



Festa da Culatra já é Património Cultural Imaterial P3

Incêndio de Monchique lavrou em Portimão P10

Alvor · Portimão · Albufeira · Faro



GRUPO HPASAÚDE

24 HORAS

Urgência
Ambulâncias Privadas

☎ 707 28 28 28

www.grupohpa.com

Semanário Regional do Algarve

barlavento

Afinal, que ferrovia quer o Algarve?



■ PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL | P8

Bruno Filipe Pires

PORTIMÃO 2021

VERÃO azul

LEITURAS PARTILHADAS NO JARDIM

JARDIM 1º DEZEMBRO 18H30



23 JUL.
Sandro William Junqueira (*A Sangrada Família*)
conversa com
Ondjaki (*O Livro do Deslembamento*)



Biblioteca M. Manuel Teixeira Gomes
E-mail: biblioteca.portimao@cm-portimao.pt



DESTAQUE

Afinal, que ferrovia quer o Algarve?

Bases do Plano Ferroviário Nacional (PFN) foram apresentadas numa sessão pública em Faro. Documento deverá estar concluído até março de 2022. Objetivo é uma cobertura adequada do território

Bruno Filipe Pires e Maria Simiris
info@barlavento.pt

Os problemas são bem conhecidos. «O atual transporte ferroviário está desajustado face às necessidades de mobilidade da região, presta um mau serviço às populações, não oferece comboios modernos e confortáveis, nem um serviço de qualidade e funcional, de alta frequência, com horários alargados, com paragens de proximidade e serviços complementares de apoio e de informação», diagnosticou Cristina Grilo, porta-voz do «Movimento + Ferrovia», um grupo informal de cidadãos, constituído no final de 2018. Este foi um dos vários contributos apresentados no debate público «O Algarve e o Plano Ferroviário Nacional. Desafios e ambições», que teve lugar na tarde de segunda-feira, dia 19 de julho, na sede da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve, em Faro.

Coube a Frederico Francisco, técnico especialista do Ministério das Infraestruturas e da Habitação, apresentar as intenções do governo até 2050. Para já, decorre a fase de auscultação para «ouvir quem tem responsabilidades sobre o território, quais as necessidades e ambições que as pessoas têm para o

transporte ferroviário que podem ser satisfeitas pela ferrovia». O objetivo é que no próximo ano, o documento final resulte num diploma legislativo que tenha um estatuto igual ao do Plano Rodoviário Nacional (PRN), que na sua versão atual já existe desde 1985.

«Portugal tem um PRN desde 1940. A verdade é que tem sido muito bem sucedido ao longo destes 35 anos. Tem conferido uma grande estabilidade ao planeamento e às reivindicações das autarquias, que o usam como base para aquilo que querem. E tem taxas muito elevadas de execução. Neste momento, já só sobram muito poucas estradas relevantes pelo país por fazer», comparou o especialista.

«No investimento ferroviário, o que temos é um pouco o contrário. Como os ciclos de investimento do país estão tipicamente alinhados com os ciclos de fundos europeus, em cada novo ciclo, começamos com uma folha em branco, a ter discussões que já tinham sido feitas anos antes sobre as mesmas linhas». Agora, «o objetivo do PFN é que o país fique dotado de um instrumento de médio e longo prazo que diz qual é a rede ferroviária que queremos atingir, para que em cada novo ciclo possamos selecionar os

investimentos prioritários», sempre numa perspetiva de futuro.

«Estamos a falar de investimentos muito avultados. Construir uma linha para passageiros e mercadorias é diferente de construir uma só para passageiros. Construir uma linha para 300 quilómetros por hora é diferente de construir uma para 120 quilómetros por hora. Mas estamos sempre a falar de muitos milhões de euros por quilómetro», explicou.

Por sua vez, coube a José Apolinário, presidente da CCDR do Algarve, elencar o caderno reivindicativo. «A União Europeia designou 2021 como o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, um modo de transporte amigo do ambiente que queremos ainda mais eficiente com a eletrificação da Linha do Algarve até 2023. É estratégico para o nosso posicionamento enquanto destino turístico de sustentabilidade», começou por dizer.

«Queremos, saudamos e acompanharemos de perto a evolução dos trabalhos. São 140 quilómetros, 46 milhões de euros e 140 empregos diretos na fase de obra da responsabilidade das Infraestruturas de Portugal (IP), previstas executar nos anos de 2022 e 2023. Falta, contudo, programar a substituição do

material circulante e o reforço e acessibilidade à conectividade digital em todas as estações de comboio, automotoras e composições. Queremos e exigimos automotoras e composições mais modernas, que permitam viajar em condições de qualidade e conforto, de Lagos a Vila Real de Santo António, com redução do tempo de viagem e horários que dispensem o recurso ao modo automóvel», pediu Apolinário, que piscou o olho à criação de uma futura autarquia regional «para que o Estado cumpra o princípio da eficácia da administração pública, esteja mais próximo dos cidadãos e promova uma efetiva coesão territorial».

Assim, «falta repor a concordância ferroviária de Tunes e a sua eletrificação, corrigindo uma decisão tomada em Lisboa que prejudica a sub-região do Barlavento. Queremos e defendemos a possibilidade de realização de comboios Intercidades de Lisboa a Lagos e vice-versa, sem o transbordo de Tunes. Claro, é essencial e inadiável assegurar o abastecimento de combustível ao Aeroporto Internacional de Faro, através do modo ferroviário, em solução segura e compatível com o uso de ferrovia ligeira».

Este foi aliás um ponto-chave. Como tem vindo a defender, Apolinário insistiu na ideia de «uma ferrovia ligeira, um *tram train*, desde a estação de Faro até ao aeroporto, passando pelo *campus* de Gambelas da Universidade do Algarve (UAlg), Parque das Cidades (com o futuro Hospital Central do Algarve) e Loulé (poente da cidade, pelo corredor da Franqueira). Um modo a desenvolver, de forma gradual, neste núcleo do Algarve Central».

Um modelo que, aliás, também pode servir o Barlavento, «entre Tunes e Lagos, mantendo o comboio de longo curso, utilizando a linha que agora vai ser eletrificada, bem como um ramal dedicado até ao Autódromo Internacional do Algarve (AIA)/Parque Tecnológico» e que se inspira no que existe hoje em



LEGENDA:

- FERROVIA LIGEIRA
- N125
- A22
- FERROVIA

CCDR Algarve
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALGARVE
TRAÇADO ESQUEMÁTICO DE LINHA DE FERROVIA LIGEIRA
1:75 000
Julho 2021

Cádiz, na Andaluzia.

Ainda no entender do presidente da CCDR, «a modernização da Linha do Sul entre Tunes e Torre Vã é indispensável para reduzir o tempo de deslocação entre o Algarve e Lisboa».

Em relação ao país vizinho, «pugnamos pelo desenvolvimento do corredor sudoeste ibérico, com uma ligação de velocidade alta entre o Algarve e a Andaluzia, entre os aeroportos de Faro e Sevilha. O desenvolvimento deste corredor tem o apoio dos municípios do Algarve, dos empresários e das suas associações. Reforçará o posicionamento da região no contexto ibérico e europeu. Mas é ainda preciso avaliar, estudar custos e trabalhar soluções sustentáveis para concretizar outros desafios» domésticos. Por fim, Apolinário falou na conveniência de ligações «a áreas de acolhimento empresarial, a áreas logísticas junto à Via do Infante de Faro (A22)/ MARF e Tunes /Albufeira, para que a região dê o seu contributo na redução dos transportes rodoviários internos de mercadorias».

Se o presente já pede «a interoperabilidade com a mobilidade suave, com ciclovias e acesso a redes de bicicletas e veículos elétricos», o futuro próximo é para «aproveitar os fundos europeus no objetivo operativo de resiliência e clima para a redução de emissões de efeito estufa e melhoria da resposta em matéria de alterações climáticas, num

trabalho em concertação com as autarquias locais».

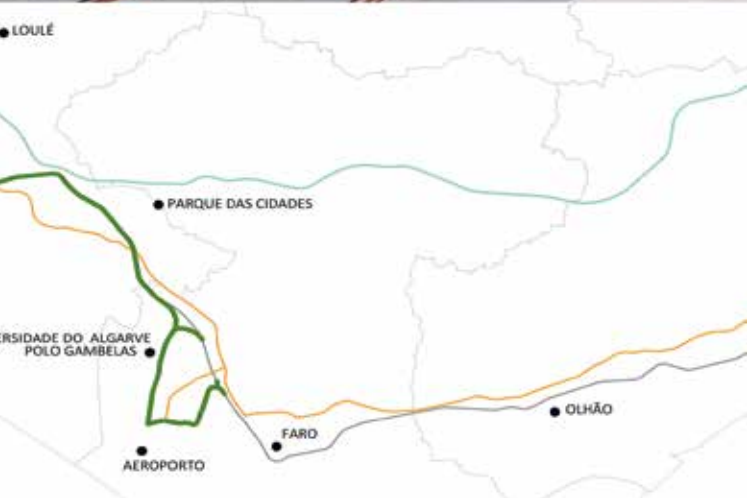
A porta-voz do «Movimento + Ferrovia» aproveitou o momento para ressaltar que «a mobilidade e os transportes são um dos principais problemas da região do Algarve e no passado quando iniciámos o transporte ferroviário, no século XIX, este transporte já desempenhou uma importante função na mobilidade interregião. Acha-mos que continua a haver um grande potencial no transporte ferroviário tanto mais que agora estamos muito preocupados com a defesa dos valores ambientais».

Nesse sentido, José Carmelo, engenheiro do grupo informal de cidadãos, clarificou que as propostas para a oferta ferroviária deverão obedecer a três critérios: «nova tipologia de comboios, elevada frequência e proximidade às populações com novos pontos de paragem», sendo que alguns dos quais «antigamente extintos [como Portas do Mar ou São Francisco, em Faro], devem ser repostos». Vítor Aleixo, presidente da Câmara Municipal de Loulé e do Conselho Regional da CCDR, espera que «as decisões marquem uma viragem histórica no país e que o ferroviário comece a ser utilizado». No entanto, mostrou-se cético em relação ao «*tram train* que tem em si características de rigidez. Tem um carril, uma bitola e um lugar permanente na estrutura da malha urbana de qualquer cidade».

«Municípios reveem-se» na posição da CCDR

Também marcou presença no debate, embora de forma remota, António Miguel Pina, presidente da AMAL - Comunidade Intermunicipal do Algarve, que gostou de ver «um tema que estava há muito esquecido, a ligação transfronteiriça, no fundo o corredor mediterrânico de alta velocidade, que também vai conseguir ganhar esta ligação aos nossos vizinhos espanhóis, à Andaluzia. Só juntando as vontades destas duas regiões será possível convencer as autoridades europeias, e em especial as autoridades de Madrid, para que este projeto faça também parte das nossas prioridades. José Apolinário tem conseguido pôr em marcha este pesado comboio», elogiou. Em relação ao Plano Fer-

roviário Nacional (PFN), «reduzirmos a ligação para o Algarve de 3h15 para 2h15 é um ganho reconhecido ainda por cima quando o governo e a nação têm como prioridade toda a linha e a ligação Lisboa-Porto», comparou. «Os municípios algarvios reveem-se» nas sugestões da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve. No entanto, «para uma boa articulação, os serviços públicos de transporte, rodoviário e ferroviário, têm de estar sob a lei de uma só entidade regional. A AMAL está disponível para este desafio, uma vez que já exerce essas funções no rodoviário. Só assim podemos forçar essa articulação entre os diferentes operadores»



«A ferrovia não existe na mobilidade dos passageiros» do Aeroporto de Faro

Segundo Alberto Mota Borges, diretor do Aeroporto Internacional de Faro, o acesso àquela aerogare é feita sobretudo por rodovia. «Se olharmos para os passageiros, 95 por cento dos que utilizam o aeroporto é tráfego de pessoas que têm residência noutros países e que usam o transporte aéreo para se deslocarem à região. Apenas quatro por cento dos passageiros são residentes no Algarve e Huelva. 93 por cento são turistas. É muito difícil alterar o paradigma da mobilidade para a especialização económica do Algarve para outros modos de transporte. E como é que as pessoas chegam? Para já, 19 por cento dos passageiros por táxi, 22 por cento por autocarro, 26 por cento por carros particulares e 28 por cento em veículos de rent-a-car. A ferrovia não existe na mobilidade dos passageiros. O que temos é um serviço de autocarro regular que presta alguns serviços», calculou.

«Se olharmos para o transporte de colaboradores, na generalidade, usam automóvel. Apenas oito por cento usa o comboio nas ligações para Portimão e outras zonas do Algarve onde existem trabalhadores. Um número que não é de desprezar, porque no verão temos 5200 pessoas a trabalhar nas várias empresas. Todos os dias, no verão, temos 30 camiões que transportam o combustível de aviões da estação de Loulé para o *fuelfarm* do aeroporto. São quatro camiões que rodam todos os dias e fazem 30 ligações. Temos mais 10 camiões que transportam da refinaria de Huelva para abastecimento de aeronaves. Qual a consequência prática que isso tem? Para já é a circulação rodoviária que provoca. Depois é o risco inerente. Em situações de conflitos laborais ou outros, a atividade aeroportuária e aeronáutica pára simplesmente, porque não há alternativas de abastecimento», conclui no uso da palavra.

Paulo Águas: má mobilidade condiciona acesso ao ensino superior

Para Paulo Águas, Reitor da Universidade do Algarve (UALg), «é muito mais relevante uma poupança de 15 ou 20 minutos numa deslocação pendular na região, do que uma poupança de meia hora ou três quartos de hora numa viagem a Lisboa. Penso que há um conjunto de fatores convergentes e que devem potenciar uma ligação da ferrovia, passando pela UALg e não só, como uma das prioritárias na execução a curto prazo». E exemplificou. «Um estudante de Olhão que vá estudar para Gambelas, e temos muitos, felizmente, se for em transportes públicos gasta 53 minutos. Se for em transporte pessoal demora 18 minutos. O facto de não termos comboio a passar por Gambelas não vai ter muito impacto em termos mais ou menos alunos de Olhão. Teremos é alunos de Olhão a chegarem noutras condições ao *campus* com uma pegada ambiental muito mais interessante à que são hoje obrigados porque não têm alternativas. Se o estudante estiver em Vila Real de Santo António demora 1h44 até Gambelas, em dois momentos. Uma hora de comboio até Faro e mais 44 minutos de autocarro até Gambelas. Significa que temos muitos jovens que ficam excluídos e têm aqui uma barreira no acesso ao ensino superior. Temos aqui uma desigualdade na região. Dois terços da nossa procura é regional, mas a procura internacional também ficará potenciada se tivermos esta ligação de comboio para Gambelas. Se olharmos aos números, a percentagem de jovens do concelho de Lagos que frequentam o ensino superior é muito inferior à percentagem de jovens do concelho de Olhão. Isso tem que ver com a distância, com o ter uma barreira para não conseguir chegar. Espero que quando se tiverem de fazer os cálculos dessa exploração, se tenha em conta também aspetos não económicos, como os ganhos ao nível da descarbonização e os ganhos ao nível da sinistralidade. Mais ferrovia, sim. Sendo os recursos escassos, é bom que o quilómetro zero não seja só em Lisboa, mas que existam mais quilómetros zeros por esse país fora», concluiu.



município
tavira

Praias de Tavira