

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



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.

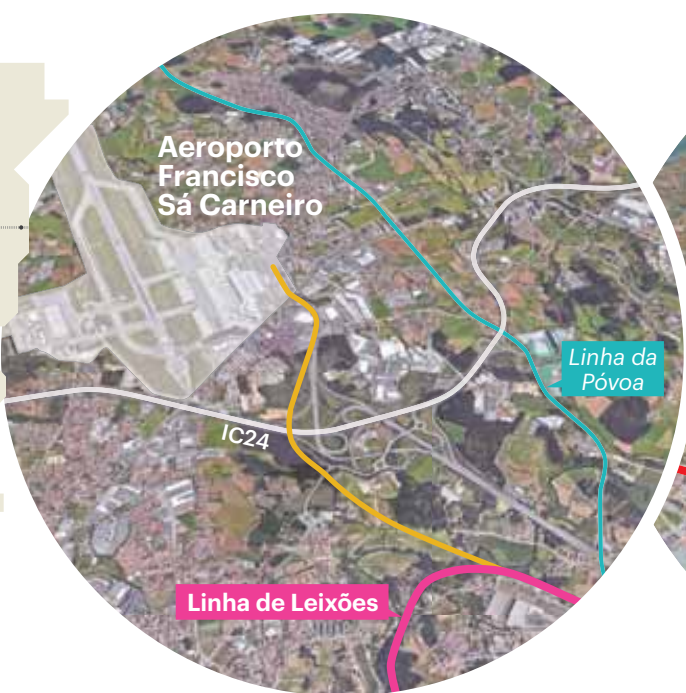
Três km até ao Sá Carneiro

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-



JOANA VAN HELLEMOND



onde “será possível a construção sobrelevada 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.

Uma delas é, efectivamente, duplicar a linha actual entre Contumil e Guifões, o que acrescentaria mais 25 a 30 milhões de euros ao projecto.

Mas há mais! A alta velocidade Porto-Vigo contempla uma estação obrigatória no aeroporto Sá Carneiro. E, neste cenário, já o ramal de Leixões fica de fora, devendo ser construída uma linha nova desde Campanhã que decorrerá quase na totalidade em túnel até chegar ao aeroporto. Um investimento não inferior a 200 milhões de euros (incluindo construção de uma estação subterrânea no aeroporto), mas que se diluiriam no projecto mais vasto que é o da linha de alta velocidade Lisboa-Porto-Vigo.

Certo, porém, é que o PNI 2030 só prevê a construção do troço Braga-Valença (estimado em 900 milhões de euros), ficando o Porto-Braga para a década seguinte.

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?

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 dado 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.

Fonte oficial da Infra-estruturas de Portugal disse ao PÚBLICO que “a ligação ferroviária ao aeroporto de Lisboa não terá desenvolvimentos no âmbito do PNI2030”.

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 àquele aeroporto “constitua a análise da criação de um eventual acesso ferroviário àquele 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”.

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

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,