PROPOSTA

ESTRATÉGIA PARA A FERROVIA DO ALGARVE 2050

DEZEMBRO 2020

ÍNDICE:

I. FUNDAMENTAÇÃO
- A. A REGIÃO E A LINHA DO ALGARVE
- B. LIGAÇÃO AO AEROPORTO
- C. LIGAÇÃO AO PAÍS, ESPANHA E EUROPA

II. PROPOSTA – ESTRATÉGIA PARA A FERROVIA DO ALGARVE 2050

I. FUNDAMENTAÇÃO

A. A REGIÃO E A LINHA DO ALGARVE

1. A Região do Algarve tem vincadas características identitárias do ponto de vista geográfico, demográfico e ambiental.

O enorme desenvolvimento turístico do litoral (devido à procura das excelentes praias que existem ao longo de toda a faixa costeira) concentrou a maior parte da população e os turistas numa estreita faixa do litoral, onde as cidades e outros núcleos de povoamentos se sucedem quase conurbados.

O litoral algarvio é uma das zonas do país que apresenta um dos maiores índices de crescimento populacional entre os dois últimos censos, sendo previsível o seu crescimento, quer no número de residentes quer na procura turística, nos próximos decénios. Segundo os últimos dados, a população residente no Algarve é de 438 864, dos quais cerca de 17,5% são estrangeiros[1], a que acresceram 7,5 milhões de turistas[2].

A configuração geográfica e demográfica do povoamento no litoral algarvio gera grandes necessidades de mobilidade longitudinal.

2. Para servir esta mobilidade existem três infraestruturas, das quais nenhuma responde com eficácia.

2.1. A EN 125, implantada no centro do corredor demográfico litoral, é uma estrada cuja capacidade não basta para a procura existente, senão à custa de morosos constrangimentos que fazem diminuir a atratividade turística e a qualidade de vida dos residentes e visitantes e convida à sedentarização após chegada ao destino.

2.2. A Via do Infante tem um traçado excêntrico relativamente aos principais aglomerados e não serve de via de apoio à mobilidade com origem e destino no corredor habitado, mas sim e preferencialmente como via de chegada e de saída do mesmo.

2.3. A Linha do Algarve atravessa todo este território e faz a ligação entre todos os centros urbanos a Sotavento, no troço entre Faro e V. R. Sto. António, e a Barlavento, no troço entre Estômbar e Lagos, o que constitui uma mais-valia para a mobilidade intra-região se se concretizasse todo o seu potencial. Só no troço entre Faro e Estômbar se afasta da zona fortemente povoada.

Contudo, o atual transporte ferroviário está desajustado face às atuais necessidades de mobilidade da região, prestando um mau serviço às populações, não oferecendo um transporte em comboios modernos e confortáveis e um serviço de qualidade e funcional, de alta frequência, com horários alargados, mais paragens de proximidade e serviços complementares de apoio e de informação condizentes.

1 Fonte: INE, 2018.

2 Fonte: AHETA, “Balanço do Ano Turístico 2019 / Perspetivas 2020”.

3. Na transição dos Séculos XIX/XX a chegada do caminho de ferro ao Algarve constituiu, à data, um enorme fator de progresso para a região eliminando o seu histórico isolamento do resto do país. A Linha do Algarve tem servido a região e, ainda, o objetivo inicial de ligação do Algarve a Lisboa.

A vulgarização do modo automóvel no início da década de 60 associada à falta de uma oferta dinâmica, moderna e de qualidade do transporte ferroviário, com o abandono de muitos pontos de paragem e de infraestruturas, conduziram à sua degradação nas deslocações intra-região, tornando-o muito deficiente.

Contudo, ainda assim:

- Os tempos de viagens de comboio são competitivos comparando os diferentes modos de transporte, p.e., os tempos de percurso entre Faro e V. R. Sto. António são de 56min de comboio, 60min de automóvel via EN125 (inverno) e 100min de autocarro;

- O número de passageiros que utilizaram a Linha do Algarve/Serviço Regional nos últimos anos foi considerável; em 2018 e 2019 viajaram, respetivamente:

  - cerca de 1,8 milhões em 2018 e de 2 milhões em 2019[3];

  - cerca de 1,2 e 1,3 milhões entre Faro e V. R. Sto. António;

  - cerca de 0,6 e 0,7 milhões entre Faro e Lagos[4].

- A transferência de utentes entre estes 2 troços, do Sotavento e do Barlavento, foi de cerca de 0,8 em 2018 e de 1,4 % em 2019[4], mostrando que a mobilidade ferroviária nos troços do Sotavento e do Barlavento são, sobretudo, internas a cada uma destas sub-regiões, o que indicia o seu cariz individual para tratamento futuro;

- O número de passageiros que utilizaram, através da Linha do Algarve, o Serviço de Longo Curso de ligação a Lisboa (ligações dos Serviços Alfa e Intercidades) em 2018 e 2019 foi de cerca de 0,9 milhões em cada ano[3].

4. Apesar da indiferença e do conformismo local, na última década a REFER procedeu a investimentos de reabilitação da Linha do Algarve ao ponto de, atualmente, a tornar numa infraestrutura moderna, com:

- Passagens de nível dotadas de sistemas de segurança;
- Controlo automático de velocidade;
- Comando central de circulação;
- Comando central de itinerários;
- Tração elétrica, logo que terminada a eletrificação.

3 Fonte: CCDRAlg., Boletim n.º 49 - "ALGARVE CONJUNTURA / Mobilidade e Transportes / 1º Trimestre de 2020".

4 Cálculos efetuados pelo MMF.

5. Paradoxalmente, finalizada a modernização, e quando se anuncia a eletrificação da Linha do Algarve, renasceu nalguns setores de opinião o antigo preconceito contra a presença da ferrovia no centro das cidades/núcleos urbanos. Este preconceito, se era compreensível à luz de paradigmas anteriores, parece hoje obsoleto e desajustado, quando novos valores como a sustentabilidade ambiental, a preservação de valores ecológicos, a preservação do património paisagístico e a diminuição do consumo de combustíveis fósseis se revelam indispensáveis.

Todos estes valores seriam prejudicados com a construção de uma nova via rodoviária longitudinal que colmatasse as insuficiências da EN 125 ou a com a construção de um novo corredor ferroviário que relocalizasse a Linha do Algarve, dados os impactos ambientais decorrentes da afetação de novos territórios a estes usos.

6. O traçado da Linha do Algarve proporciona aos viajantes o desfrute de um património ambiental e paisagístico único a considerar em termos de atratividade turística (Parque Natural da Ria Formosa, Reserva Natural do Sapal de Castro Marim e V. R. Sto. António, foz de rios e ribeiras, sapais, cordão dunar da Meia Praia em Lagos, entre muitos outros).

7. A considerar, ainda, o património construído associado às estações ao longo deste traçado, com destaque para a Estação de V. R. Sto. António, do arquiteto Cottinelli Telmo, que poderia ser reabilitado e valorizado para a sua função e para centralizar outros focos/atividades com atratividade turística para a região.

8. A eletrificação da Linha do Algarve, *per si*, não basta e nem irá resolver o grande problema da mobilidade na região.

Para pleno usufruto do potencial já existente, há que associar à eletrificação outras realizações, no imediato, plenamente justificáveis face aos benefícios que trarão para o desenvolvimento da região, ao nível de mobilidade, coesão territorial e social, ambiente, turismo, entre outros.

O potencial da Linha do Algarve só será plenamente conseguido quando oferecer um transporte de qualidade e condigno, que implique:

- Novo tipo de comboios, mais ligeiros, tipo metro de superfície, adaptados ao transporte suburbano (que permitam, com segurança, o atravessamento da via e adoção de medidas minimizadoras dos impactos negativos derivados da existência da ferrovia em ambiente urbano, onde soluções de reconversão paisagística e embebimento da via ao nível do pavimento poderão ser concebidas, dissolvendo o conceito de barreira que prevalece na opinião pública);
- Frequência elevada, o que exigirá o aumento do número de pontos de cruzamento de comboios;
- Reabertura e/ou criação de novas paragens, aumentando a proximidade de acesso às populações;
- Parques de estacionamento rodoviário (incluindo o ciclável) na proximidade dos pontos de embarque;
- Compromisso entre o comboio e o transporte rodoviário (incluindo o ciclável), municipal ou outro, promovendo a distribuição de passageiros até aos destinos finais.

9. Deve a Região do Algarve, como um todo, reclamar os necessários investimentos, que se preveem modestos face a outras alternativas que se poderão colocar para garantir, no futuro, as condições de mobilidade aceitáveis para uma região que não pode descartar a qualidade turística do seu território. Este pedido deve resultar da forte convicção dos representantes da população, que seja percecionada no país como uma aspiração de consenso regional.

B. LIGAÇÃO AO AEROPORTO

1. O Aeroporto de Faro sustenta e alimenta a vocação turística da região, tendo movimentado em 2019 cerca de 9 milhões de passageiros[5]. A sua importância nas dinâmicas da região justifica, após a resolução dos problemas da Linha do Algarve, a defesa de uma ligação ferroviária ligeira, tipo metro de superfície, do aeroporto à Linha do Algarve, destinada ao reencaminhamento dos passageiros do tráfego aéreo que permaneçam na região.

2. Dada o elevado número de residentes e de transeuntes na envolvência do aeroporto, também gerado pela proximidade da Universidade do Algarve e, na época balnear, pela proximidade da Praia de Faro, justifica-se que esta ligação sirva o Aeroporto, a Praia de Faro, Montenegro e Gambelas/Universidade e que, em articulação com a Linha do Algarve e com baixos custos ambientais, constitua um forte fator de coesão territorial e, eventualmente, um embrião de mobilidade ferroviária, a expandir no futuro, interessando a toda a região a oeste do Sotavento Algarvio.

C. LIGAÇÃO AO PAÍS, ESPANHA E EUROPA

1. A Ligação Ferroviária a Lisboa/Porto já se encontra subdimensionada face à crescente procura. Também se registam limitações na infraestrutura que condicionam os desempenhos - velocidade e frequência dos comboios - que poderiam ser atingidos para aumentar a competitividade deste modo de transporte.

2. O Algarve tem na sua vizinhança próxima o Alentejo e Andaluzia, estando estas 3 regiões dotadas de infraestruturas aeroportuárias – Aeroportos de Faro, Beja e Sevilha, respetivamente, cuja ligação, por ferrovia, se poderia potenciar, com todos os benefícios decorrentes para as respetivas regiões/países, especialmente para o inaproveitado Aeroporto de Beja.

3. Nos países europeus vizinhos mais próximos, com destaque para a nossa vizinha Espanha, tem havido um considerável investimento em ferrovia, nomeadamente nas linhas de alta velocidade, com a ligação a Sevilha e a previsão da sua extensão a Huelva e ao Algarve.

4. Através do Algarve, poderá Portugal fazer parte do corredor ferroviário do Mediterrâneo que atravessa Espanha, França, Itália, Eslovénia, Croácia e Hungria.

5 CCDRAlg., Boletim n.º 49 - "ALGARVE CONJUNTURA / Mobilidade e Transportes / 1º Trimestre de 2020".

II. PROPOSTA - ESTRATÉGIA PARA A FERROVIA DO ALGARVE 2050

A mobilidade e transportes é um dos principais problemas da Região do Algarve.

O transporte ferroviário já desempenhou e poderá vir a desempenhar um papel insubstituível na mobilidade, associada à defesa de valores ambientais e no desenvolvimento regional, facilitando a aproximação do território e das pessoas e efetuando a sua ligação ao país, Espanha e Europa.

1. A Região do Algarve, através dos seus decisores políticos e com responsabilidade no planeamento e desenvolvimento regional, deverá empenhar-se na elaboração de documento estratégico para a Ferrovia do Algarve, com propostas a implementar no curto a longos prazos (até 30 anos) – ESTRATÉGIA PARA A FERROVIA DO ALGARVE 2050 – definindo prioridades e respetivos investimentos, que tenham em consideração, nomeadamente:

1.1. A LINHA DO ALGARVE

- ↘ **Sotavento, no troço entre Faro e V. R. Sto. António, e o Barlavento, no troço entre Estômbar e Lagos: manutenção da atual linha, com a devida adaptação (mais pontos de cruzamento, mais paragens, criação de áreas de estacionamento) e colocando em circulação novo material, tipo comboio ligeiro/metro de superfície – a implementar no imediato/curto prazo, uma vez que, dadas as atuais condições da infraestrutura, a sua concretização requere um investimento irrelevante face ao já anunciado pelo governo com a eletrificação e aquisição do novo material circulante (cuja tipologia pesada, atualmente prevista, teria que ser substituída pela tipologia ligeira, com custo de aquisição consideravelmente inferior ao da primeira);**

- ↘ **Barlavento, no troço entre Faro e Estômbar: construção de novo traçado/ nova linha, mais litoral, que efetue a união dos 2 troços anteriores, materializando a "Linha do Litoral Algarvio";**

- ↘ **Reabilitação e valorização do património construído associado às Estações e a criação de parques de estacionamento rodoviário (incluindo o ciclável), os quais, para além das funções adstritas à ferrovia, poderão centralizar e/ou servir outros focos/atividades de atratividade cultural/social/ turística da região.**

1.2. A LIGAÇÃO AO AEROPORTO

- ↘ **Construção de novo traçado/nova linha de ligação ferroviária ligeira, tipo metro de superfície, que sirva o Aeroporto, a Praia de Faro, Montenegro e Gambelas/Universidade.**

1.3. A ALTA VELOCIDADE/LIGAÇÃO AO PAÍS, ESPANHA E EUROPA

↘ **A escala suprarregional, mais remotamente, o comboio de Alta Velocidade a instalar em nova linha, eventualmente paralela à Via do Infante, que faça a ligação ao Alentejo, servindo o Aeroporto de Beja, Lisboa/Porto e Espanha, com o atravessamento do Rio Guadiana.**

A solução a adotar poderá ser flexível, podendo encaixar uma centralidade intermodal de ligação à Linha do Algarve/Linha do Litoral Algarvio, que sirva, para além de Faro, o Algarve Central e o Barlavento Algarvio.

2. A Região do Algarve, através dos seus decisores políticos e com responsabilidade no planeamento e desenvolvimento regional, deverá reclamar junto do Governo Central os investimentos necessários para a concretização da "Estratégia para a Ferrovia do Algarve 2050".

Faro, 1 de dezembro, de 2020.

O MOVIMENTO MAIS FERROVIA.

Documento enviado a:
- Associação dos Municípios do Algarve;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

maisferrovia@gmail.com
fb.com/maisferrovia
+351 965503675