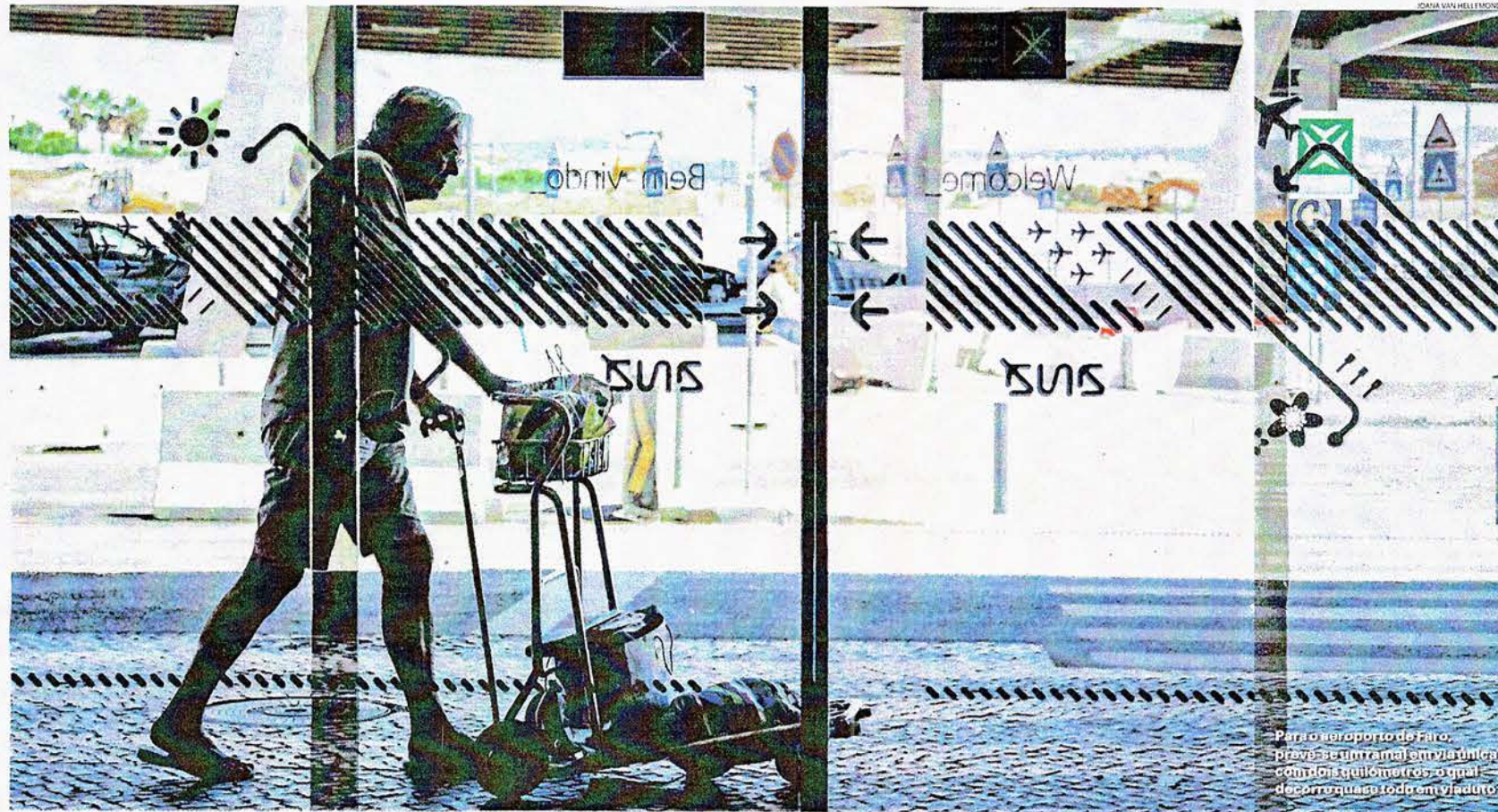


Local Estudos sobre o acesso do caminho-de-ferro aos aeroportos



Para o aeroporto de Faro, prevê-se um ramal em via túnel com dois quilómetros, o qual decorrerá quase todo em viaduto

Como pode o comboio chegar aos aeroportos de Faro e do Porto?

Nenhum aeroporto português tem ligação à rede ferroviária, mas a IP está a estudar os traçados possíveis para que, no futuro, se possa sair do avião e apanhar facilmente o comboio

Carlos Cipriano

As análises exploratórias realizadas pela Infra-estruturas de Portugal (IP) sobre o acesso do caminho-de-ferro aos aeroportos carecem ainda de estudos mais aprofundados, mas permitem desde já ter uma ideia aproximada do traçado e do seu custo. É o caso do ramal de ligação da linha do Algarve ao aeroporto de Faro, o qual, tendo em conta as condicionantes ambientais provocadas pela proximidade à Ria Formosa e pela malha urbana dos arredores da cidade, não deixa muita margem para um corredor ferroviário que não seja o proposto na figura (em cima).
Trata-se de um ramal em via única electrificada com a extensão de dois quilómetros, o qual decorre quase todo em viaduto dada a "presença de uma zona aluvionar com muitas areias, sedimentos e rochas sedimentares", de acordo com um estudo preliminar da IP. O viaduto, com uma cota entre quatro a cinco metros acima do mar, deverá ter uma extensão de 1750 metros, havendo ainda um segundo viaduto de 350 metros na concordância à linha do Algarve.

Esta concordância é uma bifurcação que permite aos comboios vindos do aeroporto seguirem por dois caminhos possíveis: para a estação de Faro, ou para Barlavento com ligações directas a Lagos ou Lisboa.
O documento a que o PÚBLICO teve acesso prevê duas hipóteses para a localização da estação no aeroporto, dependendo se a linha for exclusiva para comboios de passageiros ou se incluir também composições de mercadorias que transportam combustível para o aeroporto.
Actualmente, o *jet fuel* para os aviões do aeroporto de Faro é transportado por comboio entre Sines e Loulé. Daí para o aeroporto, o transporte é assegurado por camiões. Uma linha férrea que permitisse levar directamente o combustível até aos depósitos tornaria esta operação mais barata e mais amiga do ambiente porque evitava a deslocação de mais de 3900 camiões por ano entre Loulé e Faro.
De acordo com a análise exploratória da IP, o ramal de ligação ao aeroporto poderia custar entre 21 a 22,2 milhões de euros, consoante este acomodasse apenas comboios

de passageiros ou também de mercadorias. Um valor que está em linha com uma obra similar: a construção em 2010 do ramal para o porto de Aveiro, também em viaduto devido à proximidade da ria homónima, que custou 56 milhões de euros para uma extensão de nove quilómetros.
Mas o próprio documento alerta para algumas "indefinições" relacionadas com os riscos geológicos, geotécnicos e ambientais deste projecto, que precisa agora de um verdadeiro estudo de viabilidade técnica e ambiental.
Três km até ao Sá Carneiro
Num documento intitulado *Ligação Ferroviária ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro*, a IP estuda "uma solução para a construção de um ramal ferroviário de acesso ao aeroporto do Porto, através da utilização parcial da actual linha de Leixões, através do qual seja possível aumentar a acessibilidade àquela infra-estrutura aeroportuária por via ferroviária, criando-se assim uma ligação mais rápida à Gare Intermodal de Campanhã".
A abordagem realizada é pragmática e económica: aproveita a infra-

estrutura já existente e acrescenta-lhe apenas três quilómetros de via férrea entre o antigo apeadeiro das oficinas de Guifões e o aeroporto Sá Carneiro.
Um investimento estimado em 24 milhões de euros e que permitiria ligar o aeroporto a Campanhã em 21 minutos com paragens em Leça do Balio, S. Mamede de Infesta, S. Gemil e Contumil. Caso se trate de comboios de longo curso, a viagem até Campanhã demoraria 18 minutos.
A concretizar-se, este investimento faz um "dois em um", pois liga o aeroporto à rede ferroviária e, ao mesmo tempo, reabre a linha de Leixões ao tráfego de passageiros, criando uma circular exterior ferroviária no Porto.
Segundo a análise exploratória da IP, o ramal de três quilómetros tem início no apeadeiro do Complexo Ferroviário de Guifões e transpõe o rio Leça em ponte, após o que atravessa o nó do IC24/A41 com a VRI (Via Regional Interior) em viaduto. A partir deste ponto, a linha segue paralela à VRI e atravessa a antiga EN107 em viaduto e atinge o parque de estacionamento do aeroporto,



onde "será possível a construção sobre-elevada de um terminal ferroviário com duas linhas".
O documento da IP compara os tempos de viagens com o Metro do Porto e conclui que o comboio é 40% mais rápido a fazer chegar os passageiros do aeroporto a Campanhã. Mas tratando-se de uma linha em via única, a frequência seria reduzida: dificilmente teria mais de três ou quatro comboios por hora em cada sentido.
A solução seria duplicar a linha de Leixões, mas isso já não é contemplado neste estudo, que se caracteriza pela contenção no investimento. A partir da agora, as hipóteses que a IP tem em cima da mesa multiplicam os custos.

Construção em túnel torna inviável acesso em Lisboa

Uma eventual ligação ferroviária ao aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, foi também explorada pela Infra-estruturas de Portugal (IP), mas dificilmente avançará qualquer projecto devido os seus elevados custos e tendo em conta que aquela infra-estrutura já é servida pelo metro. Foram estudados três cenários possíveis que representariam, à partida, investimentos entre 74,77 e 118 milhões de euros.
O primeiro prevê uma linha de três quilómetros (dos quais 2,9 quilómetros em túnel) entre a linha da Cintura, junto ao Parque da Bela Vista, e o aeroporto.
O segundo perspectiva um túnel de 3,1 quilómetros desde a gare do Oriente.
E o terceiro um arco com saída da linha do Norte entre Sacavém e Bobadela Sul que inverteria para sul para chegar ao aeroporto, numa extensão de 5,2 quilómetros e que implicaria construir dois túneis de 1,3 e 3,6 quilómetros e uma ponte sobre o rio Trancão com 300 metros. Não por acaso, esta seria a solução mais cara.

Os estudos mais avançados da IP terão, assim, de decidir se o óptimo é ou não inimigo do bom: construir já uma linha entre 20 a 30 milhões de euros para chegar ao aeroporto, ou esperar por um eventual PNI2040 para que o comboio sirva aquela infra-estrutura?

Duas soluções Variante à linha do Alentejo permite servir Beja

Carlos Cipriano

Em Beja, e a propósito de um estudo preliminar sobre a modernização do troço Casa Branca-Beja-Funcheira, realizado pela então Refer em 2015, aborda-se a possibilidade de a linha do Alentejo poder servir o aeroporto local.
O documento a que o PÚBLICO teve acesso diz que a proximidade da via férrea àquela aeroporto "constitua a análise da criação de um eventual acesso ferroviário àquela infra-estrutura aeroportuária, permitindo enquadrá-la entre os aeroportos de Lisboa e Faro, e a zona de Badajoz e Mérida, na Extremadura espanhola, potenciando o desenvolvimento do fluxo de passageiros que, actualmente, não existe".
Propõe duas soluções: uma variante à linha do Alentejo com 17 quilómetros que passa a poente do aeroporto e outra de 13 quilómetros a nascente do aeroporto. A primeira teria a vantagem de passar mais perto do terminal de passageiros, enquanto a segunda passaria próximo das instalações militares e do terminal de carga. O investimento estimado é de, respectivamente, 26 e 20 milhões de euros.
Em Abril de 2018, o vice-presidente da IP, Carlos Fernandes, dizia no Algarve que o Governo tinha mandado a empresa estudar a ligação ferroviária ao aeroporto de Faro, mas que esta iria analisar também os acessos aos de Lisboa e Porto.
Dois anos depois, não houve quaisquer avanços, admitindo agora fonte oficial da empresa que "a IP irá desenvolver os documentos prelimi-



A criação de um acesso ferroviário à infra-estrutura aeroportuária permite enquadrá-la entre os aeroportos de Lisboa e Faro e a zona de Badajoz e Mérida

nares elaborados no passado [e que estão na base deste trabalho do PÚBLICO] sobre as ligações ferroviárias aos aeroportos do Porto e Faro que serão posteriormente apresentados à tutela para decisão".