

A conectividade ferroviária Algarve-Andaluzia
e a constituição da Euro-Região do Sudoeste Peninsular:
Uma abordagem de prospectiva territorial

Manuel Margarido Tão

CASEE – Centre for Advanced Studies in Economics and Econometrics

Faculdade de Economia da Universidade do Algarve

1. Introdução

A presente comunicação visa apresentar uma visão prospectiva e concisa sobre a provável evolução das redes ferroviárias do Algarve e Andaluzia, ao longo de um horizonte temporal de duas décadas, a partir da actual situação-base (2009). Uma futura “Euro-Região”, envolvendo conjuntamente Algarve, Andaluzia e, em parte, o Alentejo/Extremadura, coloca grandes desafios a estas comunidades, sob a óptica da resposta a dar a uma procura expandida por serviços de transporte, de passageiros e carga. Novos e mais sustentáveis padrões de acessibilidade poderão atingir-se através dos investimentos contemplados no período posterior ao QREN (2007-2013) e no PEIT Espanhol (2005-2020). Os possíveis estágios de desenvolvimento de uma rede ferroviária transfronteiriça, assim como os respectivos impactos territoriais, serão objecto de análise na presente comunicação.

A “alta velocidade” apresenta-se como factor de reposicionamento geográfico e funcional único para a Região do Algarve, assim como o Sudoeste Peninsular. No eixo de “alta velocidade” onde Faro se inscreve, é susceptível de geração de potenciais migrações “pendulares”, em virtude de uma muito significativa redução do Custo Generalizado, entre diversos pares de cidades. As Áreas Metropolitanas de Lisboa e Sevilla, enquadrarão o Algarve Central, assim como o Aeroporto de Faro, numa isócrona não mais extensa do que a distância-tempo de 1h30mn, afigurando-se susceptível de análise, a emergência de uma entidade espacial única, de carácter Metropolitano, aglutinando um conjunto de funcionalidades.

Contrariamente a outras fronteiras ferroviárias luso-Espanholas, onde se contam Elvas-Badajoz, Valença-Tui e Vila Formoso-Fuentes de Oñoro, nas quais, em momentos temporais futuros diferenciados, se prevê o suplemento da rede ferroviária convencional existente com a nova, de “alta velocidade”, a barreira física do Guadiana nunca foi transposta por qualquer tipo de conexão ferroviária transfronteiriça. Tal adiciona um vector de complexidade particular à análise prospectiva do desenvolvimento da conectividade ferroviária Algarve-Andaluzia, atendendo à valência específica dos novos corredores de “alta velocidade”, dedicados primordialmente ao tráfego de passageiro e ao “courier”, relegando-se a circulação da logística para itinerários convencionais correlativos.

O presente trabalho propõe a construção de diversos cenários de evolução do Algarve e da sua vizinha Província de Huelva, à luz da evidência empírica, tomada a partir de

vários exemplos de áreas urbanas servidas pela nova rede de “alta velocidade” (casos de Ciudad Real, Guadalajara, Reims, etc.) e mutações experimentadas pelas mesmas, ao nível da sua actividade económica e enquadramento funcional, incluindo viagens pendulares a grande distância, desenvolvimento de actividades terciárias e turismo, e outras valências, como a possibilidade de se tornarem escolha residencial privilegiada e de qualidade.

2. Enquadramento Histórico

O Algarve e a Andaluzia Ocidental (Província de Huelva), constituíram desde longa data periferias, nos Estados Ibéricos modernos.

No Algarve, a articulação funcional com o restante território de Portugal fez recurso ao transporte marítimo costeiro ao longo de séculos, dadas as condições de circulação nos velhos itinerários terrestres, penosas e pouco fiáveis, agravadas pela barreira física de serras que se interpõem no limite setentrional da Região, com o vizinho Alentejo. A era do transporte mecanizado só tardiamente chegaria ao Algarve (1889), com a inauguração do troço da antiga Linha do Sul dos Caminhos de Ferro do Estado, entre Amoreiras e Faro, quando já se encontrava constituída a maior parte dos grandes corredores estruturantes da rede ferroviária de Portugal, e respectivas amarrações nos cinco pontos de contacto com Espanha, existentes na actualidade. A progressão da via férrea do Algarve em direcção à Andaluzia, não se afiguraria menos lenta, atingindo-se Vila Real de Santo António apenas em 1906, enquanto que a inacabada linha do Barlavento, bifurcada do tronco principal em Tunes, quedar-se-ia por Lagos já em 1922, nunca chegando aos objectivos remotos de Vila do Bispo e Sagres. A configuração final da rede ferroviária do Algarve não mais experimentaria uma alteração significativa até à actualidade, consistindo basicamente num corredor Oeste-Leste de via única de bitola larga Ibérica (1668mm), de Lagos e Portimão a Tunes, e deste último ponto a Faro e Vila Real de Santo António, com uma ligação única e perpendicular para Norte, à restante rede ferroviária nacional.

No ano de 1925, deu-se por concluído o itinerário ferroviário do Vale do Sado, entre Setúbal e Funcheira, o qual constituindo um atalho alternativo ao encaminhamento através de Beja, haveria de adquirir o estatuto de “linha principal” entre o Algarve e a margem Sul do Tejo no Barreiro, ponto obrigatório de transbordo para a ligação fluvial à capital até aos primeiros anos do séc.XXI. Enfim, em 1945, uma curta extensão entre Vila Real de Santo António e o cais do Rio Guadiana foi aberta à exploração, juntamente com um interface fluvial, no sentido de facultar uma melhor correspondência com as embarcações de ligação a Ayamonte. Aberta a travessia rodoviária do Guadiana (1991), esta extensão final da Linha do Algarve acabaria por sucumbir ao critério do “custo evitável”, cessando a exploração entre Vila Real de Santo António e a sua estação fluvial no ano de 1998.

A data de 2004 revelar-se-ia um marco histórico sem precedentes para a rede ferroviária Portuguesa a Sul do Rio Tejo, com particular incidência no Algarve. Dava-se a união física das linhas do Centro e do Sul na Península de Setúbal, permitindo o abandono do transbordo fluvial o Barreiro, assim como se estendia até Faro a electrificação em 25 kV 50 Hz, e a sinalização moderna, ficando parte da Linha do Algarve coberta por catenária

(troço Tunes-Faro) e Comando de Tráfego Centralizado (Tunes-Faro-Olhão e Tunes-Lagos).

O desenvolvimento histórico do caminho de ferro na Província de Huelva, assume contornos de uma peculiaridade sem paralelo a Oeste do Guadiana. Muitas das primeiras ferrovias que apareceram na Província Onubense não só eram desprovidas de qualquer intento de constituírem eixos internacionais de ligação ao país vizinho, como inclusivamente tão-pouco se enquadravam numa estratégia de integração nacional, na óptica do Reino de Espanha. Tratavam-se sobretudo do resultado de interesses Britânicos nas indústrias extractivas locais, assim se explicando o pioneirismo de alguns caminhos de ferro de índole mineira, como o Ferrocarril de Buitrón (1870), Ferrocarril de Tharsis al Río Odiel (1871), ou o Ferrocarril de Rio Tinto (1875) – todos estabelecidos em bitolas estranhas (3ft/6in/1067mm e 4ft0in/1219mm, para o caso específico de Tharsis). É particularmente notório o facto histórico de que o prolongamento da grande radial de Andaluzia em bitola larga (1668mm), proveniente de Madrid e Sevilla, estabelecida sob a égide da antiga companhia Madrid, Zaragoza y Alicante, dominada pelo Grupo Rothschild (Francês), somente atinge Huelva em 1880. Seguir-se-lhe-á outra (1886), de menor importância, e permitindo a articulação com a Extremadura, através de Gibraleón e Zafra (Ferrocarril Zafra-Huelva), para a qual concorreram capitais Britânicos e Alemães.

A única e fracassada tentativa de união das redes ferroviárias entre os Estados Ibéricos a partir de Huelva, inicia-se num processo tortuoso, em 1914, quando a Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, dominada por capitais Franceses, empreende as primeiras obras de um traçado entre Gibraleón e Ayamonte. Sob a nefasta influência do conflito bélico Europeu, os trabalhos vão experimentando várias interrupções, até serem retomados com algum vigor em plena Ditadura de Primo de Rivera, culminando com a abertura ao tráfego em condições precárias, em pleno início da Guerra Civil (1936). Ao longo do pouco mais de meio século em que se manteve em serviço, a linha férrea (Huelva-)-Gibraleón-Ayamonte nunca logrou alcançar o seu objectivo último, de conectar-se à rede ferroviária Portuguesa, apesar da concepção do terminal ferroviário de Ayamonte sugerir, pela sua localização específica, uma travessia do Rio Guadiana ligeiramente a montante de Vila Real de Santo António. O caminho de ferro Gibraleón-Ayamonte acabaria por ser desactivado em 1987, e posteriormente convertido em sendeiro ciclável, ficando, de novo, as redes ferroviárias Algarvia e Andaluzia apartadas por um hiato de cerca de 55 Km, revertendo-se assim à situação anterior à década de trinta, do séc.XX.

A linha Sevilla-Huelva, consistindo praticamente na extremidade ocidental mais próxima do Algarve, de uma longa radial ferroviária de Madrid à Andaluzia, acabaria por se ver modernizada a partir de 1978, com a entrada em serviço da electrificação, no sistema “standard” da RENFE em 3 kV (corrente contínua), e instalação do Comando de Tráfego Centralizado em via única. Com a entrada em serviço do NAFA (Nuevo Aceso Ferroviario a Andalucía) em 1992, alguns serviços directos entre Madrid e a capital Onubense passariam a ser encaminhados pela nova linha de “alta velocidade”, até Sevilla, passando das vias “standard” de 1435mm para a rede convencional Ibérica (1668mm), por intermédio do “cambiador de ancho” instalado em Majarabique. Com a interoperabilidade entre redes diferentes garantida pelo emprego de material circulante de passageiros interoperável, bitensão (25 kV/3 kV) e munido de tecnologia de eixo de

“geometria variável”, Huelva encontra-se presentemente a uma distância-tempo de 3h40mn de Madrid.

3. Situação de Referência e Desenvolvimentos previstos até 2015

3.1. Portugal

Os acordos firmados entre ambos os Estados Ibéricos na Cimeira conjunta que teve lugar na cidade da Figueira da Foz em 2003, estabelecerá um quadro de desenvolvimento de cinco corredores ferroviários de “alta velocidade”, entre os quais se encontrava uma ligação Algarve-Andaluzia, como parte integrante de uma grande magistral entre Évora e Huelva, bifurcada a partir da nova linha Lisboa-Madrid, e com passagem por Beja e Faro, capaz de posicionar Faro (Norte), Huelva e Sevilla a cerca de 1h30mn, 2h15mn e 2h45mn de Lisboa, respectivamente. Com uma calendarização apontando para um início de exploração comercial em 2018, o corredor Évora-Faro-Huelva não se veria contemplado nas prioridades definidas no Relatório Van Miert (2003), passando posteriormente ao estatuto de empreendimento “sem horizonte temporal definido”. Uma abordagem preliminar realizada pela RAVE (Rede de Alta Velocidade), apontava para um esforço de investimento de 2650 Milhões de Euros, ao qual corresponderia um tráfego anual de 1,6 Milhões de passageiros, muito distante das estimativas previstas para outros corredores, designadamente Lisboa-Porto-Vigo ou Lisboa-Madrid.

No tocante à rede ferroviária convencional do Algarve, as recomendações do estudo realizado pelo consórcio Ferbritas-Stohler (2008), inclinaram-se nitidamente para uma modernização gradual do eixo Oeste-Leste de forma incrementalista, por contraponto a um cenário de carácter substitutivo, no quadro do qual, os troços por modernizar, de Tunes a Lagos, assim como a totalidade do trajecto a Leste de Faro, desapareceriam, dando lugar a um “metro ligeiro”, ficando assim também comprometida a valência ferroviária logística, real e potencial. Assim, e numa perspectiva de modernização da rede ferroviária existente, têm vindo a realizar-se (2010), obras de renovação integral da via, entre Tunes e Lagos, assim como de Olhão a Vila Real de Santo António, onde a instalação de novos sistemas de telecomunicações, com base na fibra óptica recém-instalada, constitui o passo preliminar antecedendo a implementação da sinalização electrónica e do Comando de Tráfego Centralizado. Numa fase ulterior e sem calendarização precisa da modernização da infra-estrutura ferroviária no Algarve, a electricação em 25 kV 50 Hz estender-se-á à totalidade do trajecto Lagos-Vila Real de Santo António, assim como se afigurará provável o assentamento de uma segunda via em alguns troços, tais como Tunes-Faro, Faro-Olhão e Fuseta-Luz.

Fora da Região do Algarve, mas com implicações no seu relacionamento externo, prevê-se uma redução de distância-tempo dos melhores serviços apontados a Lisboa, das actuais 3 horas, para 2h45mn em 2010, com a entrada em exploração da Variante de Alcácer-Grândola. E ainda um encurtamento suplementar, para 2h15mn, em resultado da componente convencional da Terceira Travessia do Tejo, entre Chelas e a Península do Barreiro, até 2015.

3.2. Espanha

As directrizes do PEIT (Plano Español de Infraestructuras de Transporte) 2005-2020, estão regionalizadas por intermédio do Plano de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013. Fundamentalmente, e no tocante ao sector das acessibilidades ferroviárias, há diversas alusões à necessidade de ligação física da Comunidad Autónoma ao Algarve por intermédio de uma nova via férrea, a partir de Huelva-Gibraleón, embora sem calendarização e características técnicas definidas. Em contrapartida, o eixo Sevilla-Huelva, é remetido para um estatuto de prioridade, fazendo parte integrante do conjunto das futuras relações ferroviárias diametrais, que se pretendem implementar até 2015, consistindo na passagem de vários serviços pelo Eje Transversal Andaluz, uma nova linha de “alta velocidade”, passando pelo Aeroporto de Sevilla-San Pablo, e conectando a maioria das capitais de Província Andaluzas num tempo máximo de 90 minutos, a partir de Sevilla.

Consideradas insuficientes as prestações permitidas pelo traçado da actual linha convencional Sevilla-Huelva, prevê-se a construção de um novo troço de “alta velocidade” entre ambas as cidades, assim como uma nova estação, na última das localidades. A nova linha de “alta velocidade” Sevilla-Huelva, permitindo encurtar a distância-tempo dos actuais 90 minutos para apenas 35, consistirá numa extensão ocidental do NAFA Madrid-Sevilla de 1992, correspondendo-lhe um traçado completamente novo, de via dupla e em bitola “standard” Europeia, de 1435mm, apto a velocidades de 250 Km/h, electrificado em 25 kV 50 Hz, e exclusivo ao tráfego de passageiros, relegando-se a logística para o itinerário convencional existente. Tendo a Declaração de Impacto Ambiental sido considerado favorável em 2010, prevê-se o início da construção em meados do mesmo ano, assim como da Nova Estação de Huelva, cujo projecto de arquitectura, da autoria de Santiago Calatrava, será desenvolvido numa área setentrional da cidade (Las Metas), prevendo – contrariamente à estação histórica existente – continuidade do eixo ferroviário em direcção a Oeste, para além de garantir funções de “interface” com a rede convencional.

4. Alguns aspectos peculiares de uma conexão faseada a Portugal

Antes de abordar um conjunto de possíveis efeitos indirectos, decorrentes da conexão ferroviária transfronteiriça Algarve-Andaluzia, afigura-se incontornável tecer um conjunto de considerações de natureza técnica, as quais se afiguram determinantes para o estabelecimento de cenários, susceptíveis de análise.

A complexidade de uma ligação ferroviária Andaluzia-Algarve transcende em muito os meros 55 Km de hiato existentes entre o Norte de Huelva (Gibraleón) e o Rio Guadiana, o qual terá necessariamente que contar com um novo atravessamento, tendo-se perdido uma ocasião soberana, aquando do estabelecimento da ligação internacional rodoviária (1991), ao acordarem ambos os Estados Ibéricos, na concepção de uma travessia dispensando os parâmetros técnicos, permitindo a inclusão posterior de um tabuleiro ferroviário. O carácter “exclusivo” a passageiros da rede de “alta velocidade”, implica necessariamente que Espanha siga uma abordagem muito semelhante aquela que Portugal adoptou, no tocante à linha de “alta velocidade” Lisboa-Madrid, entre Évora e a fronteira do Caia, concebendo uma plataforma de 23m, apta à recepção de duas vias de 1435mm, exclusivas a passageiros, e uma terceira, convencional, de 1668mm (com

capacidade de conversão futura a 1435mm, por intermédio de travessas polivalentes), dedicada aos movimentos logísticos e – eventualmente – algum tráfego regional colector de passageiros.

A imposição de uma abordagem incrementalista, mercê das dificuldades de financiamento integral e numa só fase de uma magistral Évora-Faro-Huelva, e atendendo igualmente à variável que constitui a modernização do caminho de ferro convencional no Algarve, a implementação da ligação ferroviária através do Guadiana processar-se-ia através do seguinte faseamento:

- 1) Até 2018: Modernização integral da ferrovia convencional do Algarve, com electrificação contínua em 25 kV 50 Hz, de Lagos a Vila Real de Santo António, estabelecimento de duplicações parciais (Tunes-Faro) e (Faro-Olhão; Fuseta-Luz), possibilitando as seguintes melhorias na prestação de serviços:

Relação	Distância	Tempos Actuais	Tempos (2018)
Lagos-V.R.S.A.	142 Km	2h55mn [2h10mn]	2h10mn [1h40mn]
Lagos-Faro	85 Km	1h40mn [1h15mn]	1h15mn [0h55mn]
Portimão-V.R.S.A.	125 Km	2h40mn [2h00mn]	2h00mn [1h30mn]
Portimão-Faro	68 Km	1h25mn [1h05mn]	1h00mn [0h45mn]
Faro-V.R.S.A.	57 Km	1h15mn [0h55mn]	0h55mn [0h40mn]

[Tempos teóricos, para serviços rápidos, com lei de paragem restrita]

- 2) De 2018 a 2025: Estabelecimento da Travessia Ferroviária do Guadiana, e da “missing link” entre a margem esquerda do rio e Gibraleón/Huelva-Las Metas, com as seguintes características:

- Traçado seguindo uma directriz relativamente próxima à da Auto-Via A49, parametrizado para velocidades máximas de 250 a 300 Km/h, possuindo plataforma de 23m de perfil transversal, apta a acomodar três vias;
- Assentamento de duas vias, estabelecidas em bitola larga de 1668mm, facilmente convertíveis em 1435mm, pela aplicação de travessas polivalentes;
- Concepção de atravessamento do Guadiana apto a três vias, a montante de Vila Real de Santo António, e inserção do eixo ferroviário proveniente de Andaluzia na área próxima à estação de Castro Marim, através de junção triangular, permitindo a concordância oriental a existência de “navettes” locais, entre Vila Real de Santo António e Ayamonte-Norte.
- Na zona de Faro, implementação de um transporte em sítio próprio (provável “light-rail”) entre o caminho de ferro convencional, ligando um “interface” a Oeste da cidade, ao Campus de Gambelas da Universidade do Algarve e ao Aeroporto Internacional.

Neste novo quadro, estabelecer-se-ia a continuidade física entre as redes ferroviárias Portuguesa e Espanhola através do Algarve, afigurando-se possível a existência de não apenas relações directas entre Lisboa e Sevilla, com igualmente a inserção da totalidade do sistema urbano Algarvio na continuidade de uma longa radial oriunda de Madrid:

Relação	Tempo aproximado (2025)
Lisboa-Faro-Huelva	3h15mn
Lisboa-Faro-Huelva-Sevilla	3h45mn
Faro-Huelva	1h00mn
Faro-Sevilla	1h30mn
Madrid-Sevilla-Huelva-Faro	4h10mn (a)
Madrid-Sevilla-Huelva-Faro-Lagos	5h05mn (a)
Vila Real de S.A.-Ayamonte (“navette”)	Menos de 10mn

(a) Com emprego de material munido de eixo telescópico e “cambiador” em Huelva

- 3) Além-2025: Materialização integral do corredor de “alta velocidade” Évora-Faro-Huelva. Neste caso, o traçado da nova linha, exclusiva a passageiros, desenvolver-se-ia a partir de Évora-Norte(AV) para Sul, possuindo uma estação intermédia em Beja-Aeroporto antes de confrontar os relevos separando Alentejo e Algarve, mediante uma galeria de extensão variável, até 10 Km, alcançando o Norte de Faro, onde existiria um “interface” com uma variante ao caminho de ferro convencional Lagos-Vila Real-Andaluzia. De Faro-Norte até ao atravessamento do Guadiana, a provável directriz de traçado, comportando duas vias de bitola Europeia de 1435mm, electrificadas em 25 kV 50 Hz, aptas a velocidades de 250/300 Km/h, não se afastaria muito da auto-estrada A22 “Via do Infante”. No lado Andaluz, as duas vias existentes entre a margem esquerda do Guadiana e Huelva seriam então convertidas, de 1668mm a 1435mm, assentando-se uma terceira (convencional, de 1668mm, convertível posteriormente a 1435mm) no espaço previamente disponibilizado na plataforma de 23m, destinada a atender às necessidades de encaminhamento do tráfego de mercadorias e algum regional de passageiros remanescente, de natureza colectora/distribuidora.

Os tempos possibilitados pela existência da “alta velocidade” integral entre Lisboa e Sevilla, através de Évora, Algarve e Andaluzia seriam tipificados (aproximadamente) nas seguintes relações:

Relação	Tempo aproximado (pós-2025)
Lisboa-Évora-Beja-Faro	1h30mn
Évora-Beja-Faro	1h00mn
Beja-Faro	0h40mn
Lisboa-Faro-Huelva	2h15mn
Lisboa-Faro-Huelva-Sevilla	2h45mn
Faro-Huelva	0h45mn
Faro-Sevilla	1h15mn
Madrid-Sevilla-Huelva-Faro	3h55mn (b)
Madrid-Sevilla-Huelva-Faro-Lagos	4h55mn (b)
Madrid-Faro, via Évora	3h10mn
Madrid-Faro-Lagos, via Évora	4h10mn (b)

(b) Com emprego de material munido de eixo telescópico e “cambiador” em Faro

5. Cenarização e Análise Prospectiva

5.1. Introdução – A imprevisibilidade dos factores exógenos e respectiva evolução

Os principais factores exógenos ao desenvolvimento da rede ferroviária transfronteiriça entre o Algarve e a Andaluzia encontram a sua principal linha de força na problemática energética da função “transporte” e das respectivas acessibilidades. Atendendo à natureza dominante das actividades turísticas, tanto o Algarve como a Andaluzia Ocidental, apresentam-se como regiões cuja estrutura produtiva é intensiva em viagens de passageiros, as quais têm assentado particularmente no modo rodoviário e aéreo, nas articulações funcionais internas e/ou externas. A necessidade de internalização dos custos externos das transportes, combinada com um agravamento do custo das energias fósseis, contribuirá, em princípio, para tornar mais atrativo um conjunto de investimentos novos, com grande componente infra-estrutural e de capital fixo, como o é a construção de novas linhas ferroviárias. Assume-se que o carácter crucial da alteração qualitativa da mobilidade suplantará outros factores, tais como a incerteza sobre a capacidade de satisfação das necessidades orçamentais, para um desenvolvimento ulterior das Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T).

5.2. O cenário de modernização interno ao Algarve e à Andaluzia (até 2018)

Num contexto de inexistência de união ferroviária transfronteiriça, mas no qual as duas redes experimentam processos de modernização, correspondendo a reduções significativas de Custo Generalizado no modo ferroviário, os impactos serão particularmente significativos numa perspectiva de articulação funcional externa a cada uma das regiões.

No tocante a Andaluzia, a extensão das linhas de “alta velocidade”, de Sevilla até Huelva, dispensando o recurso ao “cambiador” e emprego de composições de “eixo de geometria variável” a Oeste de Majorabique, consiste, no fundo, à plena integração da capital Onubense no eixo radial oriundo do centro da Península, numa isócrona mais extensa em meia-hora, do que a distância-tempo actual de 2h10mn, separando Puerta de Atocha de Santa Justa. Nesse sentido, são expectáveis os mesmos tipos de impactos indirectos, verificados no NAFA pioneiro, e cuja evidência empírica é reportada por diversos autores. Tal como Sevilla ou Córdoba, também Huelva encontrará no AVE um factor para a acentuar ainda mais a sua vocação turística.

Fundamentalmente, a capacidade da “alta velocidade” permitir uma ida-e-volta tornaria Sevilla, parte integrante das funcionalidades turísticas da Grande Madrid, incluindo a capacidade de se assumir como alternativa para pernoitar. Moreno (2006), refere que desde 1992 (ano da Expo) até 2006, a capacidade hoteleira de Sevilla viu-se aumentada de 12.000 para 20.000 camas. E acrescenta que, antes do AVE, a capital Andaluza era escolhida como palco de 300 congressos anuais; na actualidade registam-se mais de 1000 eventos da mesma natureza, por cada ano que passa. No caso de Córdoba, Ardilla (2006) refere que o AVE foi o principal responsável pelo aumento de visitantes em Córdoba. No ano de 1991, o número (oficial) de turistas que visitou a cidade cifrou-se em 332.809. Onze anos volvidos,

os visitantes elevavam-se a 697.725. O autor também afirma que, no ano de 2004, o número de dormidas em Córdoba aumentou 81%, relativamente a 1991. Por seu turno, a capacidade hoteleira ver-se-ia reforçada em 31%, ao longo do mesmo período. A transformação do espaço urbano, induzida pela “alta velocidade” será outros dos impactos indirectos sentido em Huelva, com o seu projecto de reconversão urbana, associado ao novo terminal de Las Metas, à semelhança do ocorrido em Sevilla e Córdoba. No último dos casos, uma oportunidade para melhorar a integração das instalações ferroviárias com a malha urbana envolvente consistiria numa nova estação, combinada com jardim, complexos desportivos e de lazer, permitindo a criação de 1600 novos empregos (Ardilla, 2006).

No caso do Algarve, a modernização integral da sua rede ferroviária interna, conjugada com um conjunto de melhorias no eixo de ligação a Lisboa, possibilita que pela primeira vez, centros urbanos como Faro ou Portimão se posicionem, face a Lisboa, numa isócrona da ordem das 2h15mn, muito similar aquela que enquadrava Sevilla a partir de 1992, com a abertura à exploração do AVE. Há, desta forma, que inferir uma possível tendência de integração metropolitana do Algarve, em funcionalidades polarizadas presentemente pela Área Metropolitana de Lisboa, tais como as actividades lúdicas e de lazer, incluindo eventos como congressos. Mas atendendo ao facto de que, no cenário de 2018, o corredor de “alta velocidade” Madrid-Extremadura-Évora-Lisboa (e possivelmente o novo itinerário Lisboa-Porto-Vigo), se encontrará já em pleno serviço, a complexidade da análise adquire aspectos particulares, em virtude do aumento da conectividade ferroviária do Algarve para Norte se processar relativamente a um grande Sistema Metropolitano Atlântico, onde em muitos aspectos, as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto se terão fundido numa só (respectivos núcleos separados por apenas 1h15mn), e englobado nas suas funcionalidades, a parte mais populosa da Extremadura Espanhola (eixo Badajoz-Mérida). Um Custo Generalizado mais reduzido no conjunto de centros integrados no Sistema Metropolitano Atlântico (e respectivos “spillovers”) poderia afigurar-se um factor de sinal oposto a uma maior integração funcional do Algarve, e conseqüente ganho de profundidade territorial para Norte. Todavia, nenhuma das áreas da futura metrópole Atlântica, constituída com base na primeira fase da rede de “alta velocidade” no território Português (linhas Madrid-Caia-Lisboa e Lisboa-Porto-Vigo) tem – pelo menos presentemente – uma vocação turística consolidada, de características completamente similares ao Algarve, de molde a poder assumir-se como “produto de substituição”.

5.3. Cenário de ligação convencional mista, transfronteiriça (2018-2025)

Este cenário apresentar-se-ia já como sendo uma alteração estrutural significativa às funcionalidades do Sudoeste Peninsular, com particular incidência no Algarve e na Província de Huelva. Na prática, a emergência de uma radial nova, de Lisboa a Sevilla, colocaria a capital autonómica numa isócrona inferior a três horas da Península de Setúbal, extremo meridional do Sistema Metropolitano Atlântico Galaico-Português. Por outro lado, a radial ferroviária Madrid-Andaluzia projectar-se-ia para Oeste, ainda que recorrendo a linhas convencionais a Oeste de Huelva, com Faro a posicionar-se numa distância-tempo de 4h10mn, muito similar aquela que existia entre a capital de Espanha e Málaga, previamente à entrada em serviço do corredor de “alta velocidade” Córdoba-Málaga, em 2007.

Tempos de viagem como Faro-Sevilla, em 1h30mn, assim como Faro-Huelva em 1h00mn, afiguram-se já susceptíveis de serem associados a fenómenos por ora desconhecidos à escala transfronteiriça, no Sudoeste Peninsular, tais como, as migrações pendulares a grande distância. O aumento da escala das actividades económicas terciárias, associadas não apenas ao turismo, atendendo à dimensão demográfica da Grande Sevilla (superior ao Milhão de habitantes). Efectivamente, pelo menos o Sotavento Algarvio é reposicionado numa “área de influência” da Grande Sevilla, em termos de mercado de trabalho, assim como de escolha de localizações residenciais e empresariais, partindo-se do princípio que se mantêm intactas (ou mesmo se aprofundam) as premissas institucionais do Mercado Único, no tocante à livre circulação de indivíduos, factores de produção, capitais e serviços. No tocante a um possível “*spillover*” da Grande Sevilla em direcção ao Oeste, afigura-se importante mencionar a evidência de alguns casos Europeus, relativos a efeitos indirectos da rede ferroviária de “alta velocidade”, tais como o emblemático exemplo do eixo Ciudad Real-Madrid (170 Km, reduzidos a uma distância-tempo de 50 minutos), onde emergiu um novo conceito de “metropolitanização descontínua” com o núcleo central a posicionar-se a mais de 150 Km de distância de novas frentes de crescimento urbano (Francés, 2006) e (Ureña, 2009).

A superioridade do modo ferroviário na introdução dos territórios a novos ciclos de integração económica, e respectivas funcionalidades é também referido por outros autores. Ainda relativamente ao eixo Madrid-Ciudad Real, Preston (2006) refere como a oferta de serviços ferroviários mais do que duplicou, em apenas doze anos de exploração, desde 1992. No caso particular da relação Paris-Le Mans, aquela que até então era uma viagem ferroviária com uma duração da ordem das duas horas, ver-se-ia reduzida para uns meros 55 minutos, de centro-a-centro das localidades. Lanéele (2005) refere que, no ano de 1999 (apenas dez anos após o início da exploração comercial), já existia um tráfego anual de 188.000 passageiros, viajando todos os dias entre Le Mans e Paris (apartadas cerca de 180 Km entre si). O impacto de novas acessibilidades ferroviárias no crescimento das actividades turísticas, é reportado por Bouilé e Blanchardon (2009), relativamente a um caso tão recente, como o do TGV-Est (inaugurada primeira fase em 2007), o qual colocando Paris a 45 minutos de Reims, em lugar da distância-tempo previamente vigente (1h35mn), foi responsável por um aumento de procura pela capital da *Champagne* para finalidades de lazer, de 66%, em apenas um só ano de exploração.

No caso particular do Algarve, a articulação funcional do Aeroporto Internacional de Faro com o caminho de ferro convencional, por intermédio de um “interface”, localizado a Oeste da cidade e de um sistema de transporte público em sítio próprio (possivelmente “light-rail”), contribuiria decisivamente para projectar, em direcção a Leste, o “*hinterland*” da infraestrutura aeroportuária. Pimpão et al. (2009), sugerem que o suporte numa rede ferroviária transfronteiriça seria susceptível de prolongar o “*hinterland*” aeroportuário de Faro até um conjunto de destinos balneares Onubenses, compreendidos desde a foz do Guadiana até Punta Umbria. Conversamente, o terminal de cargas contentorizadas de Huelva assumir-se-ia como sendo o porto marítimo mais acessível de toda a Região do Algarve, assim como da Plataforma Logística Regional de Tunes. Num contexto de internalização de custos externos da logística, e urgência na adopção da dimensão intermodal do transporte de cargas, a acessibilidade ferroviária transfronteiriça, assumir-se-ia assim mais um

factor forte de integração, contribuindo para esbater a actual dependência da circulação de bens transacionáveis importados e exportados, no modo de transporte rodoviário.

Finalmente, os padrões de fiabilidade, conforto e frequência, introduzidos na relação entre as cidades ribeirinhas da foz do Guadiana, decorrentes da existência possível de uma “navette” ferroviária estabelecida entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, num tempo de deslocação inferior a 10 minutos, contribuiriam, decisivamente, para a emergência de uma mini-conurbação englobando igualmente Castro Marim, funcionando, na prática, como cidade única com mais de 50.000 habitantes, dispersa em ambas as margens do rio internacional.

5.4. Cenário pós-2025: conclusão da “alta velocidade” Évora-Faro-Huelva

Todos os efeitos indirectos mencionados no ponto anterior apresentar-se-iam como susceptíveis de experimentar um aprofundamento na sua intensidade (o caminho de ferro convencional transfronteiriço continuaria a existir, todavia relegado para uma condição de “colector” de movimentos locais, assim como de suporte à logística). Mas a característica mais marcante desta fase final da evolução da conectividade ferroviária, resultaria na extensão para Sul do Sistema Metropolitano Atlântico, anteriormente confinado à Península de Setúbal, e à Extremadura Espanhola, a Leste, ao Algarve, seguindo um encaminhamento através do Alentejo interior (itinerário bifurcado a partir de Évora, e com passagem por Beja, cada uma delas às distâncias-tempo de 1h, e 40mn de Faro, respectivamente).

Enfim, os fenómenos emergentes, de metropolitanização Alentejo-Algarve, a fusão parcial de “*hinterlands*” aeroportuários de Faro e Beja num único, para todo o Sul de Portugal, a juntar a uma integração completa com um sistema urbano completamente compacto, de Sevilla a Lagos, indiciariam a emergência de uma nova entidade regional, consistindo num “Grande Sudoeste Peninsular”, englobando o Alentejo Central, o Baixo Alentejo, a porção mais populosa da Extremadura Espanhola (eixo Badajoz-Mérida), o Algarve, a totalidade da Província de Huelva, e ainda a parte ocidental da Província de Sevilla.

6. Conclusão

O caminho de ferro é por excelência um instrumento de integração de mercados. E, tal como no longínquo final do séc.XIX, quando duas regiões periféricas, Distrito de Faro e a Província de Huelva se viram tardia, mas eficazmente integradas nas funcionalidades de cada uma das unidades político-económicas dos Estados a que pertenciam, também as novas circunstâncias de enquadramento Transeuropeu, num contexto de internalização de custos externos do transporte, impõem o recurso incontornável ao caminho de ferro, na resposta às necessidades emergentes da “Euro-Região” do Sudoeste Peninsular, onde o Algarve e a Andaluzia Ocidental constituem parte fundamental.

Referencias Bibliográficas

Aloyer, Brigitte. La Gare TGV: Rôle Economique? Rôle Fonctionnel?. INRETS-Villeneuve d'Asq. Études et Recherches – Villes et TGV. Laboratoire d'Economie de Transports. Lyon, 1995.

Ardilla, Frederico Rodriguez. La implatación del tren AVE en Córdoba: Impacto Urbano y Socioeconomico. I Congreso de Ciudades con AVE, Guadalajara, 2006.

Bouilé e Blanchardon. Le Dossier du Jour: Le TGV-Est un an après. L'Union Presse – L'Ardenais. Février, 2009.

Francés, José María Ureña. Situaciones y Retos Territoriales de la Alta Velocidad Ferroviaria en Ciudades Pequeñas en España. I Congreso de Ciudades con AVE, Guadalajara, 2006.

Gutiérrez, Javier. Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border. Journal of Transport Geography 9. 2001.

Lanéele, Xavière. Réseau Social, Réseau Ferroviaire. Mobilités et Temporalités. Publications des Facultes Universitaires Saint-Louis. Bruxelles, 2005.

Moreno, Manuel Rey. Impacto de la Alta Velocidad en el Sistema Turístico Sevillano. I Congreso de Ciudades con AVE, Guadalajara, 2006.

PEIT (2005-2020) – Plano de Español de Infraestructuras de Transporte. Ministério de Fomento. Madrid. 2005.

Pimpão, Adriano; Correia, Antónia; Tão, Manuel Margarido; Integração de Aeroportos e Redes Terrestres e Potencial Impacto em Portugal. Estudos Regionais N°19. APDR. 2009.

Preston, John; Larbie, Adam; Wall, Graham. The Impact of High Speed Trains on Socio-Economic Activity: The case of Ashford (Kent). 4th Annual Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment, Universidad Carlos III. Madrid, 2006.

RAVE – Rede de Alta Velocidade. Portugal mais próximo. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Lisboa, 2005.

Ureña, José M.; Menerault, Philippe; Garmendia, Maddi. The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective. In Cities, 26. Pp.266-279. 2009.

Zamorano, Clara. Impactos Territoriales de la Alta Velocidad. I Congreso de Ciudades con AVE, Guadalajara, 2006.