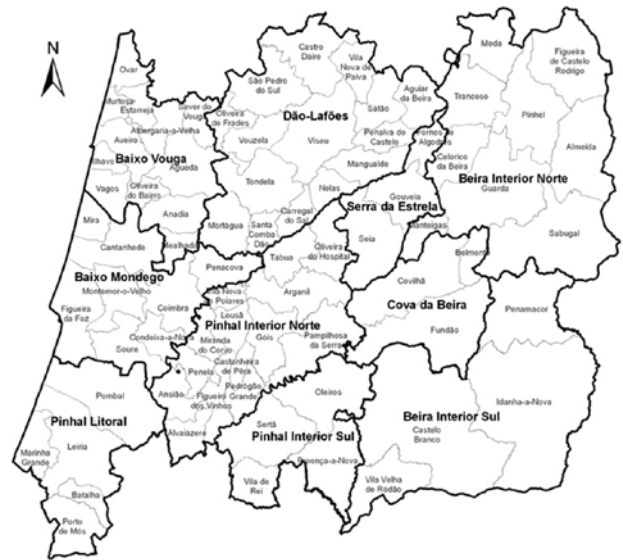
Nesta análise, consideramos a Região Centro, na matriz da área de influência da CCDR Centro, ao nível da coordenação regional de políticas de ambiente, de ordenamento do território e cidades e de desenvolvimento, agregando as 10 sub-regiões referidas. Mesmo com esta opção, não é linear considerar a Região Centro de uma forma homogênea para o estudo de localização de um aeroporto, dado que os concelhos nas “margens” norte e sul da região são fortemente polarizados pelos aeroportos do Porto e Lisboa, respetivamente.

De acordo com o sistema urbano e acessibilidades de Portugal Continental, integrado no PNPTOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, parte da Região Centro está integrada nos arcos metropolitanos de Lisboa e do Porto. A região polarizada em torno de Lisboa vai de Sines à Marinha Grande, absorvendo, face às dinâmicas fortemente influenciadas pelos eixos rodo e ferroviário, vários concelhos de fronteira do Centro. A norte, a região de Aveiro tem uma relação funcional muito estreita ao nível da indústria e dos serviços com o Porto. Diversos concelhos do distrito de Aveiro, como Espinho, São João da Madeira, Arouca, Vale de Cambra e Santa Maria da Feira, pertencem à Área Metropolitana do Porto.

Segundo dados dos Censos (2011), a Região Centro tinha então 1 744 397 habitantes, ou seja, um sexto da população portuguesa. Esta região possui cerca de 30 cidades, sendo de destacar as várias capitais de distrito, como Coimbra, Leiria, Aveiro, Castelo Branco, Guarda e Viseu,

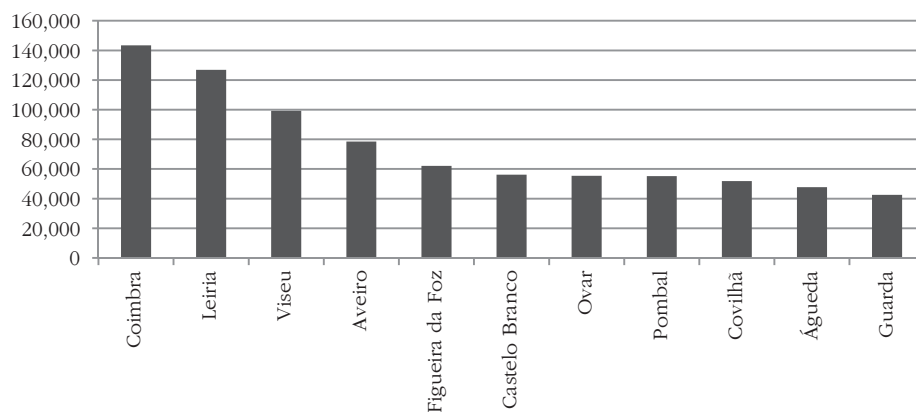
que possuem várias universidades e estabelecimentos de ensino superior, serviços autárquicos, serviços desconcentrados do Estado, capacidade industrial e comércio, assim como polos turísticos relevantes, como Figueira da Foz ou Batalha.

**FIGURA 1. CONCELHOS E SUB-REGIÕES INTEGRANTES DA REGIÃO CENTRO**



Fonte: [www.ccdrc.pt](http://www.ccdrc.pt)

**FIGURA 2. OS CONCELHOS MAIS POPULOSOS DA REGIÃO CENTRO (2011)**



Fonte: <http://datacentro.ccdrc.pt>

Os 11 concelhos mais populosos da Região Centro (com mais de 40 000 habitantes) representam cerca de 800 000 habitantes, o que demonstra o dinamismo urbano desse território. O dinamismo urbano é um elemento muito valorizado no desenvolvimento de um aeroporto. O Centro possui cidades com escala intermédia para o contexto nacional. Face à população existente, o Centro tem escala no tráfego *outbound*, ou seja, tráfego de passageiros gerados na região que possa viabilizar o aeroporto.

Deve-se evidenciar que as medidas de apoio nacional e comunitário dos últimos anos, embora tenham melhorado

significativamente a qualidade de vida das populações, não conseguiram introduzir dinâmicas de desenvolvimento permanentes que alterem o quadro de uma região muito dual, com cidades equilibradas, mas imensos concelhos com fortes debilidades económicas, demográficas e sociais.

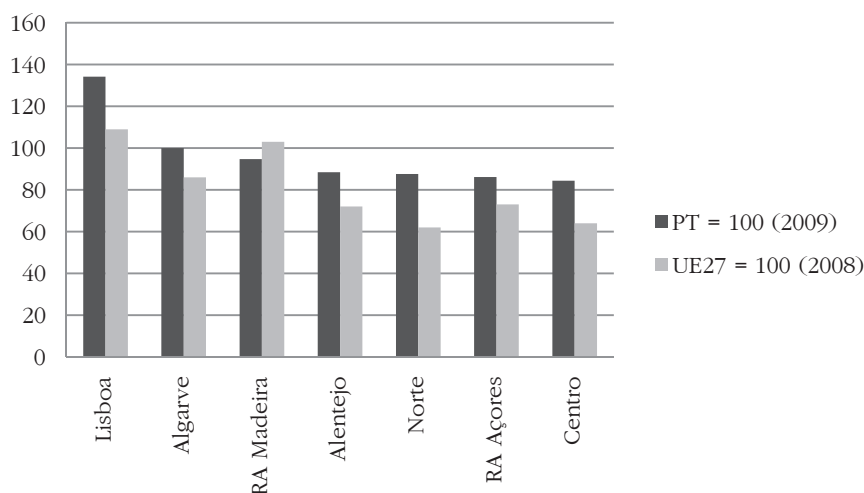
Em termos comunitários, o PIB da Região Centro é de 64%, sendo designada por “região de convergência”, visto o PIB *per capita* ser inferior a 75% da média comunitária. Por isso, a região tem beneficiado de fundos para a correção das disparidades regionais, aplicados por exemplo em acessibilidades. Contudo, as disparidades são muito evi-

dentes neste território, sendo que o aeroporto pode até mesmo aprofundá-las, dado que beneficiará sobretudo as cidades e a faixa litoral.

Como podemos observar na figura seguinte, o Centro apresenta o mais baixo poder de compra *per capita* em

termos nacionais. Essa realidade negativa do Centro é também evidente no contexto europeu, onde se localiza num patamar não muito distante das regiões mais pobres do espaço comunitário.

**FIGURA 3. PODER DE COMPRA *PER CAPITA***



Fonte: <http://datacentro.ccdrc.pt>

Mas se o Centro apresenta fragilidades no poder de compra, ao nível do turismo, um sector fortemente relacionado com o transporte aéreo, os dados mostram uma dinâmica muito positiva. As estatísticas do turismo demonstram a importância crescente deste sector. Em 2011, foram registadas na região 4 056 404 dormidas nos estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos e apartamentos turísticos, das quais 1 549 684 foram de estrangeiros, que eram 1 067 303 em 2004, o que demonstra o crescimento assinalável da presença de turistas estrangeiros. Estes números são muito relevantes para a necessidade e a viabilidade de um aeroporto. A taxa de ocupação nesses estabelecimentos cifra-se, na Região Centro, em 28,6%, a mais baixa em termos nacionais, quando a média é de 42,4%. Estes dados podem revelar um enorme potencial, visto que há uma grande margem de crescimento.

Segundo José Manuel Viegas “[...] as variáveis que influenciam o potencial de tráfego são a população residente na sua área de influência e o seu nível de riqueza e tipo de actividades económicas” (AEP, 1999, p. 24). Excluem-se desta explicação os grandes destinos turísticos, cujos fluxos advêm dos países emissores. O poder de compra “traduz inevitavelmente uma maior propensão para a utilização do transporte aéreo” (AEP, 1999, p. 46), e nesta matéria a Região Centro poderá apresentar algumas fragilidades, embora com muitas discrepâncias ao nível do poder de compra concelhio. Contudo, as variáveis população, dinamismo urbano e turismo não são de menosprezar no contexto daquele espaço geográfico. Assim sendo, uma infraestrutura na Região Centro não significará uma fraca reprodutividade do investimento, antes projetando

uma maior capacidade de internacionalização da economia regional.

#### **4. UM PROJETO AEROPORTUÁRIO NA REGIÃO CENTRO**

A necessidade de um aeroporto pode depender do ritmo de desenvolvimento de uma região. Um contexto regional dinâmico é profícuo para gerar uma relação correlativa entre a região e o aeroporto. A Região Centro, apesar das suas incoerências internas, apresenta dinamismo económico, mormente em várias cidades, que poderá ser favorecido com uma infraestrutura aeroportuária. Um aeroporto é determinante para a competitividade de um território, sobretudo em termos turísticos, um sector em crescimento na região.

Atualmente, o aeroporto não se apresenta prioritário para a região, embora, com a decisão de suspender a alta velocidade ferroviária (AVF) e o novo aeroporto de Lisboa (NAL), o investimento numa infraestrutura que poderia absorver parte do tráfego com origem e destino no Centro fosse importante para descongestionar o aeroporto de Lisboa e assim aumentar a sua oferta, o que poderá ser importante para territorializar uma parte do tráfego nacional. Numa ótica diferente, este projeto poderá ter também um fim estratégico para a região, que representa um mercado de 1,8 milhões de consumidores, mas que mantém uma certa perifericidade num país organicamente bicéfalo.

Por isso, não sendo uma resposta a uma necessidade sentida, a discussão em torno do aeroporto do Centro de-

ve-se orientar numa dialética de estímulo às potencialidades intrínsecas ao território, como o turismo, mas sobretudo numa lógica de complementaridade nacional. O argumento de que todas as regiões do País têm um aeroporto com a exceção do Centro é pouco razoável. Assim como o é o de que a reconversão de um aeródromo ou base aérea acarreta investimentos pouco significativos, sendo que uma parte até poderá ser cofinanciada pela União Europeia. Os custos operacionais e de manutenção de infraestruturas sem potencial de procura são muito elevados, sobretudo num contexto de crise. Mas, neste caso, existe potencial de tráfego *outbound* face a um dinamismo urbano evidente e *inbound* associado ao turismo.

Nesta fase importa realçar que a ideia do aeroporto é uma antiga aspiração regional. No espaço geográfico que confina a Região Centro há várias aspirações locais para acolher um aeroporto regional, pelo que não é claro um consenso em torno de uma localização. São conhecidas motivações mais ou menos manifestas e latentes de projetos aeroportuários na Covilhã, Ovar, Monte Real (Leiria), Coimbra, Viseu e Fátima.

De acordo com o PROT do Centro, houve a opção deste documento estratégico de definir um modelo de organização do território regional tendo em conta a necessidade de “Articular a estratégia de desenvolvimento territorial com as opções definidas para a região do Norte e para a região de Lisboa e Vale do Tejo, em particular tendo em conta a localização do novo aeroporto de Lisboa e a futura acessibilidade ferroviária em alta velocidade” (CCDRC, 2011, p. 15).

As premissas “novo aeroporto de Lisboa” e “alta velocidade ferroviária” estão no atual contexto inviabilizadas, pelo que a acessibilidade da Região Centro ao nível do transporte aéreo poderá ser reequacionada. Tendo em conta que foi suspensa a construção da linha de alta velocidade, que iria colocar Coimbra a cerca de 1 hora de Lisboa e 40 minutos do Porto, anulando qualquer pretensão aeroportuária, a questão do aeroporto regional ganha uma nova substância.

Além disso, o PROT do Centro refere no capítulo do Sistema de Acessibilidades e Transportes, que há a “[...] possibilidade de virem a ser criadas condições infra-estruturais e de serviço para o desenvolvimento da aviação

comercial na Região Centro. Verifica-se um razoável consenso entre os atores da Região Centro, em torno da possibilidade de virem a ser criados um ou dois aeroportos regionais, especificamente orientados para o segmento *low cost*, os quais poderão constituir importantes alavancas para o sector do turismo (um no litoral e outro no interior). A concretização de iniciativas deste tipo pressupõe necessariamente uma forte articulação entre agentes turísticos e outros promotores da Região Centro e operadores internacionais de transporte aéreo (*low cost carriers*)” (CCDRC, 2011, p. 60).

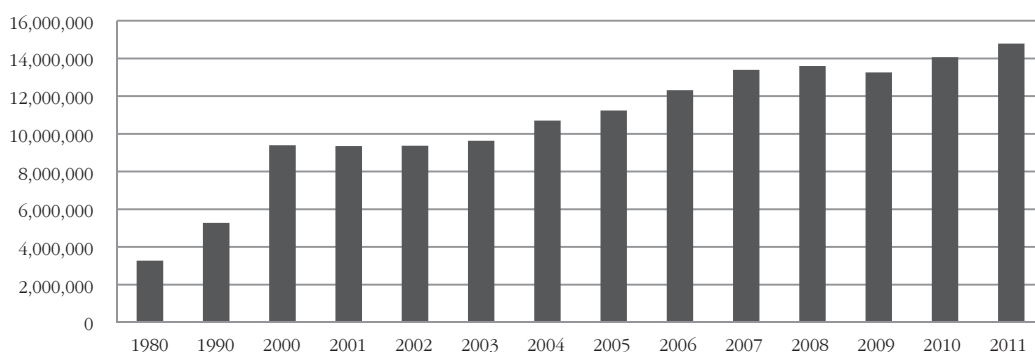
A concretização de duas infraestruturas num território com cerca de 1,8 milhão de habitantes parece-nos pouco razoável, embora as distâncias entre o interior e o litoral (assumindo o litoral como a localização mais adequada) possam ser consideráveis, ultrapassando em vários casos as 3 horas em transporte rodoviário. O PROT refere o consenso regional sobre a importância do aeroporto, embora a sistematização apresentada não permita perceber a sua função na estratégia regional, além da questão das *low cost*. O mercado das *low cost* é muito concorrencial e é necessário enquadrá-lo no contexto nacional e mesmo ibérico.

Importa introduzir um importante prisma na abordagem desta questão aeroportuária. Consta do Plano de Expansão do Aeroporto de Lisboa que este estaria preparado para funcionar até 2017, data programada para a abertura do NAL. Nesse âmbito, face às características da procura, foi estimado que a saturação do aeroporto se cifraria num volume de 15/16 milhões de passageiros anuais.

Embora exista uma ampla controvérsia sobre a saturação da Portela, o aeroporto apresenta fortes condicionantes de expansão. Os acréscimos de passageiros não são proporcionais aos sucessivos investimentos no aeroporto de Lisboa. Neste sentido, serão necessários investimentos muito substantivos para se manter o nível de conforto geral do aeroporto face ao previsível aumento da procura.

Desde 2000 que o crescimento médio anual do número de passageiros em Lisboa é de 4,3%, como é exposto no gráfico seguinte. Mantendo-se esse ritmo de crescimento, o aeroporto poderá entrar em rotura na capacidade de processamento de passageiros no final da segunda década do milénio.

FIGURA 4. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO NO AEROPORTO DE LISBOA



Fonte: ANA.



Com a alta velocidade ferroviária projetada para a presente década, era previsível a transferência para esse modo de transporte de parte dos passageiros que utilizam as rotas Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid (que representaram, em 2011, 1 585 178 passageiros, ou seja, 10,72% do número de passageiros processados no aeroporto de Lisboa). As premissas NAL e AVF são, nesta fase, uma incógnita. Significa isto que, a manter-se o nível de crescimento verificado nos últimos anos, o aeroporto de Lisboa deverá necessitar de novas intervenções a prazo.

O aeroporto do Centro deve surgir numa equação de complementaridade, distribuição e ajustamento de tráfego. Relembre-se a este propósito que, em 2011, 57,7% do tráfego comercial no aeroporto de Lisboa foi detido pela TAP – Transportes Aéreos Portugueses, S. A., com 8 539 087 passageiros. Portanto, existe margem para modelar o tráfego no âmbito da rede da ANA ao nível da companhia de bandeira.

### 5. A REGIÃO CENTRO NO CONTEXTO AEROPORTUÁRIO NACIONAL E IBÉRICO

O Sistema Aeroportuário Nacional é composto por 10 aeroportos, quatro dos quais continentais (Porto, Lisboa, Beja e Faro), dois na Madeira e quatro nos Açores; e 31 aeródromos, 59 heliportos e 11 bases militares.

Este sistema apresenta, em termos continentais, um certo equilíbrio, dado que existem atualmente três aeroportos com diferentes vocações consolidadas: o aeroporto de Faro tem uma vocação turística e sazonal, com forte implantação *low cost* associada aos fluxos de turistas para o Algarve; o do Porto, principal aeroporto do Noroeste peninsular, pretende “servir uma população de mais de 7 milhões de habitantes, desde o Finisterra ao Cabo Mondego e do Atlântico à várzea

do Douro” (AEP, 1999, p. 12), e, embora tenha uma forte presença de *low cost*, satisfaz um mercado muito centrado na região norte-atlântico; e o de Lisboa pretende assumir uma posição geoestratégica na relação entre a Europa e o Atlântico apresentando-se como a principal porta de entrada no País, com um peso crescente das companhias *low cost*, que servem a cidade e a região metropolitana e colocam Lisboa na rede europeia de *city breaks*. Podemos salientar a importância crescente das *low cost* nestes três aeroportos.

Por fim, o aeroporto de Beja, que foi inaugurado em 2011, está ainda numa fase de definição da sua função e, consequentemente, da sua área de influência, tendo sido inicialmente pensado para apoiar os potenciais empreendimentos turísticos a implementar no território, mas o seu arranque efetivo tem vindo a ser adiado.

Segundo o Sistema Aeroportuário Nacional, Portugal apresenta uma boa cobertura em termos aeroportuários, ou seja, no que respeita a aeroportos, aeródromos e heliportos. O rácio infraestruturas/dimensão do território indica uma relação razoável, atendendo às necessidades do País, tendo presente a distribuição geográfica das infraestruturas, a procura atual e prevista para os próximos 20 anos e a análise da evolução europeia. Até 2025, as estimativas de procura mostram que os aeroportos nacionais terão capacidade de resposta face às necessidades (a procura não deverá atingir os 50 milhões de passageiros, enquanto que a capacidade será de 60 milhões). Mas esta observação assentava na opção de construção do novo aeroporto de Lisboa, com uma capacidade operacional muito diferente da do atual aeroporto da capital portuguesa.

O mapa da figura seguinte apresenta as localizações das várias infraestruturas no território nacional continental e insular, de que consta o projeto do novo aeroporto de Lisboa, entretanto suspenso.

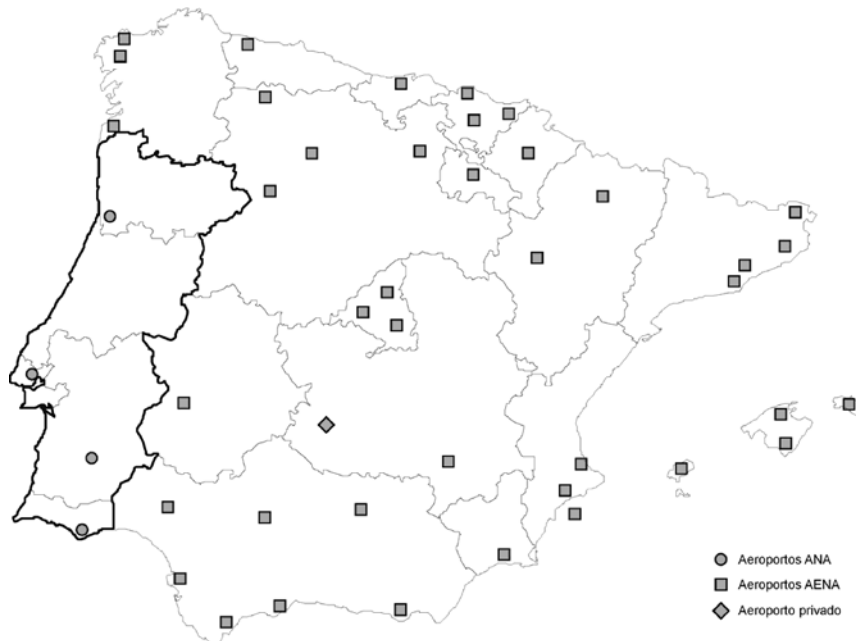
FIGURA 5. A REDE DE AEROPORTOS NACIONAIS



Em termos geográficos, é visível que o Centro de Portugal apresenta um vazio quanto à distribuição de infraestruturas aeroportuárias, o qual se estende às regiões transfronteiriças de Espanha (Extremadura e Castela e Leão), como podemos observar no mapa da figura seguinte. Embora esta observação não seja, *de per si*, muito

significativa, se atendermos à rede de cidades que esse espaço congrega, assim como às suas especificidades, deveremos reequacionar esta matéria. No quadro atual, o aeroporto do Porto dista 319 km do de Lisboa, o que representa um tempo de percurso em termos rodoviários de mais de três horas.

**FIGURA 6. A REDE DE AEROPORTOS DA PENÍNSULA IBÉRICA**



Os aeroportos são elementos-chave no desenvolvimento e na competitividade regional, um aspeto que é visível na sua multiplicação por toda a Europa. A Espanha é um exemplo de um país que tem tido uma política de forte aposta em infraestruturas aeroportuárias, apoiando tanto a competitividade como a coesão territorial, através da promoção das acessibilidades, embora em vários casos os custos de manutenção e subsidiação desta realidade sejam muito onerosos para os governos regionais.

Em Espanha, todas as regiões autonómicas possuem pelo menos um aeroporto, tendo, por exemplo, as seguintes regiões fronteiriças: Galiza (três aeroportos), Andaluzia (sete aeroportos), Extremadura (um aeroporto) e Castela e Leão (quatro aeroportos). Estes dados são sintomáticos das diferenças entre os dois países da Península Ibérica. A Espanha, sob jurisdição da AENA, tem 47 aeroportos, enquanto a ANA e a ANAM – Aeroportos da Madeira (detida maioritariamente pela ANA) têm 10, quatro dos quais no arquipélago dos Açores e dois no da Madeira. No final de 2008, foi inaugurado o aeroporto de Ciudad Real, o primeiro aeroporto privado de Espanha, que veio a revelar-se um caso de insucesso face à cobertura existente naquele espaço, embora fosse apontado como um exemplo dada a sua proximidade em relação a Madrid, através da sua articulação com a alta velocidade ferroviária.

Apesar desta realidade ibérica, deve-se ver que a construção de novos aeroportos tem associadas muitas dúvi-

das. De acordo com Miguel Sodupe Roure, “Em Espanha só existem 7 ou 8 aeroportos que ‘valem dinheiro’: Madrid, Barcelona, turísticos e eventualmente Valência. Portanto, temos um sistema em que os aeroportos ricos subsidiam os pobres [...]. Esta mentalidade de subsidiar aeroportos pequenos desperdiçando benefícios para o desenvolvimento é uma situação um pouco perversa” (AEP, 1999, p. 81).

Numa ótica exclusivamente regional, o rácio população por aeroporto é, no caso português, em média, superior ao dos aeroportos espanhóis inseridos em regiões transfronteiriças em virtude do seu número, embora com as exceções do Alentejo e do Algarve (o peso do turismo é nuclear para o desempenho deste aeroporto).

O quadro seguinte apresenta o rácio população por aeroporto e permite-nos constatar que a Região Centro apresenta um rácio entre aeroporto e potencial de passageiros gerados regionalmente muito interessante em termos nacionais e ibéricos. Além da população, o turismo é um elemento muito importante na formação de tráfego, que apresenta um valor crescente na região.

A Espanha apresenta um quadro de desconcentração dos aeroportos por todas as regiões. De acordo com Velloso Gregório, “[...] a desconcentração também pode ser eficiente desde que efectuada entre aeroportos de um mesmo sistema com vocações idênticas e servindo regiões comuns ou de grande proximidade. De contrário não é na desconcentração que se deve apostar mas na complemen-



taridade das vocações” (AEP, 1999, p. 105). Esta questão é sensível, porque, devido à regionalização do transporte

aéreo, existirão mais aeroportos, mais voos e maior dispersão do tráfego.

**QUADRO 1. RÁCIOS POPULAÇÃO/AEROPORTO POR REGIÃO**

Região	População (2011)	N.º Aeroportos	Média Pop./Aeroporto	Tráfego Passageiros (2011)
Norte	3 689 609	1	3 689 609	6 003 408
Centro	1 744 397	0	1 744 397	-
Lisboa	3 404 882	1	3 404 882	14 790 242
Alentejo	757 190	1	757 190	2 568
Algarve	451 005	1	451 005	5 615 580
Andaluzia	8 371 270	7	1 195 895	20 474 152
Galiza	2 772 928	3	924 309	4 453 383
Extremadura	1 104 499	1	1 104 499	56 119
Castela e Leão	2 540 188	4	635 047	620 530

Fonte: elaborado a partir de dados da ANA, AENA, INE Portugal, INE Espanha.

Por exemplo, a região da Galiza possui três aeroportos – Corunha, Santiago de Compostela e Vigo –, cujo tráfego total é menor do que o do Porto. Este fraco desempenho dos aeroportos galegos está ligado à estratégia de concentração em Madrid, que foi levada a cabo pelo Estado espanhol, bem como aos resultados negativos da dispersão. Existe grande concorrência entre aeroportos para a captação de operadores, nomeadamente *low cost*. No caso nacional, a construção do NAL implicaria uma estratégia de concentração de tráfego e carga naquele aeroporto que inviabilizaria novas infraestruturas aeroportuárias no território continental, como no caso do aeroporto para a Região Centro.

A Região Centro apresenta, à luz de uma análise meramente quantitativa da população, comparativamente a outras regiões, condições para a localização de um aeroporto. Apesar das expectativas existentes<sup>1</sup>, decorrentes do facto de a região apresentar potencial turístico (projetos turísticos do Oeste e de Fátima), emigração e uma rede de centros urbanos de dimensão intermédia, o Sistema Aeroportuário Nacional refere que não existe necessidade de novas infraestruturas.

Mas, abandonadas as infraestruturas de “nova geração”, como o NAL e a AVF, deve-se olhar para o território e para as suas necessidades. O PNPOT salienta a importância do polígono Leiria/Coimbra/Aveiro/Viseu, que necessita de uma maior integração na rede urbana de hierarquia superior (Silva, 2008b), a qual pode ser materializada através de um aeroporto, de modo a reforçar as cidades como polos regionais de competitividade. Na mesma linha, a *Agenda Territorial 2020* defende o policentrismo e o de-

envolvimento equilibrado de cidades e regiões. A descentralização também é feita através da capacitação dos territórios com efetivos instrumentos de desenvolvimento, como um aeroporto.

## 6. ANÁLISE COMPARATIVA DAS POSSÍVEIS LOCALIZAÇÕES

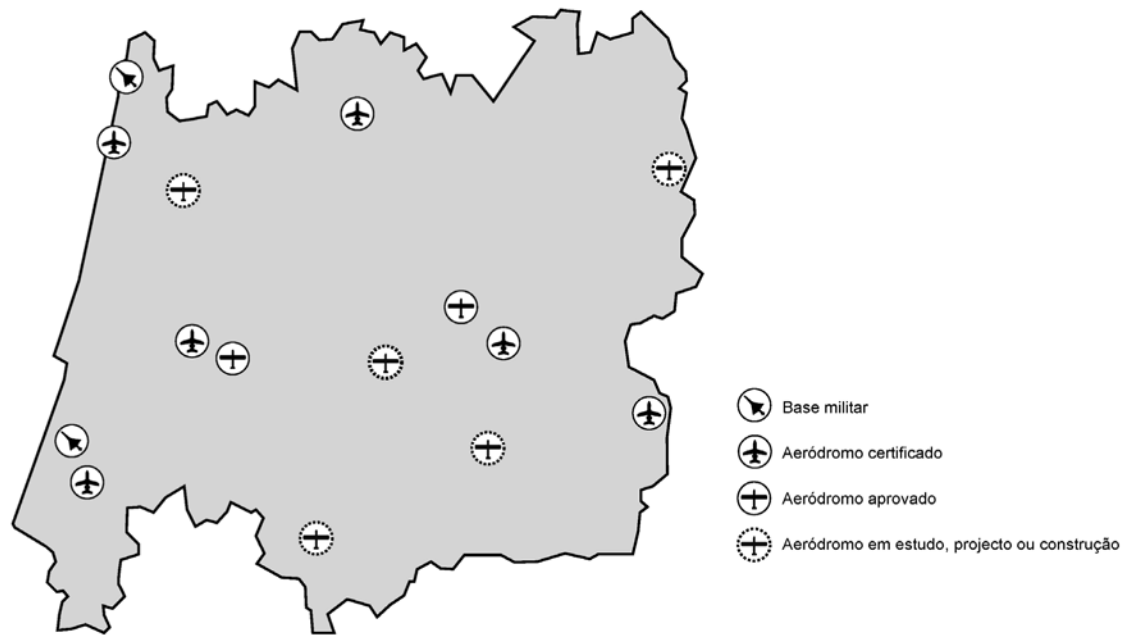
A questão de onde localizar é sempre uma matéria de complexa decisão técnica e sobretudo política. Embora esta decisão não esteja em questão, verificámos os locais passíveis de acolherem um aeroporto, numa equação de aproveitamento de uma infraestrutura existente, seja aeródromo ou base aérea, carecendo obviamente de adaptações significativas na maioria dos casos.

O mapa da figura seguinte expõe as infraestruturas aeroportuárias da Região Centro (CCDRC, 2007), designadamente:

- Duas bases aéreas localizadas em Maceda (Ovar) e Monte Real (Leiria);
- Seis aeródromos certificados, localizados em Aveiro (São Jacinto), Coimbra, Covilhã, Leiria, Viseu e Idanha-a-Nova (Monfortinho, atualmente encerrado), maioritariamente de propriedade e gestão municipal (Leiria é a exceção) e possuindo pistas com comprimento inferior a 1400 metros;
- Dois aeródromos aprovados, localizados na Lousã e em Seia, ambos de propriedade e gestão municipal e com pistas de 600 e 1470 metros, respetivamente;
- Cinco aeródromos em fase de estudo, projeto ou construção, a localizar em Águeda, Alto Leomil (Almeida), Castelo Branco, Pampilhosa da Serra e Proença-a-Nova, todos de propriedade e gestão municipal e com pistas de comprimento não superior a 1500 metros.

<sup>1</sup> A imprensa e diversas fontes existentes na Internet referem a defesa de um aeroporto na Região Centro sobretudo através do aproveitamento da base militar de Monte Real.

FIGURA 7. INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS DA REGIÃO CENTRO



A construção de uma infraestrutura de raiz é complexa, dados os elevados custos que implica. Nesta ótica, a reconversão ou o aproveitamento das bases aéreas para fins civis parece ser à partida a solução mais pertinente. Esta é a solução que tem vindo a ser adotada em vários contextos. Em muitos países europeus, após o fim da Guerra Fria, assistiu-se a um processo de reconversão de bases aéreas para utilização conjunta ou mesmo apenas comercial (Monteiro, 2006). As bases aéreas desativadas deixaram normalmente disponível uma vasta área, com um conjunto de infraestruturas disponíveis, nomeadamente as pistas, pelo que a sua utilização permitiu significativas poupanças em termos de tempo e recursos. Este tipo de opção é vantajosa para fixação de companhias *low cost*, dados os baixos custos na infraestruturação, com reflexos nas taxas aeroportuárias. Nos casos em análise, Ovar e Monte Real não são bases desativadas, pelo que a viabilidade de uma utilização civil carece da anuência da Força Aérea Portuguesa (FAP), o que é matéria muito complexa, como se viu no caso do aeroporto de Beja e da Base Aérea n.º 11.

A base de Maceda (Aeródromo de Manobra n.º 1), em Ovar apresenta uma localização muito próxima da cidade do Porto, de cerca de 46 km (42 minutos em transporte rodoviário). Numa lógica de *low cost airport* para a região metropolitana do Porto, esta localização até seria interessante, dada a proximidade do Porto; contudo, o aeroporto Francisco Sá Carneiro apresenta disponibilidade de capacidade. De acordo com as *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional*, este aeroporto tem capacidade disponível para os próximos 20 anos (MOPTC, 2006). Além disso, trata-se de um aeroporto muito funcional e com um desempenho muito interessante, como base de uma importante companhia *low cost* e na captação de tráfegos tanto da Região Norte como da Galiza. Enquanto

hipótese de aeroporto para a Região Centro, a proximidade do Porto anula a sua função aeroportuária. A sua localização também não é a mais adequada em termos de ordenamento, visto não apresentar centralidade no território.

A base aérea de Monte Real (Base Aérea n.º 5), situada no concelho de Leiria, é uma infraestrutura militar muito capacitada em termos operacionais e estratégica para a FAP, sendo por isso complexa uma utilização mista, militar e comercial. Esta hipotética localização tem a vantagem de se situar na faixa litoral, onde se concentra uma parte importante da população da região, beneficiando polos turísticos como Fátima, Oeste, Figueira da Foz, Óbidos ou Alcobaça e a própria cidade de Coimbra, da qual dista cerca de 78 km. Mas, em relação aos principais polos do interior (Guarda, Viseu, Castelo Branco e Covilhã), a distância cifra-se entre os 186 km e os 259 km, o que se traduz sempre em mais de duas horas de trajeto. Esta tem sido apontada como a localização mais viável pelas entidades autárquicas e ligadas à promoção turística.

Ao contrário de Maceda, Monte Real, dada a distância de Lisboa (cerca de 170 km), não configura uma estratégia *low cost airport*. Afastada a hipótese da construção do novo aeroporto de Lisboa, esta base surgiu como uma das localizações possíveis do terminal destinado a apoiar a Portela. Essa possibilidade, embora remota numa estratégia *low cost*, face à distância de 1.50 hora em autoestrada, iria criar condições para que Monte Real se afirmasse também como aeroporto da Região Centro. A localização em Monte Real é benéfica em termos turísticos, dado que abrange três regiões de turismo: Centro, Oeste e Leiria-Fátima. Contudo, numa visão centrada na região, a localização do aeroporto em Monte Real não é a mais estratégica numa lógica de competitividade e coesão. Também se deve observar que Monte Real é uma base estratégica para

a Força Aérea Portuguesa, o que dificultaria uma utilização mista. Além disso, a proximidade de Lisboa implicaria a sobreposição de *binterlands*.

Diversas cidades detentoras de aeródromos municipais têm também aspirações no que diz respeito à localização de um aeroporto. A Covilhã tem um aeródromo e um curso de Engenharia Aeronáutica na Universidade da Beira Interior, que tem alimentado esse objetivo. Apesar de aquela faixa interior integrar várias cidades médias relevantes no contexto sub-regional, as características socioeconómicas e geodemográficas da região não exigem um aeroporto.

São conhecidas as pretensões de Fátima a acolher uma infraestrutura para receber os visitantes estrangeiros que visitam o santuário. Como Monte Real, esta localização concentra uma parte da população de Leiria, Coimbra e Santarém e também teria no seu *binterland* parte da faixa litoral do Centro. Contudo, a localização de Fátima não é a mais benéfica para a Região Centro no seu todo, dada a distância face a todo o interior e o Norte da região (239 km em relação à Guarda; 207 km em relação a Viseu; 150 km face a Castelo Branco) e dada a proximidade de Lisboa (cerca de 1.30 hora).

Coimbra é outra das possibilidades para uma hipotética localização aeroportuária. A cidade, a mais populosa da região, tem cerca de 100 000 habitantes e o concelho ultrapassa os 140 000 habitantes. Além disso, dever-se-á ter em conta o número de estudantes da universidade, que ultrapassa os 20 000 (21 510 alunos em 2009/2010). Estes números indicam que em Coimbra poderá funcionar o *city effect*, pelo que o aeroporto beneficiará das vantagens económicas e dos efeitos de escala proporcionados pela aglomeração urbana. No contexto da Região Centro, Coimbra é a única cidade, tendo em conta a sua história e a sua vocação universitária, com capacidade para atrair *city users*, um elemento-chave para o sucesso do turismo associado ao *low cost*.

Saliente-se ainda que toda a faixa litoral está na área de influência de Coimbra, com destaque para a Figueira da Foz (53 km) e Mira (54 km). Em sentido inverso ao do poder de compra da região, Coimbra apresenta-se como um dos 10 concelhos com maior rendimento *per capita* do País.

A cidade apresenta uma distância equilibrada face ao aeroporto do Porto (133 km e cerca de 1.30 hora de distância) e ao de Lisboa (207 km e cerca de 2.20 horas), que acompanha a distribuição dos aeroportos nacionais (Lisboa dista de Beja 175 km e cerca de 2 horas e Beja dista de Faro 148 km e 1.40 hora). Portanto, em relação a Monte Real, Coimbra tem maior exclusividade territorial.

A escolha da localização deve depender da função urbana, mas também associar-se a condições geográficas, morfológicas e climáticas indispensáveis. E, neste padrão, o atual aeródromo de Coimbra apresenta algumas limitações operacionais. A capacidade de expansão é também um ponto relevante, sobretudo se existirem condicionalismos de cariz ambiental que possam constituir constrangimentos às atividades aeroportuárias. Portanto,

uma possível escolha por Coimbra não deverá integrar-se na opção menos onerosa de reconversão de uma infraestrutura existente, mas pela construção de raiz, o que implica condicionalismos financeiros e sobretudo temporais. A localização de Coimbra é a mais benéfica, dado que tem centralidade no território do Centro, embora com maior ênfase no Centro Litoral, onde se concentra parte significativa da população da região. No contexto das possíveis localizações, a área em torno de Coimbra parece-nos a mais vantajosa para o turismo do litoral, assim como para o residencial e rural, fora do *binterland* do aeroporto de Lisboa.

A Região Centro apresenta características muito interessantes para as *low cost* enquanto destino turístico ainda por consolidar em termos externos: possui uma panóplia de atrações que vai do *sol e mar* (a Região Centro tem 23 praias com «Bandeira Azul», 18 costeiras e cinco fluviais) ao *turismo de natureza* (com destaque para a serra da Estrela); ao *turismo náutico* no rio Mondego; aos resorts *integrados e ao turismo residencial* no Oeste; ao *turismo de negócios* e ao *golfe*; à *gastronomia e aos vinhos*; à *saúde e ao bem-estar* associados às várias termas; ao *touring cultural e paisagístico*; e aos *city breaks* em Coimbra, dados a vertente cosmopolita da universidade e a história e o património da cidade.

Como podemos observar, a questão onde localizar, apesar de algum consenso em torno da opção mais barata, que é Monte Real, não é uma matéria simples. Coimbra tem um aeródromo que apresenta alguns condicionalismos e limitações. Contudo, tomamos a área de Coimbra, e não necessariamente o atual aeródromo, como a localização preferencial ao nível do ordenamento do território, dada a centralidade na região e o dinamismo urbano. Face a Monte Real, a localização em Coimbra apresenta maior exclusividade territorial e menor sobreposição face ao aeroporto de Lisboa.

Deve-se referir que a “[...] área de influência de um aeroporto só muito raramente ultrapassa as três horas de percurso terrestre, normalmente por estrada” (AEP, 1999, p. 25). Numa área de influência até 90 minutos, uma infraestrutura em Coimbra deverá representar cerca de 1 623 615 habitantes, que em parte estão também integrados nos *binterland* de Lisboa e Porto. A cerca de uma hora, vivem em redor da potencial localização cerca de 965 000 habitantes, o que demonstra um *anel* com características urbanas, através da rede de cidades existentes em torno de Coimbra.

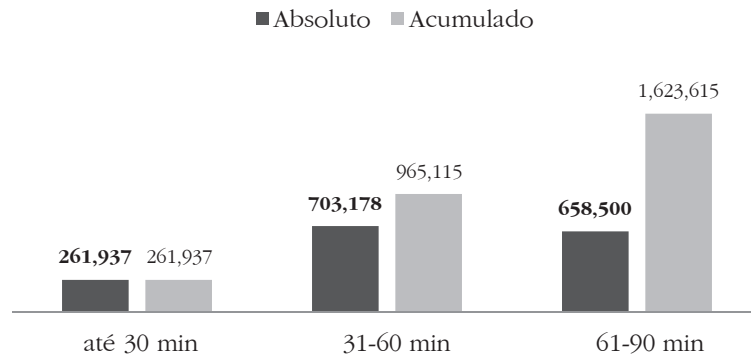
A área de Coimbra parece-nos a opção mais consistente face à sua localização central na região e tendo presente a população concentrada no *binterland* desta hipotética localização. Sobre a área suscetível de integrar o *binterland*, deve-se referir que “A intermodalidade é particularmente pertinente no caso do transporte aéreo, pois um aeroporto não serve apenas uma cidade, mas uma área que pode ter um raio de 200 km” (Dionízio, 2000, p. 135).

Face a Monte Real, Coimbra tem acessibilidades rodó e ferroviárias consolidadas, o que implicará menos investimentos. A capacitação intermodal de Monte Real poderá ter

custos de uma ordem de grandeza superior às das intervenções em Coimbra. Está projetada uma nova Estação Central de Coimbra, que irá integrar as linhas ferroviárias conven-

cional e de alta velocidade (o adiamento do projeto não implica o abandono da alta velocidade em Portugal), o Sistema de Mobilidade do Mondego e os transportes rodoviários.

**FIGURA 8. NÚMERO DE RESIDENTES A 30, 60 E 90 MINUTOS DA LOCALIZAÇÃO DE COIMBRA**

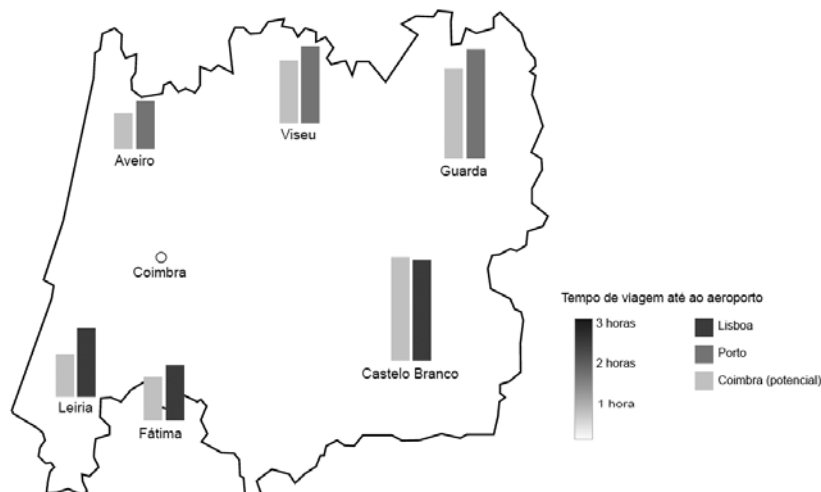


Fonte: Elaborado a partir de dados do INE (2011). Os tempos foram medidos a partir do *site* [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com). A análise teve como base a população de cada município, como se estivesse concentrada na sua sede.

Para aferir a exclusividade territorial, procedeu-se à comparação dos tempos de percurso entre aeroportos e polos relevantes do Centro. Neste âmbito, constatou-se que Coimbra tem vantagens em termos de tempo face aos principais polos urbanos e turísticos da Região Centro, em relação aos aeroportos consolidados de Lisboa e Porto. Em relação ao Porto, é mais rápida, embora com diferenças pouco consideráveis,

uma deslocação rodoviária de Aveiro, Viseu e Guarda para o potencial aeroporto em Coimbra, do que para o aeroporto Sá Carneiro. No caso de Lisboa, com exceção de Castelo Branco, tanto Fátima como Leiria são localidades que estão mais perto da cidade do Mondego do que da capital. Para os turistas que se deslocam a Fátima num período muito curto, Coimbra apresenta vantagens competitivas face a Lisboa.

**FIGURA 9. TEMPO DE VIAGEM DOS PRINCIPAIS POLOS URBANOS DA REGIÃO CENTRO FACE AOS AEROPORTOS DE LISBOA, PORTO E COIMBRA (POTENCIAL), EM HORAS**



Verificamos que as cidades do interior, como Castelo Branco e Guarda, estão a distâncias consideráveis, pelo que os aeroportos espanhóis poderão assumir uma função de concorrência. Embora a cidade da Guarda esteja a cerca de 2 horas de Coimbra (152 km) e aproximadamente 1.48 hora de Salamanca (163 km), uma hipotética ameaça para um aeroporto localizado no Centro Litoral, e em Coimbra em particular, é relativamente baixa, dado que o aeroporto de

Salamanca, em 2011, teve apenas 37 249 passageiros, o que demonstra a oferta relativamente escassa desse aeroporto.

A ameaça transfronteiriça no caso de Badajoz em relação a Castelo Branco é pouco consolidada. Embora Coimbra esteja mais distante (225 km, face aos 172 km de Badajoz), em termos de tempo é mais rápido deslocar-se de Castelo Branco para Coimbra (2.18 horas) do que para Badajoz (2.23 horas). Também este aeroporto espa-

nhol apresenta uma oferta limitada, com 56 119 passageiros processados em 2011.

Existe um grande potencial turístico neste vasto território que poderá ser favorecido por uma infraestrutura aeroportuária, sobretudo vocacionada para um determinado tipo de viagens. Coimbra é uma cidade com uma história e uma cultura muito particulares, tendo uma das mais antigas universidades da Europa. É, no contexto nacional, uma das maiores universidades, sendo muito relevante a comunidade de alunos estrangeiros (2291 alunos em 2009/2010) que escolhem esta universidade pelo seu prestígio. Neste contexto, as companhias *low cost* poderão vir a ter uma grande preponderância no turismo regional, através da transformação do Centro numa marca de âmbito europeu. A região poderá beneficiar do poder indutor de tráfego das *low cost carriers*, embora se deva ponderar o enquadramento concorrencial e competitivo do Centro face à realidade atual da Easyjet em Lisboa e da Ryanair no Porto.

O potencial aeroporto irá competir com os de Lisboa e do Porto. A concorrência entre aeroportos não é necessariamente negativa, dado que exige uma maior eficiência aeroportuária e estratégias de captação, com benefícios para a região. No entanto, é preciso equacionar a pertinência de um projeto aeroportuário do Centro no contexto da empresa ANA, em vias de privatização.

## 7. NOTAS CONCLUSIVAS

Este artigo pretendeu sistematizar os prós e contras da opção por um aeroporto na Região Centro, que não está em análise de um ponto de vista técnico e político, mas que em termos de desenvolvimento regional pode ser pensado.

Importa referir que um aeroporto, por si só, não implica nenhum tipo de desenvolvimento, se as dinâmicas do território não necessitarem desse *pivot* estratégico. Não se deve conceber os impactos de um aeroporto como uma equação simples, pensando que, se adicionarmos uma infraestrutura aeroportuária a qualquer território, o resultado será o desenvolvimento. Considera-se que há uma relação de complementaridade e potenciação de um aeroporto num território com dinâmica, que será por sua vez capacitado por um aeroporto.

No caso da Região Centro, as dinâmicas existentes, ao nível de população, fluxos turísticos, dinamismo urbano, capacidade industrial e oferta universitária, tendem a demonstrar a razoabilidade de uma intervenção desta natureza. Neste caso concreto, e ao contrário do aeroporto de Beja, uma infraestrutura aeroportuária recente, alicerçada em dinâmicas emergentes de médio e longo prazo, o aeroporto consolidaria as dinâmicas existentes no Centro. Os vários polos de desenvolvimento da Região Centro poderão beneficiar de uma infraestrutura de primeiro nível.

Ao longo dos últimos anos têm existido algumas movimentações em vários polos da região que têm enfatizado a importância estruturante de um aeroporto no desenvolvi-

mento local e regional. Neste sentido, no campo do ordenamento do território, equacionámos várias alternativas de localização, procurando a que melhor poderia potenciar a economia regional. Nesta matéria de grande complexidade, considera-se que Coimbra apresenta maior exclusividade territorial, enquanto a opção por Leiria (Monte Real) coincide em parte com a área polarizada em torno de Lisboa. Numa lógica de ordenamento do território do Centro, dado que a região está integrada nos principais eixos rodovias e ferroviários, no corredor norte-sul, Coimbra parece-nos a opção mais viável, dados a sua integração territorial e o seu dinamismo urbano, que não deverão passar pelo atual aeródromo, porque apresenta limitações de várias ordens.

No atual momento de crise, o investimento público tem um custo de oportunidade muito elevado; por isso, as obras públicas serão orientadas numa dialética custo-benefício, embora este tipo de investimento possa ser enquadrado na nova programação financeira comunitária 2014-2020, atenuando o esforço financeiro do Estado.

Num quadro de escassez de recursos, à partida a oportunidade de um novo aeroporto, depois do adiamento do NAL, uma infraestrutura que representaria um investimento muito significativo, poderá ser considerada desintegrada da realidade atual. Contudo, o projeto do aeroporto da Região Centro é um projeto nacional na medida em que libertará tráfego de Lisboa, o que permitirá alongar o ciclo de vida deste aeroporto e adiar obras de ampliação ou mesmo a construção de raiz de uma nova infraestrutura de grande dimensão nos próximos anos. É um projeto regional, na medida em que capacitará a região com uma infraestrutura de primeiro nível, dimensionada à sua função, importante na afirmação turística e empresarial do Centro. Importa relevar que a procura do Centro como destino de férias para turistas estrangeiros tem vindo a crescer nos últimos anos de uma forma consolidada.

A compreensão da necessidade, da oportunidade e da viabilidade de uma infraestrutura aeroportuária na Região Centro não se encerra neste artigo. Contudo, é um contributo de sistematização sobre um instrumento de competitividade e desenvolvimento regional. Num contexto de globalização, o aeroporto para a Região Centro poderá conjugar equidade, competitividade e valorização do território e assim afirmar a região em áreas como o turismo e a logística.

## BIBLIOGRAFIA

- AEP (1999), *Estratégia e Gestão de Aeroportos*, Seminário da Associação Empresarial de Portugal, Porto, AEP.
- Benko, Georges (1999), *A Ciência Regional*, Oeiras, Celta Editora.
- CCDR CENTRO (2007), PROT Centro, *Diagnóstico e Contributos para Uma Visão Estratégica Territorializada da Região Centro*, Volume I – *Factores Estruturais e Dinâmicas de Evolução do Modelo Territorial da Região Centro*, Coimbra, CCDRC.

- CCDR CENTRO (2011), PROT Centro, *Proposta de PROT-Centro*, Coimbra, CCDRC.
- Dionízio, Victor (2000), *As Infra-Estruturas Produtivas e os Factores de Competitividade das Regiões e Cidades Portuguesas*, Lisboa, Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional.
- Monteiro, José de Sousa (2006), “As atribuições do aeroporto de Beja (I)”, *Economia Global e Gestão*, Vol. XI, n.º 3, pp. 181-188.
- 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>.
- Pinto, António Diogo (2007), *Um Aeroporto Estruturante*, acedido a 3 de outubro de 2008 em [oge.risco.pt/ftp/DiogoPinto-aeroporto-estruturante.rtf](http://oge.risco.pt/ftp/DiogoPinto-aeroporto-estruturante.rtf).
- Silva, Fernando Nunes da (2008a), “Os (novos) grandes projectos e as prioridades do país”, *Cadernos de Economia*, Ano XXI, n.º 83, pp. 12-18.
- Silva, Jorge, e Rosário Macário (2008b), *Regional Airports and Local Development: Are There Any Pitfalls?*, comunicação apresentada no I Workshop da APDR: “O Impacto dos Aeroportos no Desenvolvimento Regional”, Lisboa, 28 de novembro de 2008.
- <http://datacentro.ccdrc.pt>  
[www.aena-aeropuertos.es](http://www.aena-aeropuertos.es)  
[www.ana.pt](http://www.ana.pt)  
[www.ine.es](http://www.ine.es)  
[www.ine.pt](http://www.ine.pt)  
[www.turismodeportugal.pt](http://www.turismodeportugal.pt)  
[www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)  
[www.territorioportugal.pt/pnpot/](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/)  
<http://ec.europa.eu/>
- O autor agradece a Miguel Medalha na elaboração da informação cartográfica.