



José Freitas,
*e-GEO – Centro de Estudos de Geografia e
Planeamento Regional* ~ jfgfreitas@hotmail.com

João Figueira de Sousa,
*e-GEO – Centro de Estudos de Geografia e
Planeamento Regional* ~ j.fsousa@fcsh.unl.pt

As valências do Aeroporto de Beja: a Carga Aérea

Acessibilidade, Migrações e Desenvolvimento

1. Introdução

O Aeroporto de Beja é um caso muito particular no contexto aeroportuário, que deriva do facto da sua justificação não radicar da dinâmica regional e das necessidades sentidas pelas actividades económicas. A justificação desta infra-estrutura aeroportuária tem sido projectada em função das «dinâmicas emergentes» identificadas para a região, designadamente os projectos turísticos a concretizar a médio e longo prazo na região, embora a carga aérea seja também identificada como uma oportunidade para o aeroporto.

A viabilidade do aeroporto poderá resultar através de um conjunto de áreas com potencial, como o turismo, a logística e a indústria aeronáutica, mas com um período de concretização longo e muito dependente de investimentos substantivos, na sua maior parte externos à própria região.

A carga aérea constitui uma das oportunidades para o aeroporto, atendendo ao potencial agrícola a gerar com a implementação do projecto de rega de Alqueva. O paradigma empresarial agrícola que poderá ser incrementado no Baixo Alentejo necessitará de um transporte aéreo que permita a colocação dos produtos perecíveis nos mercados europeus.

Apesar das contingências do projecto, é pressuposto dos defensores do aeroporto que este constitua, num quadro de médio prazo, um «pivot» de ligação entre as potencialidades regionais e os mercados externos, bem como de integração nos fluxos inter-regionais.

Presentemente, o Baixo Alentejo, a sub-região onde a infra-estrutura está localizada, apresenta especificidades socioeconómicas e geodemográficas que têm gerado muitas dúvidas sobre a capacidade do aeroporto em se constituir num efectivo instrumento de desenvolvimento com reais impactos na economia regional. Por isso, quando se analisa este aeroporto, deve-se

tomar como premissa de base que a infra-estrutura não se enquadra nos casos «clássicos» de localização.

Todavia, os impactos económicos que os aeroportos têm demonstrado nos mais variados contextos, associados a um conjunto de potencialidades identificadas na região, têm contribuído para a assumpção da natureza estratégica do Aeroporto de Beja. Desde os anos 80 que entidades de relevância regional de Beja¹ têm vindo a desenvolver diversos e constantes esforços junto do poder político a fim de consolidar um projecto tomado como estruturante no desenvolvimento regional.

Neste artigo, pretende-se analisar as possibilidades de afirmação do Aeroporto de Beja na área da carga aérea, no contexto das dinâmicas endógenas actuais e futuras.

2. O contexto histórico do Aeroporto de Beja

Com mais de três décadas, o «processo» Aeroporto de Beja tem sido marcado por incertezas e controvérsias. Ao longo desse período, o projecto encontrou-se em vários momentos suspenso devido a questões de natureza política. Mesmo numa fase em que se ultima a sua inauguração, o aeroporto ainda não gera consenso sobre as suas potenciais funções no quadro aeroportuário nacional, atendendo à natureza das dinâmicas económicas da região.

Em termos históricos, este aeroporto resulta do aproveitamento para fins comerciais da Base Aérea N.º 11 (BA11) da Força Aérea Portuguesa. O *nascimento* da Base Militar remonta aos anos 60, no âmbito de acordos bilaterais entre o Estado Português e a República Federal da Alemanha (RFA), com vista a proporcionar facilidades de treino operacional à Força Aérea da RFA. A localização na região beneficiou de um conjunto de 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 cariz civil para a Base, com forte vocação de carga, a fim de apoiar as actividades agrícola e agro-industrial da região. Em certa medida, esta ideia segue 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 infra-estrutura. Após alguns anos de indefinição, em 1998, o Governo nomeia 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, 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 de «Terminal Civil de Beja», na gestão da ANA – Aeroportos de Portugal.

A integração do Aeroporto de Beja no seio da ANA permitiu aos agentes económicos terem um interlocutor institucional, com competências para negociar e apoiar as empresas e companhias com interesse em se fixarem no aeroporto, nomeadamente empresas do ramo logístico e de gestão de carga aérea.

¹ A Câmara Municipal de Beja, o Núcleo de Empresários e a Associação de Municípios de Beja.

3. A contribuição dos aeroportos no desenvolvimento regional

A importância depositada nesta infra-estrutura aeroportuária provém do facto do transporte aéreo e nesse âmbito os aeroportos, terem demonstrado em diversos contextos a sua capacidade em promover o desenvolvimento e a competitividade dos territórios, bem como em introduzir alterações no seu tecido socioeconómico. Um aeroporto é um elemento estruturador do espaço com efeitos positivos no desenvolvimento económico.

Todavia, se é indubitável a importância dos aeroportos na competitividade de cidades e regiões, na fixação de empresas, na geração de emprego, no apoio às actividades económicas e nas externalidades positivas ao nível das acessibilidades, não se deve menosprezar que os seus impactos derivam de factores diversos, onde o «espaço» é uma variável que não é igualmente atractiva em diferentes contextos. Os impactos de um aeroporto não são fenómenos lineares, de causa-efeito, antes traduzem um modelo complexo e multidimensional.

O aeroporto é uma infra-estrutura produtiva, pela capacidade de gerar impulsos positivos na dinamização de uma economia. O reflexo dessa atractividade é materializado nos seguintes dados: os aeroportos representam cerca de 8% do PIB mundial; transportam mais de 4 mil milhões de passageiros anuais; processam 40% do valor das exportações e a indústria do transporte aéreo representa cerca de 29 milhões de postos de trabalho (Fageda, 2009).

Na Europa, mais de 7,5 milhões de empregos dependem, directa e indirectamente, do transporte aéreo (Coutinho, 2008). O impacto de um aeroporto em termos de criação de emprego pode diferir em contextos diferentes. Contudo, de acordo com Germà Bel (2009), 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. Estes dados tornam evidente a relação positiva entre aeroportos e desenvolvimento, o que tem alimentado a visão estratégica dos aeroportos, inclusive no caso de Beja.

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

4. As oportunidades do Aeroporto de Beja

A EDAB identificou, em função das características e potencialidades da região, um conjunto de oportunidades para o aeroporto, como o turismo, a manutenção aeronáutica e a logística/carga aérea. O Alentejo apresenta evidentes potencialidades em termos turísticos. Nos últimos anos foram anunciados diversos empreendimentos turísticos, no segmento residencial, que deverão representar mais de 50 mil camas para os próximos 10-20 anos. Estes projectos PIN (Potencial Interesse Nacional) deverão envolver um investimento de cerca de 8 mil milhões de euros (Borges, 2008). Neste contexto, o Litoral Alentejano e Alqueva afiguram-se os pólos centrais da nova oferta turística da região.

As características da infra-estrutura, as particularidades da região a nível meteorológico e urbano e alguns projectos no domínio aeronáutico instalados e a instalar no Alentejo, conferem

a Beja condições propícias para o desenvolvimento de actividades ligadas à aeronáutica, como a manutenção e o treino de pilotos.

Por fim, a componente logística integra-se nesse quadro de oportunidades, associada ao transporte de carga especial e/ou de produtos frescos da região, cuja concretização deriva do potencial agrícola de Alqueva. As características da infra-estrutura e da região ao nível da operacionalidade aeroportuária constituem elementos determinantes.

Estas oportunidades identificadas para a região, para as quais o aeroporto é fundamental, encontram-se inscritas no *Programa Operacional Regional do Alentejo 2007-2013*, que evidencia a sua importância como alavanca do desenvolvimento económico da região, no apoio à actividade turística, designadamente na resposta à emergência dos empreendimentos do Litoral Alentejano e Alqueva, no transporte de carga (produtos agro-alimentares) e em várias valências ligadas à manutenção de aeronaves e criação de um pólo de fabricação aeronáutica. Este documento estratégico salienta que os factores endógenos do Alentejo são favoráveis ao sector aeronáutico.

O documento *Alentejo 2015*, que define as grandes linhas de uma estratégia de desenvolvimento territorial, estabeleceu as áreas estruturantes para o Alentejo. Neste contexto, devem-se evidenciar a promoção da inovação, a intensificação tecnológica e do capital humano, materializadas na aposta nas energias renováveis, nas TIC, aeronáutica e tecnopólos, bem como na exploração da posição territorial estratégica em termos logísticos.

Contudo, a transição da gestão do aeroporto da EDAB para a ANA, através do Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de Setembro, implicou, entre muitos aspectos, a alteração da própria visão do potencial do aeroporto. A ANA está a posicionar o aeroporto, para a sua fase de arranque, noutras áreas, como o transporte de passageiros, o estacionamento de longa duração e a carga área. Neste âmbito, verifica-se que ambas as entidades reconhecem na carga, uma das possibilidades para o aeroporto, em função das potencialidades agrícolas decorrentes de Alqueva.

Independentemente deste redireccionamento, o Alentejo surge assim como uma região com potencialidades no sector aeronáutico. Esse potencial de desenvolvimento de actividades aeronáuticas deriva da ideia de que a região “(...) dispõe de condições particularmente interessantes e de um conjunto de oportunidades que podem ajudar a configurar a emergência de um sector aeronáutico” (Mateus, 2005: 135). O «cluster» regional, a resultar da articulação dos vários pólos (Beja, Évora e Ponte de Sôr), encontra-se vertido na seguinte figura.

Figura 1 - O «Cluster» Aeronáutico do Alentejo: actividades principais

Fonte: baseado em Mateus (2005), pp. 142-143.

Em contradição com o quadro de oportunidades apresentado, as *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional* defendem que o Aeroporto de Beja “terá justificação em função dos empreendimentos turísticos que estão a ser realizados no Alentejo a médio longo prazo. Adicionalmente existem outros negócios (e.g. aeronáutica, manutenção, escola de treino, ...) que podem complementar a rentabilização do aeroporto, mas que dificilmente justificam a sua viabilidade” (MOPTC, 2006: 17-18).

A possibilidade do aeroporto conseguir afirmar-se em diferentes valências, se bem que prejudicial em termos de especialização e afectação de recursos, poderá permitir alargar as vantagens relativas de cada segmento em função das características da região e atenuar no futuro eventuais ciclos negativos de cada segmento.

Os quadros de oportunidades definidos pela EDAB e ANA deverão ser vistos como exercícios analíticos que ponderam os vários segmentos associados ao transporte aéreo no contexto das dinâmicas de desenvolvimento actuais, mas sobretudo nas dinâmicas futuras projectadas para a região.

As condições de partida do Aeroporto de Beja evidenciam-se complexas porquanto as dinâmicas actuais da região apresentam-se insuficientemente sólidas para que o aeroporto possa constituir-se uma mais-valia. As *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional* notam que no contexto actual o Aeroporto de Beja apresenta um potencial reduzido. A posição deste documento estratégico no domínio aeroportuário entronca nos elementos determinantes para a viabilização de um aeroporto, que na região não são na actualidade os mais favoráveis.

A dinamização de um aeroporto depende, entre outros factores, de características demográficas, urbanas, económicas e turísticas. O Baixo Alentejo apresenta-se um território de baixa densidade demográfica, com um índice de envelhecimento muito elevado no contexto nacional, sem mercados locais e regionais dinâmicos e sem uma rede de cidades com escala. Esta região apresenta um empresariado pouco robusto e integrado em sectores onde o

transporte aéreo não é determinante. O turismo, apesar de uma variável com potencial na região, ainda não apresenta os quantitativos que possam justificar um aeroporto.

Apesar das «dinâmicas existentes» não serem favoráveis para a afirmação do aeroporto, é notório que Beja apresenta grande centralidade no território sul, conforme evidenciam as isócronas da figura seguinte. Nesse sentido, o aeroporto poderá beneficiar de um conjunto de dinâmicas, como as turísticas (Alqueva e Litoral Alentejano), logísticas (portos de Sines e Setúbal e regadio de Alqueva) e aeronáuticas (Lisboa, Évora e Sevilha).

Figura 2 - Isócronas de Beja



Fonte: elaborado pelo autor

5. As Capacidades do Aeroporto de Beja

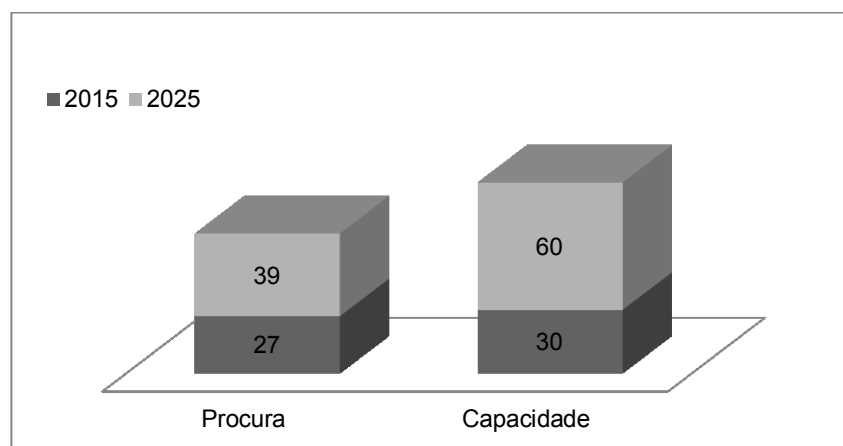
O Aeroporto de Beja está localizado a cerca de 6 km de Beja, junto à BA11, com a qual partilhará algumas infra-estruturas aeroportuárias, designadamente as pistas. A Base tem uma área de implantação de 809 ha, com duas pistas paralelas, a principal 3450x60m e a secundária 2951x45m, distanciadas entre si 150 metros. O aeroporto terá uma área de cerca de 150 ha (Queiroz, 2008), que representa uma pequena infra-estrutura, dimensionada para as condições de partida, embora com capacidade de ampliação.

O aeroporto apresenta-se simples e eficiente, com uma estreita ligação entre os lados *ar* e *terra*, uma vertente muito valorizada pelas companhias *low cost* dado que torna céleres os

movimentos dos passageiros e das próprias aeronaves, mas que também poderá ser importante ao nível da gestão da carga, designadamente em operações de transbordo de mercadorias transportadas por aviões-cargueiro, para aviões de dimensão intermédia ou camiões, que distribuirão os produtos nos vários mercados.

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 de área total, para a armazenagem, preparação, controlo e expedição da carga. O aeroporto terá ainda áreas disponíveis para os serviços administrativos necessários ao funcionamento da logística da carga aérea com 2.187 m². No âmbito do complexo logístico do aeroporto, está previsto um pátio de estacionamento para a movimentação de viaturas de carga e descarga. A área do aeroporto compreende ainda 7 lotes industriais, com cerca de 16.642 m², afectos a indústrias ligeiras ou armazéns ligados à actividade aeronáutica. No cômputo geral, a área total bruta de construção máxima da parcela para efeitos de carga será de 19.687 m² (MOPTC, 2006).

Figura 3 - Capacidade e procura de carga do Aeroporto de Beja (milhares de toneladas)



Fonte: elaborado a partir de dados do MOPTC (2006), p. 32.

A figura 3 apresenta as capacidades do aeroporto em termos de transporte de carga em 2015 e 2025, bem como a procura previsível nesses dois momentos. É notório que a infra-estrutura está delineada para responder adequadamente às necessidades de carga.

Pese embora o investimento feito em Beja, sob o ponto de vista da oferta logística, considera-se que ainda há um percurso a ser efectuado. A título de exemplo, refira-se o Aeroporto «Madrid Sur Ciudad Real». Esta infra-estrutura tem sido muito abordada, dado que pretende ser o projecto intermodal mais importante da Península Ibérica e da Europa. Para isso, contam com um centro logístico de 700 ha, comboios de passageiros e de carga (16 linhas ferroviárias), comboio de alta velocidade, auto-estrada, ligação específica para o transporte de carga e ligação directa a um porto marítimo.

Em termos comparativos, o Aeroporto de Beja ainda não beneficia de auto-estrada, que deverá estar disponível em 2011. Ao nível ferroviário, a rede ferroviária convencional não tem ligação ao aeroporto, a linha férrea Beja-Lisboa não está electrificada o que torna as viagens

mais onerosas e não existe ligação entre Beja e Sines, numa estratégia de complementaridade entre estes dois pólos.

Na fase do arranque do aeroporto, deverão existir muitas limitações ao nível das acessibilidades e interoperabilidade entre os sistemas de transportes para que Beja e o aeroporto possam constituir uma *encruzilhada* central de logística de pessoas e bens.

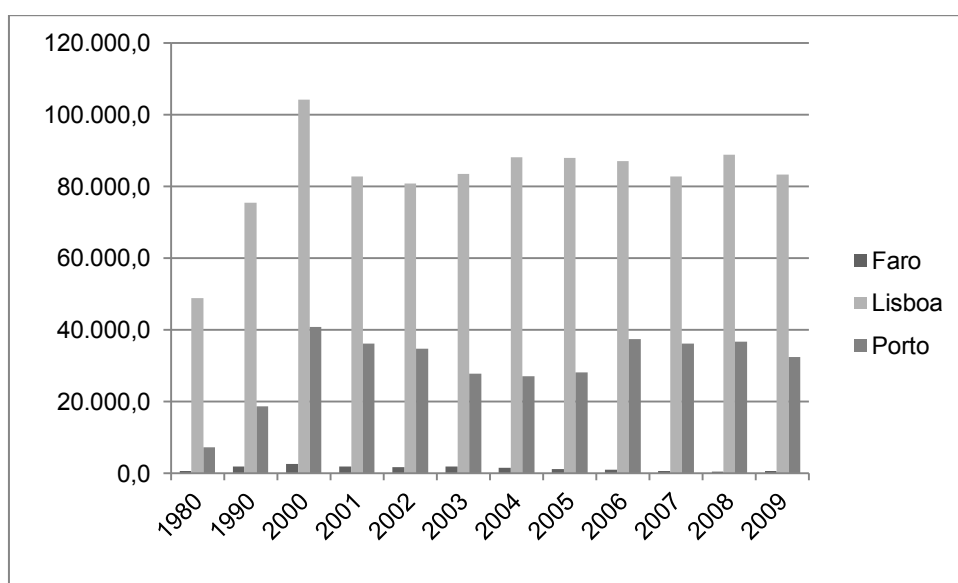
6. O transporte de carga aérea – o caso português

Em termos mundiais, nos últimos anos, o transporte aéreo tem registado uma evolução positiva, embora tenha registado um decréscimo de 4% em 2008 (ANA) em resultado da crise económica mundial. Apesar disso, *grosso modo*, a carga aérea representa cerca de 30% das receitas do transporte aéreo, sendo previsto para este segmento um crescimento médio anual de 6,2% para os próximos 20 anos, uma cifra superior ao tráfego de passageiros (Coutinho, 2008).

A capacidade logística nacional em termos de carga aérea tem acompanhado, com algumas oscilações, a tendência internacional. Depois de em 2008 os aeroportos sob gestão da ANA terem registado um aumento de 3,4%, o que representou 136.019,2 toneladas processadas, em 2009, verificou-se um decréscimo de -8,4%, tendo os aeroportos gerado 124.554,04 toneladas.

Com a excepção da Portela, nenhum aeroporto nacional, apresenta uma actividade relevante na carga e logística aérea. A carga aérea constitui uma área em que os aeroportos nacionais não têm tido resultados significativos. Os dados da figura 4 demonstram que do conjunto dos aeroportos continentais, apenas Faro registou um ligeiro aumento da carga processada em 2009 e a evolução na última década evidencia ligeiras oscilações em Lisboa e Porto e um comportamento regressivo em Faro (em 2000, este aeroporto processava 2564 toneladas, enquanto que em 2009, esse valor correspondeu a 634 toneladas).

Figura 4 - Evolução da carga (toneladas) nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro



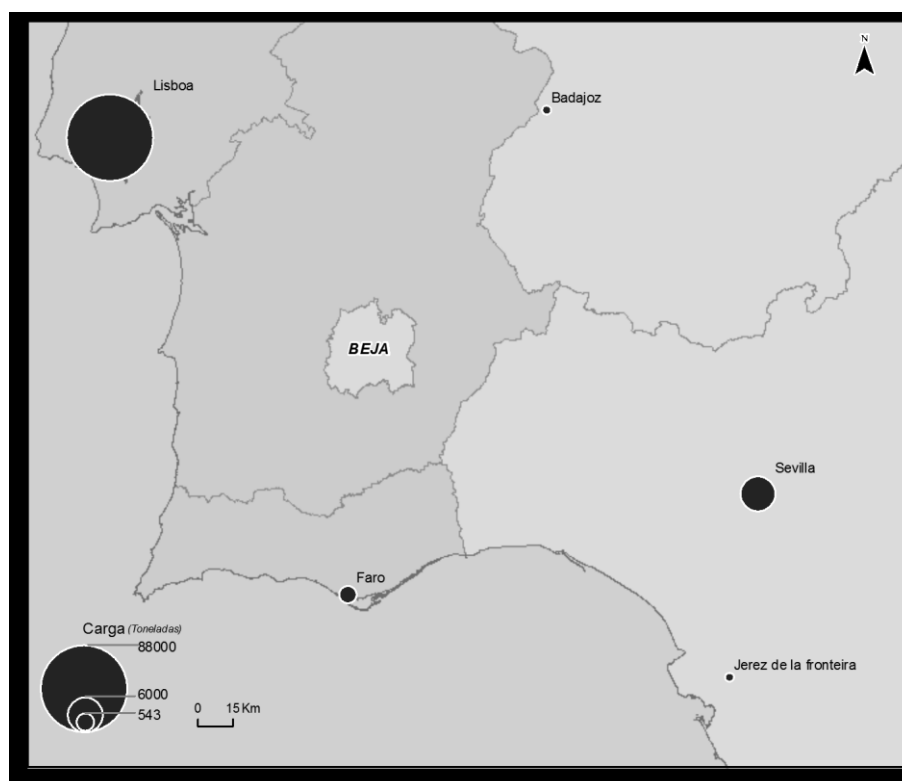
Fonte: elaborado a partir de dados da ANA.

No domínio da aviação civil, a carga aérea nunca conseguiu impor-se em Portugal. Os aeroportos nacionais não têm capacidade operacional relevante ao nível da carga, pela falta de previsões, inexistência de espaço reservado para os centros de carga aérea, inexistência de modernos terminais de carga, falta de ligações ferroviárias e interconectividade com outros modos de transporte (Felício, 2003). O Aeroporto de Faro é exemplificativo da fraca capacidade na gestão da carga aérea (em 2009 este aeroporto representou apenas 0,51% da carga processada pelos aeroportos da ANA), o que poderá ser aproveitado por Beja, tornando-se o principal centro de carga do sul.

A figura seguinte permite concluir que nenhum dos aeroportos do «sudoeste peninsular», com a excepção de Lisboa, e com os constrangimentos conhecidos, apresentam uma actividade relevante em termos de carga. Este espaço compreende *lato sensu* os aeroportos de Lisboa, Faro, Badajoz, Sevilha e Jerez da La Frontera e representou em 2008 cerca de 95 mil toneladas, tendo o Aeroporto de Lisboa representado cerca de 93% da carga total desta área geográfica.

Face a esta realidade, Beja poderia almejar a ser uma importante plataforma logística internacional na região sul do país (Nicolau, 2007), não comparável com uma solução de construção de raiz, com fortes impactes ambientais e económicos.

Figura 5 - Volume da carga processada nos aeroportos do sudoeste peninsular (2008)



Fonte: elaborado pelo autor a partir de dados da ANA e AENA.

Com o objectivo de enquadrar os dados anteriores no contexto global, refira-se que em 2007, o aeroporto com maior volume de carga foi o de Memphis, nos Estados Unidos, com 3.840.491 toneladas, bem superior ao aeroporto europeu com maior volume de carga, o Aeroporto de Paris – De Gaulle, com 2.297.896 toneladas, que ocupava o sexto lugar em termos mundiais. Ao nível da Península Ibérica, Madrid, com 356.427 toneladas, encontrava-se no 53º lugar e Lisboa, abaixo do limiar das cem mil toneladas (94.693), estava no lugar 135º.

É ainda importante diferenciar as capacidades globais dos dois países da Península Ibérica. Em 2008, os 48 aeroportos da AENA, embora só Madrid e Barcelona tenham relevância nesta área com mais de 100 mil toneladas, processaram 629.591 toneladas, enquanto os 8 aeroportos sob jurisdição da ANA movimentaram naquele período 136.019 toneladas.

Neste contexto, o Aeroporto de Beja e o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) poderão inverter a fraca capacidade do transporte de carga aérea em Portugal, através de competitivos terminais de carga.

Refira-se que cerca de 50% da carga aérea movimentada na Europa localiza-se nos aeroportos de Frankfurt, Amesterdão, Paris e Londres, que são infra-estruturas que não funcionam de noite, enquanto Beja poderá ter uma capacidade operacional de 24 horas/dia (Monteiro, 2007). O NAL também poderá operar 24h por dia, o que trará vantagens face a aeroportos rodeados por núcleos urbanos. Essa vantagem é ainda maior em Beja, com corredores desimpedidos, pelo que tem condições para contribuir para o descongestionamento intercontinental.

Além de vantagens operacionais, o aeroporto apresenta vantagens económicas, dado que o baixo custo da infra-estrutura poderá reflectir-se em taxas baixas a aplicar às companhias aéreas. As taxas praticadas pelos aeroportos são fundamentais para a fixação de operadores e companhias. Contudo, os operadores logísticos concentram-se em zonas de elevada acessibilidade às redes de transporte internacional e aos principais centros de consumo nacional (MOPTC, 2006). Neste domínio a região apresenta fortes constrangimentos demográficos, urbanos e económicos.

Neste contexto, denota-se uma fraca capacidade nacional na gestão da carga aérea, que advém da própria dimensão e capacidade económica do país, mas que poderá também evidenciar porventura a secundarização desta actividade.

7. A actividade logística – potencialidades e fraquezas

O mercado logístico tem tido um crescimento assinalável nos últimos anos, favorecido pela integração económica de novos protagonistas mundiais no mercado de transacções económicas/comerciais, da consolidação do espaço europeu e do processo de globalização. Em termos globais, a logística é um sector de actividade com externalidades ao nível da criação de empresas e de emprego, volume de negócios e efeitos noutros sectores, com impactos nas economias regionais.

Uma infra-estrutura aeroportuária, além de uma plataforma giratória e logística de pessoas e bens, é um centro de negócios, sendo um espaço de excelência para o agrupamento de empresas de cariz exportador em determinados segmentos. Os aeroportos têm uma relevante função logística, de plataforma de importação/exportação e apoio às empresas, que se fixam em seu redor para beneficiar das vantagens de proximidade.

Uma plataforma logística é uma zona especializada no desenvolvimento de actividades de transporte, distribuição e de valor acrescentado para mercadorias. Na estratégia «Portugal Logístico», foram identificadas diversas plataformas, que constituem uma rede articulada, designadamente:

- *Plataformas Urbano-Nacionais* (Maia a norte e Poceirão a sul);
- *Plataformas portuárias* (portos de Leixões, Aveiro, Sines e a plataforma da Castanheira do Ribatejo);
- *Plataformas regionais e transfronteiriças* (Chaves, Guarda, Elvas e Tunes)
- *Centros de Carga Aérea* (Porto e Lisboa)

Os dois Centros de Carga Aérea têm a função estratégica de dinamizar a actividade económica nacional/regional de carga e criação de *hub* logístico a nível europeu/mediterrâneo de empresas *courier* e *integrators*.

Neste contexto, considera-se que o Aeroporto em Beja poderá reforçar a capacidade logística e a amplitude territorial do Sistema Logístico Nacional em termos de carga aérea, pois cobrirá em termos logísticos toda a região a sul do Tejo, tendo acesso privilegiado a dois importantes portos (Sines e Setúbal) e podendo complementar os aeroportos de Lisboa e Faro na área da carga.

O potencial do Aeroporto de Beja no domínio logístico deriva do espaço disponível, localização estratégica, capacidade de ampliação, dimensão e qualidade das pistas. Estes elementos têm enfatizado a localização de uma plataforma logística, de exportação de produtos agrícolas endógenos (decorrentes de Alqueva) e que funcione como placa giratória de bens exógenos. Neste contexto, poderá ser constituída uma «plataforma Euro-Atlântica», na ligação entre duas potências lusófonas emergentes (Angola e Brasil) e o continente europeu. A proximidade histórica e cultural poderia facilitar a afirmação de Beja enquanto base europeia na logística de produtos do Brasil (ex. carne) e Angola (ex. peixe).

Num campo teórico, têm sido identificadas para o aeroporto diversas oportunidades em termos de carga, como a função de *hub*, um centro de redistribuidor do tráfego aéreo e uma plataforma intercontinental de carga. Esta área poderá gerar valor acrescentado se Beja assumir uma função de «desconsolidação» da carga em pequenas parcelas a transportar para outros locais.

O aeroporto apresenta uma localização estratégica em termos logísticos devido à possível articulação com o Porto de Sines, um elemento estruturante na logística nacional. A inexistência de ligações rápidas, concretamente ao nível da ferrovia constitui um *handicap* para a consolidação deste tipo de complementaridade.

O aeroporto poderá fortalecer a capacidade de acolhimento empresarial no território, o que terá implicações na competitividade regional. O mapa da figura seguinte salienta a centralidade do aeroporto, face às diversas plataformas integradas no «Portugal Logístico». Torna-se evidente que esse território, a que denominámos de «grande área logística do Sul», devido ao conjunto de bases logísticas implantadas, apresenta-se bem dotado de actividades de cariz logístico/empresarial. A região Sul, da Península de Setúbal (Porto de Setúbal, plataforma do Poceirão e NAL) ao Porto de Sines, terá a prazo uma dinâmica logística muito forte, a qual poderá ser estendida ao interior, ao Aeroporto de Beja, se houver uma aposta nacional nesse sentido.

Figura 6 - A grande área logística do Sul



Fonte: elaborado pelo autor

Em termos de coerência territorial, considera-se que o Aeroporto de Beja integra-se nessa «grande área logística do Sul», apesar de não se encontrar inscrito no «Portugal Logístico». A pertinência desta localização advém do facto de Beja poder suprimir as carências de Faro e de complementar Lisboa, devido aos limites operacionais da Portela e face ao possível adiamento do NAL para a terceira década deste século. Além disso, o aeroporto aprofunda a estratégia nacional de logística, numa visão litoral-interior.

As vantagens logísticas são uma dimensão central na localização de empresas e na integração económica, potenciada pelas acessibilidades e intermodalidade. O Alentejo é uma região que apresenta uma fraca presença da indústria e de empresas de grande dimensão e de carácter tecnológico. Com o aeroporto, o Alentejo terá uma maior penetração face às regiões envolventes, em termos económicos e comerciais. Em termos teóricos, a logística terá capacidade de atrair empresas, que utilizem o Aeroporto de Beja como a sua base operacional a fim de aproveitar o seu *hinterland*.

De acordo com Augusto Felício (2003), o Estudo de Viabilidade do Aeroporto previa um centro logístico intercontinental de carga aérea, embora a plataforma logística intercontinental tenha inúmeros constrangimentos de ordem económica e política internacional. É importante salientar que este tipo de estrutura implica um forte investimento estatal.

Também é importante referir que o custo unitário do transporte de carga aérea é tendencialmente cinco vezes superior ao do transporte rodoviário. Por isso, a utilização do avião só se justifica para o transporte de bens de elevado valor unitário e de natureza perecível (AEP, 1999). Uma multiplicidade de produtos são susceptíveis de serem transportados por via aérea,

como os instrumentos de precisão, maquinaria, correio, equipamento informático e produtos perecíveis (como as hortícolas e frutícolas), que deverão responder a três critérios: baixo peso, baixo volume e alto valor no mercado.

Uma plataforma de exportação de carga exige uma importante capacidade de produção gerada regionalmente. Pese embora as potencialidades agrícolas de Alqueva, a produção endógena não é actualmente suficiente, para justificar um terminal de carga que dependa da exportação. O *Plano de Marketing* do aeroporto refere que no segmento da carga “A realidade sócio-económica do Alentejo torna evidente que a área de influência não constitui base de sustentação” (EDAB: 77).

Analisando as «dinâmicas existentes», o Aeroporto de Beja apresenta um fraco potencial em termos logísticos. Por um lado, a fraca densidade populacional não garante um mercado com necessidades de importação. Por outro, a produção gerada na região não é justificativa para a exportação. Um *hub* necessita de grandes volumes de carga nos dois sentidos, o que não existe nesta fase. Além disso, o aeroporto localiza-se ainda a uma certa distância dos principais pólos populacionais e industriais do país, nomeadamente dos centros de exportação via aérea, que encontram-se na envolvência dos aeroportos do Porto e Lisboa, sobretudo deste último.

Apesar de na sua génese, nos anos 80, a ideia do aeroporto vincular-se ao projecto do «Aeroporto de Carga de Beja», esta foi sempre uma questão controversa visto que “(...) nos meios aeronáuticos comerciais se considerar que os terminais exclusivos de carga não eram rentáveis” (Pais, 2002: 104).

Qualquer grande investimento deverá distribuir-se *parcimoniosamente* no espaço, tendo a construção de uma infra-estrutura aérea o fim de suprimir uma necessidade ou responder a uma oportunidade. Contudo, como defendeu Jorge Gaspar, para o caso de Lisboa, mas que também se aplica a este caso, “A oferta de uma infra-estrutura aeroportuária implica a existência de uma procura que a justifique, seja no momento presente ou num futuro mais ou menos distante” (Gaspar, 1999: 11). E esse futuro chama-se Alqueva.

8. Carga Aérea: as oportunidades associadas a Alqueva

Apesar do reconhecimento que as «dinâmicas existentes» são francamente desanimadoras no campo logístico, as «dinâmicas emergentes» permitem equacionar um foco de potencial para o aeroporto num período de pelo menos médio/longo prazo. Neste contexto, o aeroporto poderá afirmar-se numa área com valia e que o país não se especializou, que é a carga aérea, concretamente num segmento muito específico, a carga aérea de bens hortofrutícolas.

O Alentejo dispõe de cerca de metade da superfície agrícola útil do país e tem simultaneamente os melhores valores de radiação solar e dias de sol por ano, contudo até há uns anos, não ultrapassava os 4% da área regada no Continente (Serrão, 1999). A Barragem do Alqueva veio introduzir novas possibilidades na actividade agrícola, que fomentará a diversificação das culturas e diminuirá o peso das actividades mais tradicionais, como o caso da cerealicultura, muito dependentes das condições meteorológicas e menos competitivas no mercado global.

A diversificação do sector agrícola, através dos novos 110.000 ha de regadio integrados no projecto de regadio de Alqueva, que deverá estar concluída até 2015, poderá potenciar o sub-sector agro-alimentar, em produções com elevado valor acrescentado e mercado. Alqueva é uma reserva estratégica de água, que está a alterar o paradigma do modelo de especialização da

agricultura do sul do país (Serrão, 1999). Acrescem ainda as potencialidades agrícolas resultantes de excepcionais condições edafo-climáticas do Litoral Alentejano, nomeadamente para a produção hortofrutícola e de primores, que poderão transformar esta área num grande centro abastecedor dos mercados europeus (CCDRA, 2007).

O Alentejo tem potencialidades agrícolas, com uma vasta quantidade de bens/produtos, que com o aprofundamento da produção em contexto de regadio, poderão ser importantes para a exportação, como as hortícolas e frutícolas de Odemira e Ferreira do Alentejo, as flores do Mira, mas também outros produtos, como a carne regional certificada, o vinho e o azeite, queijos e enchidos e o peixe do Litoral. O Alentejo poderá vir a ter no futuro uma importante capacidade de produção na área dos «frescos», susceptíveis de exportação através do transporte aéreo.

Para a dinamização deste tipo de actividades, o aeroporto deverá apetrechar-se de uma «área de frio», que permita o acondicionamento dos bens a exportar. A prazo, e prevendo-se a concretização dos projectos agrícolas apontados para o território, Beja poderá constituir-se numa «agropólis», ou seja, um centro industrial e logístico de actividades agro-alimentares, embora não se perspetive que a vida urbana e económica da cidade venha a estar organizada em torno do sector agrícola. Contudo, a implementação de uma cultura do regadio, poderá tornar a região com grande capacidade de produção. Embora seja importante referir que o regadio é uma técnica que exige conhecimentos muito específicos e é muito onerosa.

A capacidade a instalar em termos de produção de regadio, poderá ser importante no abastecimento dos principais núcleos urbanos do país, nomeadamente a Grande Lisboa. Neste caso, o avião não apresenta vantagens, mas ao nível dos mercados europeus, o transporte aéreo é vital no abastecimento de «frescos».

Presentemente, não são conhecidos projectos concretos que possam dinamizar a logística e a carga aérea em Beja, através da fixação de empresas vocacionadas para essas actividades. Ao longo dos anos, foram aventadas diversas empresas com interesse em se fixarem em Beja. Todavia, a inexistência de um interlocutor, que só veio a ser definido em Setembro de 2009, com a integração do aeroporto na ANA, certamente que prejudicou a concretização de alguns interesses. A ANA tem afirmado que o transporte de carga é um dos eixos de desenvolvimento do aeroporto, sendo conhecidas algumas diligências com vista à captação de empresas que operam neste segmento de mercado.

Apesar da dinâmica expectável a introduzir por Alqueva, num mercado internacional de forte índice concorrencial, não se espera que as grandes empresas escolham Beja *per si*. Ainda não se definiu qual ou quais as áreas em que o aeroporto tem vantagens em especializar-se e a sua posição na *rede*. Existem aeroportos que operam fundamentalmente no segmento da carga, cuja concretização se baseia na localização de companhias aéreas e operadores especializados na gestão de carga aérea.

Para Sousa Monteiro, o mercado ditará as regras e a plataforma aeroportuária de Beja, nas suas várias vertentes – transporte de passageiros, carga e manutenção de aeronaves – irá impor-se no mercado internacional (Monteiro, 2007). Segundo o mesmo autor, “o aeroporto de Beja deve caminhar para o conceito de pólo integrador de actividades, quer as estritamente relacionadas com a fileira aeronáutica quer outras actividades económicas, num sentido mais lato, que, em conjunto, contribuam para o desenvolvimento da realidade regional” (Monteiro, 2006).

Dado que um aeroporto vocacionado para a carga exige grande proximidade aos grandes centros urbanos², pode-se questionar, nesta fase, o potencial de Beja para agregar carga aérea. A concretização dos fins múltiplos do projecto Alqueva, designadamente na área agrícola e no turismo, será determinante para alavancar o projecto aeroportuário de Beja. O aeroporto é um exemplo claro que o seu sucesso está intrinsecamente articulado com o grau de interligação com outros projectos.

Este aeroporto ao não reflectir uma exigência do mercado, poderá ser visto como uma medida de política de desenvolvimento regional, dado que será a infra-estrutura que irá procurar construir um mercado. Neste contexto, Jorge Gaspar considera que “um investimento no aeroporto de Beja (...) será mais eficaz ao nível do desenvolvimento regional da região do Alentejo” (Gaspar, 1999: 27).

9. Conclusões

O Aeroporto de Beja, cuja inauguração prevê-se para 2011, 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.

Parece importante clarificar que conceber o Aeroporto de Beja apenas para a logística e carga aérea é desvirtuar uma vocação turística que a região e por essa via o aeroporto terá a prazo. A oferta turística a criar (cerca de 50 mil camas), o segmento (turismo residencial e *resorts* integrados), a tendência de afirmação dos *resorts*, as características do aeroporto e as baixas taxas aeroportuárias previsíveis, dão garantias para a importância do aeroporto.

Isoladamente, a logística não deverá ser uma actividade com capacidade de viabilização do aeroporto. Todavia, a logística da carga aérea poderá, complementamente, imprimir um novo dinamismo, possibilitando a fixação na envolvente da infra-estrutura, de uma panóplia de empresas ligadas aos «frescos» agrícolas, que são importantes geradores de emprego. Irá também atenuar as carências existentes no acolhimento empresarial sentidas na região. Um aeroporto de carga ou pelo menos com uma forte valência nesta área seria um conceito muito interessante, projectando uma nova imagem do Alentejo.

A poucos meses da abertura operacional do aeroporto, e apesar dos seus propósitos para o desenvolvimento regional, são notórias as dificuldades de partida, designadamente na identificação de potenciais «âncoras» que serão determinantes na captação de novas empresas e na projecção das valências de carga do Aeroporto de Beja.

Contudo, apesar das dificuldades de partida, se sistematicamente apoiado, através da definição clara de uma função na *rede* da ANA, o aeroporto poderá vir a constituir um importante instrumento de coesão e desenvolvimento da região.

² As áreas de forte capacidade de exportação/importação e de logística, estão na faixa litoral entre 120 km (Península de Setúbal) e 470 km (Porto).

10. Bibliografia.

Associação Empresarial de Portugal [AEP] (1999) *Seminário Estratégia e Gestão de Aeroportos*. AEP, Porto.

Bel, Germà (2009) La importancia de la gestión para una mejor relación entre aeropuerto y territorio. [Acedido em 29 de Maio de 2009]. http://www.aeropuertosytterritorio.com/Presentaciones_files/04-Bel.pdf.

Borges, Maria do Rosário (2008) Orientações e políticas para o ordenamento do território e do turismo: o caso da Região Alentejo, *Sociedade e Território*, n.º 41: 54-67.

CCDR Alentejo (2007) *PROT Alentejo – Documento Fundamental*. CCDRA, Évora.

Coutinho, J. Martins Pereira (2008) *Transporte aéreo, exportação e aeroportos*. Cargo Edições, Lisboa.

Departamento de Prospectiva e Planeamento [DDP] (2006) Portugal - Visão 2015. Contributo para o Quadro de Referência Estratégico nacional (QREN), *Prospectiva e Planeamento*, n.º 13, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional: 11-61.

EDAB (s/d) *Plano de Marketing – Aeroporto de Beja - Alentejo*.

Fageda, Xavier (2009), El impacto económico de los aeropuertos. [Acedido em 29 de Maio de 2009]. http://www.aeropuertosytterritorio.com/Presentaciones_files/03-Fageda.pdf.

Felício, J. Augusto (2003) Aeroporto de Beja: um pólo para cluster aeronáutico nacional, *Cadernos de Gestão*, n.º 1/03.

Gaspar, Jorge (1999) *A localização do Novo Aeroporto Internacional no contexto do desenvolvimento do Território*. CCRC, Coimbra.

Mateus, Augusto (2005) *Plano Regional de Inovação do Alentejo*. CCDR Alentejo.

Monteiro, José Sousa (2006) As atribuições do aeroporto de Beja (I), *Economia Global e Gestão*, Vol. XI, nº 3: 181-188.

Monteiro, José Sousa (2007) As atribuições do aeroporto de Beja (II), *Economia Global e Gestão*, Vol. XII, nº 1: 169-174.

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 em 25 de Setembro de 2008]. <http://www.moptc.pt/tempfiles/20060711201057moptc.pdf>.

Nicolau, M (2007) Aeroporto de Beja, um contributo para desenvolvimento do Alentejo, *Actas do Congresso Alentejo XXI*, CM Montemor-o-Novo: 127-131.

Pais, Artur (2002) *Contributos para a história da Base Aérea n.º 11 e do projecto do Aeroporto Civil de Beja*. Edição de autor, Beja.

Queiróz, J (2008) O aeroporto de Beja-Alentejo, *Cadernos de Economia*, n.º 83: 51-58.

Serrão, Adérito (1999) Alqueva, uma alavanca de progresso para o Alentejo no século XXI, *Alqueva, Centro do Mundo?* Actas da 8.^a Edição dos Encontros de Monsaraz, Monsaraz, Associação de Defesa dos Interesses de Monsaraz (ADIM): 17-24.