

9.5.2017

Manuel Tão

Investigador da Universidade do Algarve, especialista em transportes ferroviários

1 A linha do Alentejo, compreendida entre Casa Branca e Funcheira, é uma redundância estratégica em termos de acessibilidade ferroviária entre a Área Metropolitana de Lisboa e o Algarve, assim como no acesso ao porto de Sines. O recente descarrilamento a norte de Coimbra, ocorrido a 1 de abril, que cortou ligações ferroviárias entre a região norte e resto de Portugal durante 72 horas, a produzir-se em qualquer dos viadutos existentes entre Grândola e Ermidas-Sado, ou entre Poceirão e Bombel, poderia potencialmente impedir o tráfego ferroviário entre Algarve/porto de Sines e Lisboa/resto da Península Ibérica durante dias, semanas ou meses, encontrando-se desativado o troço Ourique-Beja.

2 A linha do Alentejo tem uma capacidade de integração funcional do Alentejo no corredor urbano Lisboa-Algarve que não existe no trajeto único atualmente em exploração, entre a península de Setúbal e o distrito de Faro, apartado de quaisquer centros urbanos estruturantes do território. O Pnpt, Plano Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, consagra a linha do Alentejo, na sua integridade, como peça fundamental de suporte à integração funcional das regiões Algarve e Alentejo, num só todo, parte da Euro-Região Sudoeste Peninsular.

3 A linha do Alentejo é um instrumento imprescindível em termos logísticos para o desenvolvimento e aproveitamento do potencial endógeno do Alentejo, designadamente conferindo acessibilidade fundamental à logística da produção agrícola da zona de regadio de Alqueva, articulando-a com o porto de Sines, e ainda conferindo saída às extrações de pirite de Neves-Corvo e de Aljustrel, sem ocupação de “canal-horário” no itinerário Lisboa-Algarve, presentemente o único em serviço.

4 A linha do Alentejo possui parâmetros técnicos, quer em perfil longitudinal, quer em planta, que lhe permitem, na quase totalidade do trajeto, entre Casa Branca e Ourique/Funcheira, a prática de velocidades comerciais e de ponta, idênticas àquelas que já são rotina quotidiana entre Pinhal Novo, Poceirão, Vendas Novas e Casa Branca: 200 quilómetros/hora. Estas velocidades de ponta permitem idealizar uma oferta suplementar de serviços intercidades Lisboa-Algarve, via Beja, atualmente difíceis de introduzir no itinerário via Grândola, em virtude da falta de capacidade em “canal-horário”, cada vez mais solicitado pelos movimentos logísticos de contentores, gerados e atraídos pelo Terminal XXI do porto de Sines.

5 A linha do Alentejo, uma vez modernizada e eletrificada em 25 kV 50 Hz, na sua totalidade, incluindo CTC eletrónico, nos 126 quilómetros de extensão entre Casa Branca e Ourique, possibilita a inclusão de Beja numa isócrona inferior a 90 minutos, a partir de Lisboa, colocando-a na área de influência das “migrações pendulares”, assim como do mercado turístico associado à capital, permitindo idas-e-voltas no mesmo dia. De igual modo, uma distância-tempo de 120 minutos entre Beja e Faro permite aglutinar valências de ambos os territórios, a nível dos diversos setores económicos de atividade, com destaque para o terciário, turismo e novas tecnologias.

6 A linha do Alentejo, dotada de uma “variante passante” na zona de S.Matias, permite conferir “área de influência” à aerogare de Beja, colocando-a a 45 minutos da estação de Pinhal Novo, interface central da península de Setúbal, com um mercado potencial superior a 800 mil habitantes, facultando a recuperação rápida do investimento realizado em Beja, aeroporto sem limitações de carácter técnico e/ou operacional. No sentido sul, a “área de influência” da aerogare de Beja teria potencial de prolongamento em cerca de 90 minutos de distância-tempo até ao Algarve ocidental (Tunes/Albufeira), complementando Faro, de capacidade limitada, e sem possibilidade de expansão

física, e ainda em tempo idêntico até Sines, na costa alentejana (para tal se pressupondo a reabertura complementar ao tráfego de passageiros do ramal Ermidas-Sines).

7 A linha do Alentejo permite, estabelecido o novo troço de 92 quilómetros entre Évora e Elvas, uma ligação direta entre o Algarve e a extremadura espanhola, sem recurso a qualquer passagem pelas zonas congestionadas da península de Setúbal ou da Área Metropolitana de Lisboa, na perspetiva do que é idealizado na chamada Euro-Região do Sudoeste Peninsular, com tempos de viagem de cerca de 30 minutos entre Beja e Évora (considerando-se uma concordância de um a dois quilómetros a sul de Casa Branca), e cerca de uma hora e 15 minutos de Beja a Badajoz. Com ligação aos futuros serviços AVE Badajoz-Madrid, Beja estaria a uma distância-tempo de cerca de três horas e 30 minutos da capital espanhola, e o Algarve, via Beja, Évora e Badajoz, a cerca de cinco horas (Albufeira), com efeitos nítidos de geração de viagens no segmento de lazer.

8 A linha do Alentejo permite, estabelecido o novo troço de 92 quilómetros entre Évora e Elvas, uma ligação direta entre o Algarve e as três capitais de distrito alentejanas por caminho-de-ferro (Faro, Beja, Évora e Portalegre, via Elvas), absurdamente interrompida em 1990, e que contribui decisivamente para a coesão do território e para que se ultrapassem problemas de encravamento e desarticulação funcional do norte alentejano. Portalegre estaria a uma hora e 30 minutos de Beja e a 50 minutos de Évora, através de serviços ferroviários de tipo “expresso-regional”.

9 A linha do Alentejo modernizada faculta a aglutinação de Beja, Vila Nova da Baronia e Cuba, num povoado único, com alargamento de escala demográfica e de mercados locais, os quais se somam ao aproveitamento de uma aerogare de Beja próxima, como estação intermédia, e viabilizada por ligações ferroviárias rápidas e competitivas, tanto em direção à península de Setúbal, como ao Algarve ocidental. O enquadramento conjunto é suscetível de acolhimento potencial de actividades de serviços, expandidas por “spill-over”, a partir da Área Metropolitana de Lisboa.

10 A linha do Alentejo permite ao Baixo Alentejo posicionar-se como recetor de fundos europeus de tipo Feder e Interreg, atualmente sem quaisquer perspetivas práticas de aplicação em equipamentos estruturantes na região, e que, empregues à modernização e electrificação integral deste itinerário ferroviário, numa comparticipação até 90 por cento (Objetivo I), conferem um enquadramento a este território, completamente novo, em termos de funcionalidade, à escala nacional e Ibérica, integrando recursos locais, potencial endógeno, infraestruturas existentes (atualmente carentes de “área de influência”), e, sobretudo, mercados terciários, com destaque para o turismo, serviços e mercado imobiliário.