



AO FIM DE 47 ANOS DE PROVA Finalmente algarvio ganha a nossa Volta

P 17

Ambiente

Zona central do Algarve
terá um Parque Marinho

P 6

Covid-19

Distrito tem segundo índice
mais baixo de transmissibilidade

P 9

13 de maio

Loulé e VRSA festejam dia
da cidade na mesma data

P 12 e 13

Fitur

Região mostra-se na Feira
de Turismo de Madrid

P 24

MUNICÍPIOS VÃO DEBATER PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

CCDR quer elétrico a ligar Faro ao aeroporto

O presidente da CCDR Algarve sustentou esta semana que a zona central da região deverá ter uma linha de elétrico (*tram train*) que faça a ligação da atual estação da CP no centro de Faro ao aeroporto, universidade, Parque das Cidades (ou Patacão) e Loulé (além do futuro Hospital Central), cujo centro citadino dista quase uma dezena de quilómetros da estação ferroviária mais próxima

P 4 e 5



AHETA ESPERA UM VERÃO MELHOR QUE EM 2020

Abertura britânica dá esperança aos hotéis

P 3

MUNICÍPIOS VÃO DEBATER PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

CCDR quer linha de elétrico a ligar Faro ao aeroporto

O presidente da CCDR Algarve sustentou esta semana que a zona central da região deverá ter uma linha de elétrico (*tram train*) que faça a ligação da atual estação da CP no centro de Faro ao aeroporto, universidade, Parque das Cidades (ou Patacão) e Loulé (além do futuro Hospital Central), cujo centro citadino dista quase uma dezena de quilómetros da estação ferroviária mais próxima

> JOÃO PRUDÊNCIO

A solução de uma linha de elétrico a ligar ao aeroporto, advogada por José Apolinário e parecida com a que foi adotada na cidade espanhola de Cadiz, é defendida por especialistas como o universitário Manuel Margarido Tão e, mais recentemente, pelo engenheiro José Caramelo, da Mais Ferrovia (ver notícia ao lado), mas carece ainda de discussão no seio da Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL). “O debate tem que ser feito com os municípios. Pela minha parte acompanho a ideia”, frisa o presidente da CCDR Algarve.

Não deverá tardar muito: os municípios do Algarve vão ser chamados a apresentar, até ao fim do ano, os seus planos quanto ao futuro das ligações ferroviárias no Algarve, que poderão ser posteriormente vertidas no Plano Ferroviário Nacional, a ser colocado em consulta pública pela Infraestruturas de Portugal (IEP), adiantou José Apolinário ao JA.

Além da eletrificação da via, que deverá estar totalmente em execução antes do fim do ano e concluída em 2023, as premissas da IEP no Plano

passam pelo já previsto aligeiramento do trajeto até Lisboa (supressão de curvas entre Tunes e Terra Vã, que agora fazem as composições perder velocidade), que permitirá encurtar o tempo de viagem em cerca de 20 minutos. Mas a premissa que poderá ter maior impacto é a intenção da IEP de levar o comboio a todas as localidades portuguesas às malhas urbanas das cidades com mais de 20 mil habitantes.

No Algarve escapam a esta desejável condição cidades tão importantes como Loulé, Quarteira (que rondam os 20 mil habitantes) e Albufeira, esta última com uns assinaláveis 30 mil habitantes. Nos casos das duas cidades do concelho de Loulé, a linha tem a estação que as serve equidistante sete quilómetros de cada uma daquelas malhas urbanas, chamando-se significativamente Loulé/Praia de Quarteira. Uma opção técnica difícil aguarda os especialistas em ferrovia, caso não haja desdobramento de via e as duas povoações sejam, no futuro, servidas por uma mesma linha.

Para José Apolinário, o comboio deve ir até Lagos. “Quem faz planeamento fer-



A CCDR preconiza para a ligação aeroporto uma linha de elétrico semelhante à de Cádiz (na foto)

roviário pensa que o comboio regional deve continuar a ir até ao centro da cidade, onde estão as pessoas. O comboio para ser útil deve ir até onde estão as pessoas. Deve ir até Lagos”, sustenta o responsável máximo da CCDR, admitindo até a possibilidade de, no futuro, a linha ser posteriormente estendida até Vila do Bispo.

Apolinário recorda que têm sido feitos estudos sobre a possível construção de uma estação intermodal entre Patacão e Loulé e que há cerca de dois meses saiu uma informação sobre um estudo da IEP que preconizava a ligação Faro/aeroporto. Mas as condições da mobilidade entre os municípios têm que ser discutidas em sede de AMAL.

Uma linha à parte para ligar a Espanha

Quanto à construção de uma rede de elétrico (*tram train*) entre Loulé, Faro, Universidade, aeroporto. Futuro Hospital Central e Parque das Cidades (ou Patacão), ela deverá percorrer os principais eixos ferroviários entre aquelas localizações e ter as principais estações com superfícies pedonais elevadas, à semelhança do que acontece em várias cidades europeias. Tudo depende agora dos municípios, que terão que se entender sobre este modelo. Para já, uma das principais divergências aponta para a futura estação intermodal de Faro, com Patacão e Parque das Cidades como localizações candidatas. E uma câmara de Faro que defende a retirada do comboio do centro da cidade e a sua substituição pela localização Patacão. “Quem é que mora no Patacão?”, contrapõe José Apolinário, sublinhando que, em toda a Europa, os comboios passam pelos centros urbanos das cidades. E destacando que a existência de uma estação no centro de

Faro não é incompatível com a existência de uma estação intermodal, seja no Patacão seja no Parque das Cidades.

Pelo contrário, da perspetiva do atual inquilino da CCDR essa grande estação distribuidora de tráfego ferroviário é fundamental para acolher uma futura via de ligação a Espanha (Huelva), independente da atual linha do Algarve até Vila Real de Santo António, com múltiplas estações e tráfego lento.

A CCDR – tal como vários municípios e a Mais Ferrovia – considera desejável a construção de uma linha de velocidade alta (mais baixa do que a Alta Velocidade, ou TGV) paralela à Via do Infante, que ligue a cidade do oeste andaluz à capital de distrito portuguesa. Eventualmente com uma ou duas estações intermédias, como admite José Apolinário. Não mais estações do que isso, para o comboio se poder considerar de velocidade alta, como enfatiza o próprio: “Não pode haver um comboio de velocidade alta com paragens de 10 em 10 quilómetros”. Daí a ligação espanhola precisar de ter uma linha cativa.

“Espero que no debate sobre o Plano Ferroviário Nacional haja oportunidade para discutir a ligação a Espanha. Faz mais sentido pensar uma linha de ligação Huelva/Faro. Há quem entenda que essa ligação deve ser no Parque das Cidades e quem entenda que deve ir até ao Patacão, é um debate que compete aos municípios decidir”, salienta o presidente da CCDR.

Há condições para municípios se entenderem

O debate já se faz há décadas, com as respostas no terreno sempre à velocidade do carvão, mas a CCDR conta agora com a premência do



José Apolinário, presidente da CCDR

debate sobre o Plano Ferroviário Nacional, a empreender ainda este ano, para acelerar decisões e despertar consciências entre os autarcas. Espera portanto Apolinário que este debate não seja mais um fogo fátuo, semelhante a outros nas últimas décadas, que tiveram a festividade e a propaganda política como locomotivas. “Acho que houve uma evolução dos municípios. Já tivemos um encontro compromisso sobre o Hospital e há outro entendimento em curso sobre as energias. E há todas as condições para os municípios da região se entenderem a breve prazo, quer sobre o aeroporto quer sobre os eixos da ligação a Espanha.

“Para já, contamos que a eletrificação em curso será uma motivação para aprofundar o debate sobre soluções futuras. Há todo um debate que se vai abrir com esta concretização. É espetável que a consagração destas obras se faça até ao final de 2021. Até ao fim de 2023 deverão estar concluídas no terreno”, calendariza Apolinário.

Para já, quanto à eletrificação, abriu em dezembro o

concurso para a empreitada do troço Tunes/Lagos, que deverá ser consignada no 4º trimestre deste ano e concluída em finais de 2023. O investimento ronda os 23 milhões de euros.

Quanto ao eixo Faro/Vila Real de Santo António, a obra já está em fase de contratação, depois da aprovação da Declaração de Impacte Ambiental, em maio de 2020.

A presente eletrificação da linha em toda a sua extensão consta do atual quadro comunitário financeiro, que termina no fim de 2021, mas não do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), onde por seu turno está inserido o aligeiramento de percurso Tunes/Torre Vã.

“Isto agora é curto e médio prazo. A exceção é a ligação a Espanha que está fora do PRR e não é para amanhã, vai demorar”, assevera José Apolinário, reforçando que as ligações ao aeroporto e a construção da estação intermodal de Faro dependem da capacidade de entendimento dos municípios, em sede de AMAL. Sobrará para eles a próxima “batata quente” deste dossiê.

ORQUESTRA CLÁSSICA DO SUL

PROGRAMA MAIO TEMP. 2020-2021

'O Exotismo na Música de Debussy'

13 LAGOS CENTRO CULTURAL, 19h00
☎ (Centro Cultural) 282 770 450

14 FARO SÉ CATEDRAL, 19h00
☎ (OCS) 289 860 890

Ensemble "Além Tejo" da Orquestra Clássica do Sul
Obra de C. DEBUSSY | Maestro Titular Rui Pinheiro

Duos, Sonatas e Serenatas

20 ALCANTARILHA (SILVES) IGREJA MATRIZ, 19h00
☎ (CMSilves) 282 440 800 / cultura@cm-silves.pt

Obras de L. BEETHOVEN, F. POULENC, A. CASELLA | Agrupamento Música de Câmara

Sinfonias Clássicas

22 LAGOA AUDITÓRIO CARLOS DO CARMO, 19h00
☎ (Auditório Carlos do Carmo) 282 380 452

Obras de G. P. TELEMANN, F. SCHUBERT | Maestro Titular Rui Pinheiro

'Em Estilo Antigo'

27 SÃO MARCOS DA SERRA (SILVES) IGREJA MATRIZ, 19h00
☎ (CMSilves) 282 440 800 / cultura@cm-silves.pt

Obras de I. PLEYEL, C. KOECHLIN, V. D'INDY | Agrupamento Música de Câmara

LIGAÇÃO ENTRE ELES ACONTECERÁ NO FUTURO

Mais Ferrovia propõe dois metropolitanos de superfície

Um metro de superfície entre Faro e VRSA e de um outro de Estômbar a Lagos é a solução de curto prazo para a linha do Algarve preconizada pelo algarvio Movimento Mais Ferrovia. Razão: na zona central da região a linha passa ao largo da maioria dos aglomerados urbanos. É precisa uma nova linha, que passe por povoações como Vilamoura, Quarteira ou a malha urbana de Albufeira, atualmente excluídas da ferrovia. Depois de concluída, o Algarve terá um único metro de superfície. Uma espécie de Linha de Cascais, ainda que muito menos concorrida

➤ JOÃO PRUDÊNCIO

A criação de um verdadeiro metropolitano de superfície no sotavento e de um outro a barlavento é um dos objetivos do Movimento Mais Ferrovia (MMF), que há vários anos pugna pelo primado do comboio na região e combate o desprezo a que o transporte ferroviário tem estado sujeito pelos sucessivos governos.

Mas antes de apontar as soluções, o MMF caracteriza o transporte ferroviário na região, com troços muito diferentes nas várias zonas da linha que liga Lagos e Vila Real de Santo António.

Assim, na região do Sotavento, o Mais Ferrovia aponta uma situação de estrangulamento da mobilidade longitudinal, devido ao facto de a EN 125 não ter capacidade de tráfego e a Via do Infante não servir as povoações, por estar muito desviada do concentrado urbano.

Ao contrário, o caminho de ferro une os núcleos de todos os centros urbanos situados a Leste da capital de distrito (Faro, Olhão, Fuzeta, Luz, Tavira, Conceição, Cacela e Vila Real) e possibilita um acesso rápido às várias praias durante o verão.

De acordo com o especialista ferroviário José Caramelo, daquele movimento, a utilização do comboio (segundo dados de 2017 e 2018) só em menos de 3% é feita por passageiros que se destinem ou sejam oriundos de uma estação além Faro.

“O volume da procura tem sido prejudicado pela insuficiente e insatisfatória oferta ferroviária, com horários que não possibilitam as viagens de retorno e com realização incerta”, enuncia o técnico, ressaltando que, apesar disso, são frequentes, no verão,

os comboios com lotação esgotada. Passageiros não faltam e mais haveria se houvesse mais comboios, defende o MMF.

“O troço entre Faro e Vila Real é terminal da rede ferroviária nacional e isso favorece a possibilidade de uma autonomização da exploração que não colida com outras famílias de tráfego”, enuncia.

Velocidade não é problema

Segundo o Mais Ferrovia, a decisão das pessoas em optar pelo modo ferroviário está a ser inibida por fatores como o receio de esperas longas para embarcar, em que é necessário consultar um horário porque não se conhece qual o tempo máximo de espera e essa espera é muito longa.

Por outro lado, vários locais de embarque são longínquos das residências situadas em núcleos urbanos, o que obriga ao uso de transporte próprio, pois – ainda por cima – são escassos os transportes públicos rodoviários. Acresce o problema da ausência de parques de estacionamento. O desconforto e obsolescência das carruagens é outro dos fatores inibidores do uso da ferrovia em viagens no interior da região.

O engenheiro José Caramelo aponta que o traçado atual permite velocidades máximas entre 80 e 120 km/h, o que é mais do que suficiente para a instalação de um futuro metro de superfície: “O tráfego existente caracteriza-se por paragens muito próximas, e que deveriam ser multiplicadas, encurtando ainda mais os trajetos entre paragens”, diz José Caramelo”, enfatizando que “o aumento de velocidade máxima deixa de ter sentido porque não teria correspondência no aumento

da velocidade comercial”.

O movimento Mais Ferrovia sinaliza que o atual traçado de 139,5 km entre Lagos e VRSA tem dois troços extremos (Faro – VRSA e Estômbar – Lagos) que se inserem em áreas densamente povoadas e turísticas, em que o caminho de ferro pode servir como infraestrutura privilegiada de transporte local, tipo metro de superfície.

Um troço que não serve (quase) ninguém

Além desses dois extremos, a linha conta com um troço central entre Faro e Estômbar que por ser muito afastado das zonas mais litorais da região deve ser reservado às ligações ao resto do País.

“Nos dois extremos deve, desde já, ser implementada uma nova filosofia de oferta ferroviária a que, por simplificação, designamos tipo metro de superfície, mas que deverá ser caracterizada por fatores como frequência elevada, novos pontos de paragem e novo tipo de comboios”, defende José Caramelo, remetendo, pois, para “segundas núpcias” a ligação entre os dois troços suscetíveis de ter metro imediatamente, com uma nova via, mais próxima dos povoados litorâneos. O especialista recorda, a propósito, que atualmente núcleos urbanos de considerável dimensão como Loulé, Vilamoura, Quarteira, Albufeira, Armação de Pêra ou Lagoa têm as estações mais próximas a vários quilómetros de distância, para o interior da região.

Como objetivo último, “a região deve bater-se por, de modo gradual, ligar estes dois troços extremos, por uma linha a construir próxima do litoral e que sirva a mobilidade longitudinal de toda a região turística”, defende o especia-



A eletrificação da via, em toda a sua extensão, tem conclusão prevista para finais de 2023

lista em ferrovia.

Advogando que a utilização da palavra “metro” deve ser entendida como caracterizando o tipo de exploração da linha e não a infraestrutura, Caramelo reforça a defesa das duas linhas de metro de superfície (e para a futura, após a preconizada ligação entre Faro e Estômbar) de maior proximidade de pontos de paragem, bem como uma frequência elevada, composições afetas em exclusivo e adaptadas ao tipo de serviço. E compara: “Assim, poder-se-ia chamar metro de superfície à linha de Cascais ou ao troço Setúbal – Pinhal Novo, onde só existem comboios de âmbito local”, acentua, considerando desadequadas as críticas quanto às inadequações da linha atual para a instalação de um “metro” pensado à semelhança do metro de Lisboa ou Porto.

Almancil e Quarteira ligadas por elétrico

Quanto à ligação à Andaluzia, e à semelhança de José Apolinário (ver texto ao lado) o MMF preconiza o comboio de Alta Velocidade a instalar em nova linha, eventualmente paralela à Via do Infante, que faça a ligação, não só a Espanha, com o atravessamento do Rio Guadiana, como também ao Alentejo e à linha que liga a Lisboa/Porto, disse por seu turno ao JA Cristina Grilo, daquele movimento.

O movimento defende uma ligação por *light rail* ao Aeroporto de Faro, inserida na rede ferroviária nacional, na direção norte e “na perspectiva de uma ligação ferroviária de

alta velocidade, a construir na falda da serra algarvia. Esta ligação cruzar-se-ia com o atual traçado na zona Patacão – S. João da Venda, numa estação multimodal a construir”, disse José Caramelo ao JA.

O movimento acentua, contudo, que a ligação ao aeroporto se deve fazer na perspectiva da ligação a Espanha e não do transporte regional nem da ligação a Lisboa.

“Sim, deve fazer-se essa ligação. Mas com uma nova linha de velocidade alta, a construir. Nesse caso justificar-se-ia uma nova estação na zona do Patacão que seria de divergência entre Lisboa e a região algarvia”, diz Caramelo.

E justifica: “Qual a parcela dos passageiros desembarcados no aeroporto que está disponível para substituir os transfers por uma viagem de comboio (com uma espera longa) para tornar a desembarcar numa estação que ficando longe do destino final obrigará a um adiado transfer?”.

“Quanto à perspectiva da ligação a Lisboa, que passageiros servirá? Dos poucos desembarcados em Faro e que tenham destino Lisboa, alguns terão a sorte de tomar o comboio de horário. Os outros esperarão pelo próximo comboio”, afirma, observando que “as ligações Faro – Lisboa serão sempre escassas face à frequência dos aviões”.

Em concreto, no que respeita à ligação ao aeroporto, o MMF privilegia a solução *light rail* (elétrico ou *tram train*) em alternativa ao comboio convencional, por ser a mais adequada à escassa procura e a menos agressiva do ponto de vista ambiental (raios de curvatura mais reduzidos, maiores inclinações, possibilidade de inserção em ambiente urbano). Por outro lado, a *light rail* “pode constituir um embrião de um futuro prolongamento a Gambelas, numa primeira fase e a Almancil, Quarteira, etc, no médio prazo”, enuncia José Caramelo.



José Caramelo, especialista em ferrovia, dirigente do Mais Ferrovia

PUB

Responda pela internet censos2021.ine.pt
Linha de apoio 21 054 2021
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA
STATISTICS PORTUGAL
CENSOS 2021

Responda até
31/05