

Perante a Cimeira Hispano-Portuguesa em Huelva, a AIF lança a sua proposta de reativação da linha ferroviária Faro-Huelva

O Comboio do Sul: Uma proposta pragmática para sanar a rutura entre Huelva e o Algarve

Existe uma anomalia no mapa do sudoeste da Europa que desafia toda a lógica geográfica e humana. Se olharmos do ar para a costa que liga o Algarve português à costa de Huelva, não vemos fronteiras. Vemos continuidade urbana, um ecossistema partilhado de zonas húmidas e praias, e um fluxo constante de pessoas que circulam de um lado para o outro. No entanto, ao chegarmos ao rio Guadiana, a realidade ferroviária impõe uma barreira invisível. Enquanto hoje circulam 13 serviços ferroviários diários entre Faro e Vila Real de Santo António, do outro lado do rio, reina o silêncio dos carris abandonados desde 1987.

Há quase quatro décadas, a linha Huelva-Ayamonte foi fechada com base em critérios de rentabilidade económica errados que, em plena crise climática e com uma realidade demográfica radicalmente diferente, se tornaram obsoletos. Esta linha, sob critérios operacionais modernos, apresentaria agora excelentes resultados. Considere-se, por exemplo, a revitalização da linha Lleida-la Pobra de Segur, que duplicou o número de passageiros face à época da Renfe, tudo isto com um investimento moderado.

Na Aliança Ferroviária Ibérica, acreditamos que chegou o momento de corrigir este erro histórico. Mas não por nostalgia, e sim por pragmatismo técnico e uma visão para o futuro. Propomos a restauração do serviço ferroviário entre Faro e Huelva, não como um sonho longínquo dos comboios de alta velocidade, mas como uma infraestrutura de proximidade, útil e viável.

A falácia da falta de procura

Um dos argumentos recorrentes para adiar esta ligação é a alegada falta de massa crítica. Os dados, porém, mostram o contrário. A área de influência direta deste corredor — que abrange Faro, Olhão, Tavira, Vila Real, Ayamonte, Lepe, Cartaya, Gibraleón e Huelva — tem uma população permanente de quase 400.000 habitantes. Se acrescentarmos a população turística flutuante, que triplica estes números na época alta, estamos a falar de uma das conurbações lineares mais importantes da Península Ibérica. A chegada a Huelva garante ligações com Sevilha e com o resto de Espanha.

A AIF realizou uma estimativa da procura aplicando índices de mobilidade padrão em zonas de forte apelo turístico (10 viagens em transporte público por habitante por ano). Os resultados são conclusivos: uma linha bem planeada, competitiva em termos de tempos de viagem e frequência, tem o potencial de atrair até 4 milhões de passageiros por ano. Mesmo num cenário conservador, típico do lançamento do serviço, estaríamos a falar de mais de um milhão de passageiros no primeiro ano. Estes números não só justificam apenas o investimento; exigem uma solução eletrificada de via dupla desde o primeiro dia.

Atualmente, esta procura é sequestrada por veículos particulares e pela frequentemente congestionada auto-estrada A-49, ou desincentivada por um serviço de autocarros que, embora adequado, não consegue competir em termos de velocidade ou conforto com o transporte ferroviário moderno.

Uma proposta técnica viável: A "Linha de Gibraleón"

Sabemos que propor infraestruturas em áreas sensíveis como a costa de Huelva exige responsabilidade. Durante anos, foram traçadas linhas retas em mapas, cortando os sapais ou tentando atravessar o rio Odiel a sul — propostas que colidem frontalmente com a legislação ambiental (Área Natural dos Sapais de Odiel) e com a complexidade técnica da construção de novas pontes sobre a ria.

Assim sendo, a nossa proposta evita projetos de engenharia grandiosos e inviáveis, dando prioridade ao bom senso. Propomos a recuperação e modernização da histórica rota interior, a linha Ayamonte – Lepe – Gibraleón – Huelva.

Porque é que esta é a opção vencedora?

Contorna a barreira ambiental. Ligando à rede principal em Gibraleón, o comboio entra em Huelva vindo de Ayamonte, a norte, aproveitando o corredor ferroviário existente. Evita-se assim a necessidade de construir uma nova e dispendiosa ponte sobre o estuário do rio Odiel, entre Corrales e Huelva, contornando as zonas húmidas e agilizando anos de licenciamento ambiental.

Facilidade de implementação: Grande parte do leito ferroviário entre Ayamonte e Gibraleón é propriedade pública (o antigo traçado). Embora seja necessário um novo leito ferroviário para as cargas e velocidades atuais, não são necessárias expropriações.

Conectividade real: Esta rota restabelece o serviço ferroviário para cidades importantes como **Lepe** (29.000 habitantes) e **Cartaya** (21.000), áreas que atualmente dependem exclusivamente do transporte rodoviário.

Estamos cientes de que esta rota afasta a estação de áreas estritamente costeiras como Punta Umbría ou o centro da Ilha Cristina, mas a intermodalidade e a rapidez de implementação devem ser priorizadas. Um comboio real a passar por Lepe daqui a 5 anos é preferível a um comboio costeiro imaginário daqui a 20 anos que nunca passará pela Avaliação de Impacto Ambiental.

Modelo de serviço: Expresso Regional

Não estamos a pedir um comboio de alta velocidade que passe a 300 km/h, deixando um rasto de pó nas nossas vilas. Estamos a pedir uma linha convencional com alto desempenho sempre que possível (velocidade máxima de 160-200 km/h) que permita tráfego misto. Imaginamos **um serviço com 10 a 12 saídas diárias em cada sentido, com intervalos regulares, permitindo a viagem de Huelva para Faro em aproximadamente 1 hora e 45 minutos.**

Este tempo de viagem é extremamente competitivo. Permite a um estudante de Ayamonte ir à Universidade de Huelva e regressar no mesmo dia. Permite a um turista aterrar no Aeroporto de Faro e jantar na Plaza de las Monjas, em Huelva, sem ter de alugar carro. Permite a um trabalhador de Cartaya viajar para o Algarve. Em síntese, trata-se de fazer Europa.

O desafio do Guadiana e a vontade política

Uma peça fundamental deste puzzle ainda tem de ser ultrapassada: a travessia do Rio Guadiana. Atualmente, a Ponte Internacional destina-se apenas ao tráfego rodoviário. A ligação ferroviária obriga a um novo viaduto entre Ayamonte e a margem portuguesa em Vila Real. Esta é a obra de engenharia mais significativa do projeto, e onde os governos de Espanha e Portugal devem demonstrar a sua visão.

A União Europeia, através do mecanismo "**Interligar a Europa**" (conhecido pela sigla inglesa **CEF** — *Connecting Europe Facility*), dispõe de fundos para completar estas ligações em falta no Corredor Atlântico. Não há desculpas financeiras, apenas falta de prioridade política. Dado que Portugal está a progredir na modernização da linha do Algarve e demonstrou interesse na ligação com a Andaluzia, Espanha deverá aceitar o desafio e lançar de imediato o concurso para o Estudo Preliminar deste troço transfronteiriço.

Conclusão

A restauração da linha ferroviária Faro-Huelva não é um capricho local. É uma necessidade estratégica para a descarbonização dos transportes no sul da Península Ibérica. É um instrumento de coesão social numa região que partilha cultura, economia e turismo, mas que se encontra atualmente desconectada em termos de mobilidade.

Temos a procura (4 milhões de potenciais passageiros), temos uma rota viável (para Gibraleón) e temos a oportunidade de financiamento europeu. Só falta a decisão de construir os carris. A Aliança Ferroviária Ibérica convida a sociedade civil, as autarquias locais e os organismos governamentais a juntarem-se a nós. Não deixemos passar mais 40 anos.

Mais informações: info@alianzaferrocarril.org
Tel.: +351 933296913