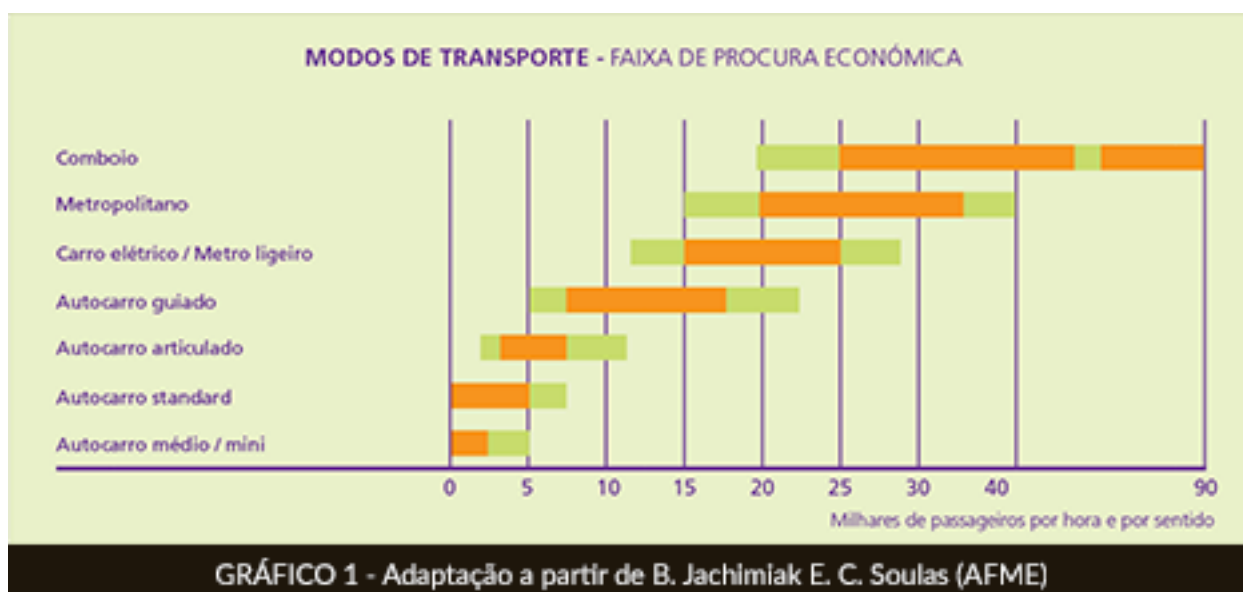


Que solução? A linha ferroviária do Algarve

Na edição nº 706 da Transportes online é dada a notícia de que o Governo irá realizar um investimento de 33,6 milhões de euros para electrificar a linha ferroviária do Algarve, prevendo que o trabalho esteja terminado até ao final de 2020.

Já em 2007, a AMAL havia enviado para as Câmaras Municipais de Portimão e de Lagos um estudo elaborado pela FERBRITAS, SA sobre a viabilidade do Sistema ferroviário do Algarve, mandado executar no âmbito do Grupo Técnico para o Estudo do Sistema de Mobilidade do Algarve. Assisti então, como consultor daquelas Câmaras, a reuniões realizadas em Faro e elaborei para as mesmas documentos de análise que aproveitarei para o presente artigo.

Durante os 15 anos (1987/2001) em que, como Professor Auxiliar Convidado, a convite do Prof. José Manuel Viegas, leccionei no Mestrado em Transportes do Instituto Superior Técnico, o primeiro slide com que iniciava as minhas aulas era o que constitui o Gráfico 1. Fazia-o por considerar, já então, que no planeamento dos transportes, em particular na fase de escolha do modo, que o primeiro critério é o valor da procura estimada. Este considerando implica que essa estimativa deve ser efectuada com grande rigor e utilizando metodologia adequada. O não cumprimento desta condição prévia tem levado a enormes erros de planeamento, de que são exemplos o Metro do Mondego e o Metro Sul do Tejo.



O Gráfico mostra que para cada valor da procura – medida em passageiros por hora e por sentido – existe um modo que a satisfaz com menores custos de investimento e exploração. Para alguns valores da procura existem dois modos e, nesta situação, a opção deve fazer-se tendo em conta a evolução esperada para o período de vida útil do sistema. Devo chamar a atenção para a necessidade de atualização do gráfico, quer pela inserção de valores correspondentes a novos sistemas em operação quer pela consideração dos custos externos de cada modo, o que terá como efeito dar vantagem aos modos que utilizam formas de energia menos poluentes, isto é, tê-los em consideração para valores mais baixos da procura.

A linha ferroviária do Algarve

A razão pela qual não foram efectuados, ao longo dos anos, investimentos na linha ferroviária do Algarve foi a deficitária exploração, que pode ser explicada pela baixa procura. O estudo de 2007 confirmava-o e, em coerência, apenas propunha pequenos investimentos, como “utilizar motores não tão velhos”, para evitar interrupções do serviço frequentes. A ligação Tunes-Lagos a que me referirei seguidamente foi construída por troços, tendo a Estação de Portimão sido inaugurada em 15 de fevereiro de 1903 e a de Lagos em 30 de julho de 1922. Nessa altura e mesmo quando eu a partir de 1960, como jovem portimonense, ia para Coimbra, onde completei o ensino secundário e fiz a admissão à Universidade, ou para Lisboa, como aluno do IST, as deslocações mais longas eram feitas de comboio pois então o automóvel era um bem a que apenas uma parcela muito reduzida da população tinha acesso. Nas décadas finais do século passado e nas já decorrentes deste século a situação é muito diferente e o automóvel passou a ser o modo dominante de deslocação, tendo-se reduzido drasticamente a utilização do comboio no Algarve. Entre Tunes e Lagos, o comboio apenas serve a cidade de Portimão e chega a Lagos num ponto exterior, na outra margem da Ribeira de Bensafirim. Não são servidas as cidades de Silves e Lagos e bem assim as povoações de Figueira, Mexilhoeira Grande, Odeáxere e Chinicato, situadas entre Portimão e Lagos, que têm atualmente uma população mais numerosa do que há 40 anos que utiliza outros modos de transporte, nomeadamente o autocarro.

A solução

Sendo evidente que a população do Barlavento do Algarve deve ser servida por um sistema de transportes com qualidade, a primeira decisão que deverá ser tomada é a alteração do traçado de modo a poder passar pelas localidades listadas, de modo a poder perspectivar-se uma procura muito mais elevada que a atual.

Ligação Portimão – Lagos

Na ligação entre Portimão e Lagos parece óbvio que nas imediações da Figueira, cujo apeadeiro foi há muitos anos desativado, o traçado não pode ser desviado para a Meia Praia (Fig. 1) mas terá de continuar a norte de modo a que possa, na sequência, aproximar-se das

restantes povoações listadas, como se mostra na Fig. 2.



O acesso à cidade de Silves nunca poderia ter sido feito com o modo ferroviário pelo que a solução encontrada foi colocar a Estação de Silves equidistante desta cidade e de Lagoa, embora a Estação de Estombar também esteja nas proximidades de Lagoa. Para resolver a questão do acesso direto a estas duas cidades, terá de ser utilizado o modo rodoviário e, tendo em consideração que já existe o canal, deve ser adoptado o autocarro guiado (Fig. 3).

O acesso a Silves poderá ser feito em via banalizada, dados os constrangimentos espaciais e a travessia do Rio Arade, mas o acesso a Lagoa poderá ser feito em canal próprio ligando o centro da cidade ao atual canal. Note-se que esta é uma das vantagens do autocarro guiado pois os roletes de guiamento apenas ficam 5 cm salientes relativamente à carroçaria. A solução autocarro guiado permitirá a criação de serviços diretos Silves-Portimão e Lagoa-Portimão, sendo em ambos os casos possível executar trajetos complementares até ao centro das cidades em via banalizada.



FIGURA 3 - Autocarro guiado como alternativa à ferrovia

Troço Tunes–Vila Real de Santo António: Tenho menor conhecimento deste troço mas não tenho dúvidas sobre a sua vantagem no acesso a Loulé, pois a estação fica longe da cidade, e no acesso ao aeroporto de Faro. As condições espaciais poderão permitir a construção de canal próprio mas se tal não for possível pode sempre ser utilizada a via banalizada.

Relativamente ao serviço às cidades de Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, a solução rodoviária permitirá melhorar a sua qualidade em particular pela possibilidade de aumento da frequência.

Via dupla e tração eléctrica: O menor investimento de uma linha em autocarro guiado, quando comparado com o investimento num sistema ferroviário, deve ser suficiente para suportar a criação de uma via dupla que conferirá uma maior flexibilidade à operação de transporte. Na travessia de rios, como é o caso do Rio Arade, terão de ser instalados semáforos para controlar a respectiva travessia. Já a tração eléctrica poderá ser considerada desde o início do estudo, pois as soluções de recarga de baterias parece poderem vir a mostrar exequibilidade adequada para um serviço regional com estações intermédias, algumas das quais com equipamento de recarga.

Conclusão

Lamento ter de afirmar, mas perderam-se 10 anos! A solução técnica já deveria ter sido encontrada, mas para tal teria de haver primeiro a libertação intelectual do modo ferroviário, o que não foi tentado no estudo de 2007, onde se afirmava que “a sobrevivência do Sistema Ferroviário do Algarve depende da sua articulação com o transporte colectivo rodoviário”.

Sendo o sistema de Adelaide o mais antigo e de importante dimensão pela quantidade de autocarros que aí operam - 90 - o sistema de Cambridge, inaugurado em agosto de 2011, é o mais extenso - 26 km.

por João Reis Simões

Por:

Fonte: