

Partilhar Denunciar abuso Blogue seguinte» Criar blogue Iniciar sessão

A NOSSA TERRINHA

RETRATOS DE PORTUGAL

O caso do fecho de linhas férreas no Alentejo ou O triunfo do automóvel

I



Numa entrevista dada há alguns meses ao *Jornal das Caldas*, o presidente da CP, José Benoliel, interrogava-se sobre se relativamente a várias linhas férreas com procura reduzida em Portugal o transporte público rodoviário não seria **o mais adequado** para garantir a

acessibilidade das populações por elas servidas.

Meses depois, encerrou ao tráfego nacional de passageiros mais uma linha no Alentejo (o Ramal de Cáceres) e o plano da CP para 2011 prevê o encerramento de mais uma, com o que ficará a sobrar, como ferrovia *da região* aberta ao transporte de passageiros, o que resta da Linha de Évora, o que resta da Linha do Alentejo e a Linha do Leste.

Aquele tipo de argumentação não é novo: **há duas décadas**, serviu de base à supressão do serviço ferroviário de passageiros em inúmeras linhas férreas portuguesas, entre as quais **a maior parte das linhas alentejanas**. **A maior região portuguesa** (que ocupa mais de um terço do território continental) ficou reduzida a uma oferta ferroviária

AUTORAS DO BLOGUE:

ana
catarina
joana

COMENTÁRIOS MAIS RECENTES:

[asmelhoresfrancesinhas wrote...](#)
"Ele usa o...
[Continue >>](#)

[free thinker wrote...](#)
Car@ as melhores...
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)
Caro Luis CavaleiroNão...
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)
Cara Patrícia DuarteNão...
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)
(...)5. Em relação à...
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)
Caro JorgeComo diria o...
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)
Caro...
[Continue >>](#)

[Paulo Vieira wrote...](#)
Eu também vou começar a...
[Continue >>](#)

[asmelhoresfrancesinhas wrote...](#)
"Além de que é...
[Continue >>](#)

CURTAS

RETÁBULO DA VIRGEM

mínima.

Passando-se por cima da enorme degradação do serviço prestado, dizia-se, há duas décadas, que o *despovoamento* crescente desta região conduzia naturalmente a um esvaziamento da procura do transporte ferroviário, que teria deixado de constituir um modo de transporte adequado para a nova realidade alentejana: o despovoamento e a consequente **diminuição do fluxo de passageiros na região** tornariam muito mais adequado o autocarro e, portanto, havia que substituir a oferta do obsoleto transporte público ferroviário pelo **transporte público rodoviário, que deixaria as populações mais bem servidas.**

Várias linhas férreas (ou troços de linhas) foram encerradas ao tráfego de passageiros no Alentejo interior em 1 de Janeiro de 1990: o **Ramal de Portalegre** (Portalegre – Estremoz), a **Linha de Évora** (troço Évora – Estremoz – Borba – Vila Viçosa), o **Ramal de Reguengos de Monsaraz** (Évora – Reguengos de Monsaraz), o **Ramal de Moura** (Beja – Serpa – Moura), o **Ramal de Mora** (Évora – Arraiolos – Mora) e o **Ramal de Montemor-o-Novo** (que permitia a ligação desta cidade às de Évora e de Beja e à restante rede)

[Acreceu, no Alentejo litoral, o encerramento do Ramal de Sines (que servia as cidades de Sines e de Santiago do Cacém) e ainda a supressão do serviço no Ramal de Vendas Novas, este servindo também o Ribatejo].

O fecho do serviço ferroviário foi, em todos os casos, acompanhado da implementação de um serviço de transporte rodoviário alternativo – que, todavia, duraria muito pouco tempo, tendo sido rapidamente abandonado.

I

A importância internacional do Retábulo da Virgem (Museu de Évora) foi este fim-de-semana reafirmada por Joaquim Caetano, formado em História de Arte e ex-diretor do Museu de Évora, segundo o qual esta obra, ainda pouco conhecida dos portugueses, «deve ser colocada no roteiro das grandes obras internacionais de pintura flamenga, já que é uma obra importantíssima e tem tido pouca divulgação».

Este fim-de-semana (até amanhã) está a decorrer, em Évora, o **Congresso Internacional “O Retábulo de Évora e a Pintura Flamenga do Sul da Europa”**, com a presença de alguns dos mais importantes especialistas mundiais de pintura flamenga. A entrada é livre e gratuita.

Ana, 19 de Fevereiro de 2011

Fonte: blogue A Cinco Tons e Lusa

.....-

MANIFESTAÇÃO EM ALBUFEIRA CONTRA MULTAS DE ESTACIONAMENTO

Recentemente, mudou o Comando do



© 2011 Joana Ortigão

Os últimos (escassos) vestígios das travessas no Ramal de Mora.

Duas décadas depois, numa altura em que **os mesmos argumentos** voltam a ser invocados como justificação para reduzir ainda mais a oferta do serviço de transporte público ferroviário, **Manuel Margarido Tão**, um especialista na área, doutorado em Economia de Transportes pelo prestigiado *Institute for Transport Studies* da Universidade de Leeds (talvez o mais importante do Reino Unido), debruçou-se sobre o assunto, defendendo a viabilidade da ferrovia no Alentejo.

Num pequeno estudo recentemente publicado, e com recurso aos dados de evolução demográfica disponíveis, o especialista começou por concluir que, de facto, o número de habitantes nos principais concelhos servidos pelas linhas desativadas diminuiu.

Mas, apesar disso, **o número de deslocações diárias nesses eixos aumentou – e nalguns casos aumentou de forma muito**

Destacamento Territorial da GNR. Ao que parece, o número de multas de estacionamento cresceu, dizendo-se a GNR empenhada em combater o estacionamento em cima dos passeios.

O povo não gostou. «Albufeira não dispõe de estacionamento suficiente *para os carros que tem*», diz-se. Fala-se em "quebra da relação de **confiança** [!] entre a população e a GNR", que começou a ser acusada de arrogância. À acusação de arrogância responde o comandante distrital que os peões são obrigados a andar na estrada porque «*os passeios são arrogantemente ocupados pelas viaturas*».

Contra a "caça à multa", centenas de pessoas fizeram anteontem uma manifestação nas ruas da cidade. «**Isto é uma vergonha!!**», clamava o povo. O Presidente da Câmara está de acordo e até interrompeu uma reunião camarária para se juntar aos manifestantes. A ler (para crer) no Público de ontem.

Catarina, 17 de Fevereiro de 2011

CURTAS

CURTAS (todas)

significativa [evolução entre 1991 e 2007]. No caso do **Ramal de Moura**, por exemplo, as deslocações entre as cidades de Beja e de Serpa aumentaram **104%**, entre as cidades de Beja e de Moura aumentaram **192%** e no total do eixo Beja – Serpa – Moura cresceram **102%**, apesar de a população ter diminuído 6%. As deslocações entre as cidades de Évora e de Reguengos de Monsaraz (antigamente servidas pelo **Ramal de Reguengos**) aumentaram **75%**. As deslocações entre Estremoz e Sousel (**Ramal de Portalegre**) cresceram **55%**. No que respeita ao troço desativado da **Linha de Évora**, as deslocações entre Borba e Vila Viçosa cresceram **15%**, entre as cidades de Estremoz e de Borba cresceram **8%** e entre as cidades de Estremoz e de Évora cresceram **130%**.

[No caso da degradada Linha do Leste – que ainda não encerrou -, enquanto o comboio continua *a perder passageiros* ano após ano, as deslocações entre Portalegre e Elvas *cresceram 453%* nas últimas duas décadas (quatrocentos e cinquenta e três por cento).]

O especialista acrescenta a estes dados o **enorme incremento das deslocações entre as capitais de distrito** (Évora, Beja e Portalegre) **e entre estas e Lisboa**, registando um aumento de **mais de 600%** entre 1991 e 2007, relativamente ao período anterior.

O argumento do despovoamento e da conseqüente diminuição de deslocações interurbanas, usado para encerrar linhas férreas, não passa, pois, de um não argumento.

A estes dados acrescentamos um, que nos parece relevante: os especialistas em demografia têm dado conta de um outro tipo de evolução nas últimas décadas no interior português: a **crescente migração das aldeias para as vilas / cidades sedes de concelho**, um fenómeno aliás bem visível por todo o Alentejo. Significativo é o facto de **todas as povoações de que temos vindo a falar serem hoje cidades** (com exceção de Vila Viçosa, Arraiolos e Mora). Por outras palavras, **o povoamento no Alentejo, que já era concentrado, tem vindo a concentrar-se ainda mais nas zonas urbanas – todas elas anteriormente servidas pelo comboio.**

I

PÁGINA DO BLOGUE NO FACEBOOK

[Blogue A Nossa Terrinha on Facebook](#)

AMIGOS D' A NOSSA TERRINHA:

Seguir



com o Google Rede Social

Seguidores (157) [Mais](#)

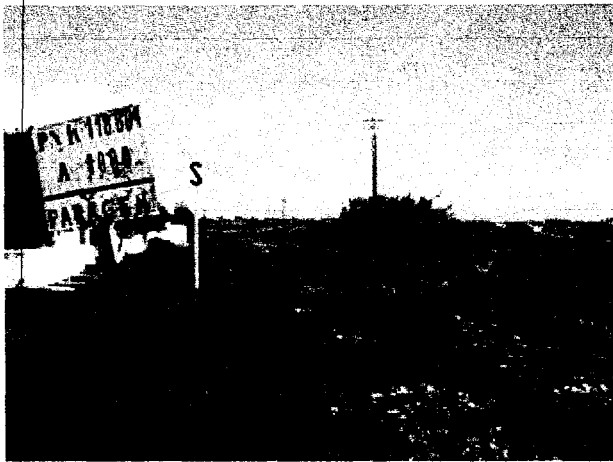


CONTACTOS:

a.nossa.terrinha@gmail.com
ana.a.nossa.terrinha@gmail.com
catarina.a.nossa.terrinha@gmail.com

PUBLICADO N' A NOSSA TERRINHA:

- ▶ 2009 (142)
- ▶ 2010 (362)
- ▼ 2011 (34)
 - ▶ Janeiro (24)
 - ▼ Fevereiro (10)
 - Férias sobre carris
 - O caso do fecho de linhas férreas no Alentejo ou O...
 - O caso do fecho de linhas férreas no Alentejo, Par...



© 2011 Joana Ortigão

I

A parte mais interessante deste pequeno estudo é, no entanto, aquela que nos dá conta da **evolução da oferta do transporte público nas últimas duas décadas, ou seja, após os encerramentos em larga escala ocorridos no Alentejo em 1990.**

Recapitulemos:

- 1) Para suprimir o transporte ferroviário, argumentou-se que o autocarro era, nas regiões abrangidas, o meio de transporte mais adequado, e que as populações ficariam mais bem servidas.
- 2) Nas últimas duas décadas ocorreu um **aumento** do número de deslocações nessas regiões.

O que este especialista verificou, contudo, foi uma **diminuição significativa da oferta de transporte público.**

Assim, no eixo do antigo **Ramal de Moura**, por exemplo (crescimentos entre 100% e 200% no número de deslocações nas últimas duas décadas), antes do encerramento da linha havia seis comboios em cada sentido entre as cidades de Beja, Serpa e Moura (cinco em cada sentido ao fim-de-semana); hoje, ao fim-de-semana a oferta de transporte público está reduzida a um autocarro em cada sentido ao domingo e a dois ao sábado, sendo de cinco a seis durante a semana. A viagem por autocarro demora hoje **mais** do que demorava há 30 anos o comboio na degradada linha.

No eixo do **Ramal de Reguengos** (crescimento de 75% no número de deslocações diárias nas últimas duas décadas), havia seis comboios diários em cada sentido entre as cidades de Évora e de Reguengos (quatro ao fim-de-semana); hoje, há três autocarros em cada sentido

CP: três meses
depois

As boas notícias da
ferrovia
portuguesa

Automóveis, Mata
de Albergaria
(Gerês) e Vallée
de...

Água da torneira no
parlamento –
Parte II

As proezas do ACP:
3 – A
ultrapassagem
pela direit...

Fenómenos nas
estradas
portuguesas – I

Sinais de luzes,
polícia na estrada
ou O efeito ...

PESQUISAR NESTE
BLOGUE

Pesquisar

realizado por Google™

ÍNDICE POR TÓPICOS

Actores (1)
Alentejo (60)
Algarve (11)
Ambiente (20)
Antes e depois (5)
Áreas protegidas (3)
Arquitectura (8)
Arte pública (1)
Assembleia da República
(3)
Assimetrias regionais (1)
Astronomia (1)

(mais um no período escolar) durante a semana e **ao fim-de-semana não há transporte público**. A viagem por autocarro é um pouco **mais longa** em 2010 do que a do comboio há 30 anos.



No eixo da **Linha de Portalegre** (Estremoz – Sousel – Portalegre), havia três comboios diários em cada sentido, todos os dias da semana. Em 2010, **ao fim-de-semana não há transporte público** e durante a semana a oferta está reduzida a **um** autocarro em cada sentido. A duração da viagem de autocarro é **60% maior** do que a do comboio de há 30 anos.

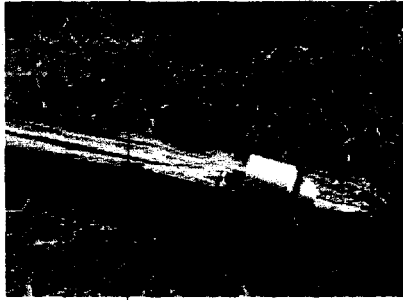
No eixo da **Linha de Évora**, entre Estremoz, Borba e Vila Viçosa havia cinco comboios em cada sentido (um deles proveniente de Portalegre). Hoje, **ao fim-de-semana pura e simplesmente não há transporte público**, e durante a semana a oferta está reduzida a dois autocarros (três no período escolar). A duração da viagem de autocarro é **50% maior** do que a do comboio de há 30 anos.

Ainda no eixo da **Linha de Évora**, entre as cidades de Évora e de Estremoz (crescimento de 130% nas deslocações nos últimos 20 anos), havia quatro comboios em cada sentido. Hoje, **ao fim-de-semana não há transporte público** e durante a semana a oferta é de dois autocarros em cada sentido (mais um em período escolar). A viagem é um pouco **mais longa** do que a do comboio de há 30 anos.

Há um pormenor importante a ter em conta nestes dados: estas comparações são feitas entre a oferta **de comboios** anterior ao fecho das linhas e a atual oferta de autocarros nos mesmos eixos. Se compararmos a antiga oferta **de transporte público (comboios + autocarros)** com a atual, o cenário é ainda pior...

O que Manuel Tão não refere no seu artigo, mas não é difícil adivinhar em face de todos estes elementos, é o contraponto desta evolução: o **extraordinário crescimento das deslocações em automóvel particular, em prejuízo do transporte público**.

Automóvel Clube de Portugal (4)
 Açores (5)
 Beira Alta (24)
 Beira Baixa (15)
 Beira Litoral (52)
 Bicicleta (13)
 Blogues da nossa terrinha (2)
 Caloteirismo (1)
 Centros comerciais (1)
 Cinema (7)
 Ciência e tecnologia (5)
 Comboio (30)
 Comboio - Estrangeiro (2)
 Construção sustentável (1)
 Corrupção (2)
 Código da Estrada (6)
 Deficientes (8)
 Desperdício (5)
 Desperdício de dinheiros públicos (11)
 Dinheiros públicos (1)
 Direitos humanos (8)
 Douro Litoral (5)
 Doutores e Engenheiros (1)
 Economia (2)
 Economia paralela (2)
 Editoriais (18)
 Editorial (1)
 Educação (4)
 Engenharia (1)
 Estacionamento abusivo (73)
 Estações de caminho-de-ferro (2)
 Estradas - bons exemplos (1)
 Estradas bonitas (1)
 Estremadura (13)
 Exposições (3)

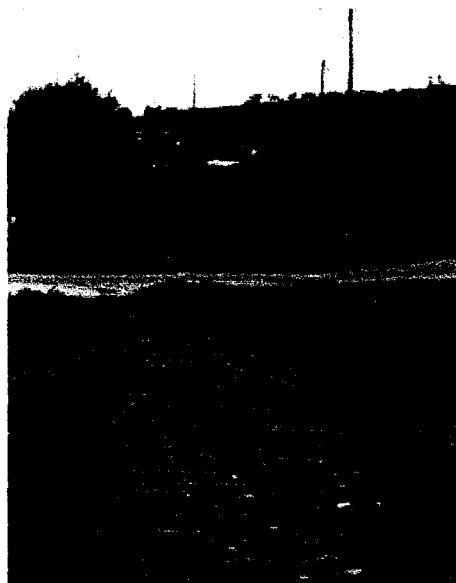


Pelos dados oficiais referentes ao período de 1991 a 2001 (os dados mais recentes só serão divulgados este ano), apurámos que **a proporção de utilização do automóvel particular nas deslocações cresceu de forma extraordinária nestas**

regiões – um crescimento por regra muito superior àquele que se verificou em todo o país no mesmo período. Esse crescimento foi de **193%** para os residentes em **Borba**, de **162%** para os residentes em **Vila Viçosa**, de **216%** para os habitantes de **Reguengos de Monsaraz**, de **140%** para os habitantes de **Estremoz**, de **159%** para os habitantes de **Montemor-o-Novo**, de **192%** para os habitantes de **Moura** e de **235%** para os habitantes de **Serpa**.

Há que fazer duas ressalvas relativamente a estes números: a comparação é feita em relação a **1991**, ou seja, numa altura em que *já não havia comboio* – se compararmos com o período anterior ao encerramento das linhas, o cenário é **ainda pior**. Por outro lado, a comparação é feita entre 1991 e 2001. **De 2001 para cá, a quota do automóvel tem aumentado** em Portugal e não estaremos errados se concluirmos que aumentou ainda mais nestas zonas do Alentejo que deixaram de ter comboio. Mais uma vez, o cenário é ainda pior.

Embora este pormenor seja sempre omitido quando se fala nos custos de manutenção e de exploração de uma linha férrea, todo este aumento da circulação de veículos automóveis tem custos económicos, ambientais e sociais que estão muito longe de ser desprezíveis: multiplicação de estradas, alargamento de outras, gastos de manutenção dos equipamentos rodoviários e toda a panóplia de custos associados à rodovia, aumento das emissões de CO₂, etc. Hoje visitamos, por exemplo, a cidade de **Estremoz** e constatamos que o



Falta de Civismo (55)
Ferrovia (69)
Ferrovia - estrangeiro (5)
Fotografia (2)
Futebol (3)
Gastronomia (1)
Governantes (20)
História (7)
Humorismo (2)
Império do automóvel (106)
Incompetência (56)
Incompetência policial (35)
Invenções (2)
Jornalismo (9)
Justiça (5)
Legislação (1)
Linha Caldas da Rainha - Santarém (1)
Linha da Beira Alta (1)
Linha da Beira Baixa (2)
Linha da Lousã (4)
Linha da Trofa (1)
Linha de AV Lisboa-Elvas (3)
Linha de Cascais (8)
Linha de Guimarães (1)
Linha de Leixões (1)
Linha de Marvão/Cáceres (18)
Linha de Mora (1)
Linha de Moura (2)
Linha de Portalegre (1)
Linha de Reguengos (2)
Linha de Sines (1)
Linha de Vendas Novas (4)
Linha de Évora (7)
Linha do Alentejo (7)
Linha do Algarve (3)
Linha do Corgo (9)

centro da cidade é um parque de estacionamento e que à volta desse *centro-parque-de-estacionamento*, nas praças e ruas da cidade, há automóveis estacionados por todo o lado: desperdício de espaço, perda de qualidade de vida, poluição atmosférica e poluição sonora são apenas algumas das consequências diretas. Na estação ferroviária, situada no centro da cidade, já não passam comboios de passageiros há 21 anos.

No artigo publicado, Manuel Tão chama a atenção para uma circunstância que já várias vezes referimos – mas baseadas num conhecimento meramente empírico - neste blogue: a falácia de que o autocarro pode simplesmente substituir o comboio. **Há muito que se constatou - não constituindo novidade – que há uma grande elasticidade entre o automóvel e o comboio (pessoas que trocam o automóvel particular pelo comboio), mas que o mesmo não sucede entre o automóvel e o autocarro, ou seja, muito mais dificilmente as pessoas trocam o automóvel pelo autocarro.**

O especialista ironiza que em Portugal continua a «*ter plena saída*» a «**importação de modelos falidos e expirados há mais de três décadas**».

Ao pequeno estudo de Manuel Margarido Tão é possível apontar algumas omissões (embora ainda não tenha sido publicada em linha a segunda parte e não a estejamos a ter em conta). Mas apresenta-nos dados muito interessantes, **numa altura em que os mesmos argumentos de há vinte anos voltam a ser invocados como uma verdade absoluta...**

(continua)

Todas as fotografias (linhas alentejanas desativadas): © 2011 Joana Ortigão

Fontes:

- artigo de Manuel Margarido Tão "Subsídios para um novo caminho-de-ferro na região do Alentejo", publicado na *Transportes em Revista*

- Instituto Nacional de Estatística

Agradecimento: Paulo Fonseca

PUBLICADA POR JOANA EM SEGUNDA-FEIRA, FEVEREIRO 07, 2011

Linha do Douro (8)
Linha do Dão (1)
Linha do Eixo Ferroviário Norte-Sul (1)
Linha do Leste (9)
Linha do Minho (2)
Linha do Norte (2)
Linha do Oeste (7)
Linha do Ramal de Coimbra (1)
Linha do Ramal de Figueira da Foz (3)
Linha do Ramal do Porto de Aveiro (2)
Linha do Sul (3)
Linha do Tua (25)
Linha do Tâmega (7)
Linha do Vale do Vouga (1)
Linhá do Vouga (4)
Literatura / escritores / livros (8)
Lugares da nossa terrinha (35)
Madeira (4)
Metro (10)
Microcrédito (1)
Minho (24)
Mobilidade sustentável (23)
Mobilidade sustentável - Estrangeiro (5)
Monumentos (32)
Museus (6)
Música (1)
No passado da nossa terrinha (5)
Nomes comerciais (22)
Obras mal feitas (3)
Ordenamento do território e urbanismo (10)
Paisagens (20)

35 COMENTÁRIOS:

Luis Lavoura disse...

Sim, mas este crescimento do automóvel particular teria ocorrido de qualquer forma. Os portugueses são hoje muito mais ricos do que em 1990 e, naturalmente, uma das suas primeiras ambições foi (e é) a mobilidade, comprando um automóvel.

Com ou sem encerramento das ferrovias, o crescimento das viagens em automóvel ter-se-ia verificado e, provavelmente, o uso dos comboios não teria aumentado.

É duvidoso que tivesse valido a pena manter as ferrovias a funcionar durante vinte anos (de 1990 a 2010), sempre com procura reduzida, sempre com elevado prejuízo.

O que interessa agora é olhar para o futuro, no qual o preço dos carburantes promete aumentar muito fortemente, e perguntarmo-nos: valeria a pena reconstruir estas ferrovias alentejanas? Será que elas não voltarão a ser uma boa solução no futuro?

Repare-se entretanto que estamos a falar de ferrovias entre cidades deveras populosas, e não do ramal de Cáceres, que serve uma população muito baixa. Os concelhos do Crato, Castelo de Vide e Marvão, todos juntos, têm menos população que a cidade de Reguengos de Monsaraz!

7 DE FEVEREIRO DE 2011 18:10

Pincel disse...

Luis Lavoura, acho que lhe faltou a parte em que diz que o aumento da utilização do carro foi muito maior ao do resto do país.

Luis, a procura de transporte publico incentiva-se com politicas orientadas nesse sentido. Nao basta os portugueses serem mais ricos e quererem andar mais de carro, o que traz custos importantes para o pais e para a economia.

E Luis, acho que este post tem precisamente em vista o futuro. O passado ja nao o podemos emendar. Mas o futuro ja percebemos todos que vai no mesmo caminho...

7 DE FEVEREIRO DE 2011 18:29

Palavras ditas (20)
Participação cívica (11)
Património - bons exemplos (9)
Património - maus exemplos (14)
Património - regras de preservação (2)
País caixote do lixo (3)
País das auto-estradas (50)
Pena de Morte (1)
Pilaretes (8)
Pontapés na Língua Portuguesa (9)
Portugal e os portugueses (8)
Portugueses - bons exemplos (5)
Portugueses - maus exemplos (3)
Portugueses: Figuras históricas (4)
Produtos amigos do ambiente (4)
Recantos da nossa terrinha (9)
Reclamar resulta? (6)
Região Metropolitana de Lisboa (120)
Região Metropolitana do Porto (22)
Restaurantes (2)
Ribatejo (8)
Ruas pedonais (9)
Ruído (4)
Rádio da nossa terrinha (3)
Saúde (7)
Segurança rodoviária (56)
Sistema eleitoral (1)
Solidariedade social (2)
Teatro (1)

SRT disse...

"o crescimento das viagens em automóvel ter-se-ia verificado"

"o uso dos comboios não teria aumentado"

"manter as ferrovias a funcionar durante vinte anos (de 1990 a 2010), sempre com procura reduzida, sempre com elevado prejuízo".

Gostava muito que fundamentasse essas afirmações todas. Afirmar é sempre muito fácil. Eu também posso dizer o contrário: com um bom serviço ferroviário, a procura do comboio tinha aumentado, o prejuízo tinha diminuído muito e o crescimento das viagens de automóvel tinha sido muito menor. Vê? É fácil dizer o contrário.

7 DE FEVEREIRO DE 2011 18:51

Henrique Pereira dos Santos disse...

Joana,

Ao dizer isto "No caso da degradada Linha do Leste – que ainda não encerrou -, enquanto o comboio continua a perder passageiros ano após ano, as deslocações entre Portalegre e Elvas cresceram 453% nas últimas duas décadas (quatrocentos e cinquenta e três por cento).]"

a Joana põe o dedo na enorme falácia desse artigo: a de considerar que mais deslocações significam mais passageiros de comboio, ou podem significar, se houvesse uma melhoria da oferta. A Joana acha que os empresários de transportes públicos são todos tontos? Então não há oferta e eles não a criam? Não criam porque não há procura. De facto a diversidade de percursos é de tal maneira grande que não há volume em eixos bem definidos que sirvam as pessoas.

Não vale a pena tapar o sol com a peneira, o comboio defende-se onde é viável, não vale a pena defendê-lo onde, mesmo com a melhor oferta que ele poderia dar, não há procura.

As pessoas que hoje vivem nas vilas e cidades do alentejo precisam da enorme flexibilidade que lhes dá o transporte privado, porque precisam de levar os filhos à escola, não há transportes públicos dentro das vilas, se quiserem ir ao médico, ou a um restaurante diferente, querem ter essa possibilidade.

Joana, as pessoas têm dinheiro e estão dispostas a pagar a sua liberdade de decidirem a que horas vão de onde para onde e por que caminho. Hoje passo na casa da mãe, amanhã vou comprar queijo, e depois de amanhã vou ver se vou a Évora à procura de um vestido.

henrique pereira dos santos

Telemóveis (1)
Televisão da nossa
terrinha (6)
Terceiro mundo (1)
Transportes públicos (31)
Trás-os-Montes (24)
Trás-os-Montes e Alto
Douro (15)
Turismo (34)
Violência doméstica (1)

7 DE FEVEREIRO DE 2011 19:33

SRT disse...

Mais um comentário baseado em afirmações fáceis, Henrique Santos, como "As pessoas que hoje vivem nas vilas e cidades do alentejo precisam da enorme flexibilidade que lhes dá o transporte privado" ou "a diversidade de percursos é de tal maneira grande que não há volume em eixos bem definidos que sirvam as pessoas". Eu também posso afirmar o contrário.

Não posso concordar com o seu último parágrafo. Como se o Estado se devesse abster de definir as políticas de mobilidade!

Já agora, quais são os seus conhecimentos científicos para contrariar este especialista?

7 DE FEVEREIRO DE 2011 19:54

Henrique Pereira dos Santos disse...

Caro SRT,

Nunca aceitei argumentos de autoridade, não é agora que vou começar.

Como sabe, quase todas estas vilas e cidades vivem essencialmente de comércio e serviços, não têm grandes indústrias que gerem movimentos de dimensão significativa e sincronizados.

Pode dizer o contrário, claro, mas saberá que está a dizer uma coisa que não corresponde à realidade.

O Estado deve definir políticas de mobilidade, de preferência de mobilidade sustentável, mas essas políticas, em especial numa democracia, têm limites de eficácia.

henrique pereira dos santos

7 DE FEVEREIRO DE 2011 20:27

LxP disse...

"Os empresários de transportes públicos"...meu caro amigo Henrique dos Santos, neste caso específico eu bem que me poderia debruçar sobre o tema para fazer uma tese de doutoramento. Venha ver, em plena área metropolitana de Lisboa, como é que a Vimeca é gerida.

7 DE FEVEREIRO DE 2011 20:30

Alentejano Despachadinho disse...

O corredor da linha de leste, Henrique Pereira Santos? Não podia ter escolhido um exemplo pior.

Com o comboio a andar a 40 à hora e uma via rápida ao lado, é óbvio que a procura só podia diminuir. Quanto aos autocarros, cito esta passagem do post, que ignorou por completo:

"a falácia de que o autocarro pode simplesmente substituir o comboio. Há muito que se constatou - não constituindo novidade – que há uma grande elasticidade entre o automóvel e o comboio (pessoas que trocam o automóvel particular pelo comboio), mas que o mesmo não sucede entre o automóvel e o autocarro, ou seja, muito mais dificilmente as pessoas trocam o automóvel pelo autocarro."

Não vale a pena tapar o sol com a peneira: a sua frase assenta bem a todo o seu comentário.

E nisto eu acho que a/o SRT tem razão: o amigo Henrique só faz afirmações que eu posso contrariar dizendo o contrário. Responder "Pode dizer o contrário, claro, mas saberá que está a dizer uma coisa que não corresponde à realidade" não acrescenta nada.

7 DE FEVEREIRO DE 2011 21:04

Alentejano Despachadinho disse...

Não acrescenta nada de útil à discussão, queria eu dizer.

7 DE FEVEREIRO DE 2011 21:05

Henrique Pereira dos Santos disse...

Onde é que eu escrevi que o autocarro pode substituir o comboio? Não me lembro.

Se vir em comentários meus anteriores, lerá que em situações de povoamento pouco denso (não é o caso da mobilidade interurbana mas é o caso da mobilidade rural em muitos lados) há situações em que o transporte a pedido é uma boa solução. O que tem essa solução de grande vantagem? Flexibilidade.

henrique pereira dos santos

7 DE FEVEREIRO DE 2011 21:18

Alentejano Despachadinho disse...

Ó amigo Henrique, transporte a pedido para ir de Portalegre a Elvas?!!

7 DE FEVEREIRO DE 2011 21:37

Paulo disse...

Viva.

Volto a dizer que mais que discutir ferrovia versus rodovia seria importante debater o transporte público (comboio + autocarro) como alternativa ao transporte privado (automóvel). A rede arterial desta rede pública de transportes seria assegurada pela ferrovia enquanto que a rede capilar seria assegurada pelo autocarro. Ou seja ao comboio competeria assegurar as ligações inter-urbanas e ao autocarro as ligações locais, isto é a ligação entre as estações ferroviárias e os centros urbanos. É assim nos países que têm redes de transportes organizadas de forma racional.

Transporte a pedido sim mas só em regiões de baixíssima densidade populacional e com localidades de reduzido número de habitantes.

Para quem quiser saber mais sobre transportes, comparações entre os vários modos e estatísticas, eis algumas sugestões:

Quilómetros, Euros e Pouca Terra - Manual de Economia dos Transportes, de Daniel Murta, edição Imprensa da Universidade de Coimbra

(<http://www.wook.pt/ficha/quilometros-euros-e-pouca-terra/a/id/8017093>) e TRANSPORTE INTERURBANO EM PORTUGAL, de José Maria André, edição do IST (<http://istpress.ist.utl.pt/ltransporte.html>).

Quem quiser comprovar como as viagens de comboio também podem ser, per si, um factor de atracção turística que aceda ao sítio: <http://www.durangotrain.com/>

Paulo Fonseca

7 DE FEVEREIRO DE 2011 23:02

Henrique Pereira dos Santos disse...

Paulo,

O seu exemplo da linha durango silverton não demonstra em lado nenhum que o comboio possa ser, em si, um factor de atracção turística.

O que o seu exemplo demonstra é que pode haver comboios turísticos, em condições excepcionais de paisagem, que podem ser rentáveis (fazendo notar que esse comboio é considerado um comboio histórico, que esteve para fechar várias vezes e que mudou várias vezes de mãos nos últimos anos, demonstrando que o negócio não é nenhuma árvore das patacas).

Dizer que o turismo na região de Durango é fortemente

influenciada por este comboio é simplesmente faltar à verdade. Durango está no coração da região mais turística do colorado, entre um dos mais visitados parques nacionais americanos (património mundial da Unesco, Mesa Verde) e a floresta Nacional de San Juan (com a qual este comboio e Silverton se relacionam). Pretender que um comboio que tem uma viagem diária influencia decisivamente o turismo desta região pura e simplesmente não tem qualquer base.

O turismo desta região, associado a uma paisagem de cortar a respiração, permitem viabilizar o comboio naquele troço (nos outros já foi fechado e desmantelado há muito), o que é substancialmente diferente.

Em qualquer caso, convém lembrar que estes comboios turísticos raramente podem coincidir com comboios que efectivamente servem a mobilidade das pessoas que vivem nessas regiões, visto que o investimento num comboio turístico é contraditório com o investimento num comboio que visa resolver problemas de mobilidade (desde logo um quer viagens lentas e manutenção das características da linha, o outro quer velocidade e resolução dos problemas da linha que a limitam). Racionalizar a discussão permite que se discuta seriamente que comboios têm valor patrimonial e podem ser usados como comboios turísticos, justificando o investimento privado para a sua manutenção e operação e que comboios devem servir a mobilidade das pessoas, justificando investimento, eventualmente público).

Claro que essa discussão, racional, nunca permitirá ir de Elvas a Portalegre de comboio, porque não há dimensão de transporte que justifique um meio pesado e pouco flexível (estou disponível para ser convencido do contrário com números). Mas permite tornar claro que a linha de Leixões merecia mais atenção, e sobretudo mais consistente, que a que teve nestes últimos tempos.

O que eventualmente permite ganhar massa crítica para desviar verbas de auto-estradas pouco úteis, para linhas verdadeiramente úteis.

Doutra forma é fácil argumentar que mais vale investir em estradas que as populações querem, com argumentos idiotas como os que justificam a auto-estrada (pouco útil) para Bragança, remetendo os defensores do comboio para o gueto marginal dos urbanos bon chic bon genre que querem impor aos outros o seu romantismo despesista.

henrique pereira dos santos

8 DE FEVEREIRO DE 2011 09:24

madeinlisboa disse...

Henrique, só para si:

<http://www.bluetrain.co.za/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Orient_Express

Dois exemplos em que atração é o comboio.

Você continua a insistir que os comboios não são a base do desenvolvimento turístico, mas NÃO O PROVA.

De certeza que não trabalha para a CP? Não se preocupe com o futuro das ferrovias em Portugal. Você mora no país certo. Os fundos vão continuar a ser para estradas para você e os portugas continuarem a queimar o dinheiro e a desperdiçar a vida dentro de uma lata.

8 DE FEVEREIRO DE 2011 10:30

Joana disse...

Caro Henrique,

O que diz é óbvio: mais deslocações não significam necessariamente mais passageiros de comboio. E, num país cujas políticas de mobilidade se têm baseado num forte incentivo da utilização do automóvel particular, também não causa grande surpresa que os “empresários de transportes públicos” não arrisquem um investimento cuja rentabilidade é, nas atuais circunstâncias, muito incerta.

O exemplo que citou – Portalegre-Elvas, no corredor da Linha do Leste – parece-me que funciona a seu desfavor.

Quando falamos nas deslocações entre duas cidades razoavelmente distantes entre si como Elvas e Portalegre (60 km pelo caminho mais curto), que registaram o tal aumento de 453% entre 1991 e 2007, não estamos, claramente, a falar daquele tipo de deslocações que o Henrique diz justificarem o uso do carro («hoje passo na casa da mãe, amanhã vou comprar queijo, e depois de amanhã vou ver se vou a Évora à procura de um vestido»). Estamos a falar de deslocações entre dois centros urbanos. Portanto, quando o Henrique diz que o comboio é um meio de transporte demasiado pesado e pouco flexível para essas deslocações, não consigo compreender.

O Henrique diz que, apesar desse aumento de 453% do número

de deslocações, as pessoas se deslocam de carro entre Elvas e Portalegre porque não há procura de transporte público.

Mas como é que podia esperar o aumento da procura do comboio quando, entre as duas cidades, este circula pela planície a 40 km/h (exceto num pequeno troço recentemente renovado), existindo uma boa via rápida / auto-estrada a ligar as duas cidades, e, por outro lado, a estação de Portalegre se situa a 10 km da cidade, isto para não falar de outras circunstâncias dissuasoras já aqui referidas várias vezes? O cidadão comum que tem alternativa (= tem carro e pode usá-lo) não vai escolher o comboio. Acho que isto não é muito difícil compreender.

Admito, por outro lado, que não basta melhorar a qualidade do serviço ferroviário para que a procura do comboio aumente rapidamente para os níveis desejáveis, enquanto se persistir, simultaneamente, na política de incentivo à utilização do automóvel. Não se incentiva a utilização do automóvel apenas pelo lado do desinvestimento no transporte público. Incentiva-se a utilização do automóvel por muitas e variadíssimas formas, umas mais óbvias, outras nem tanto.

Os "desincentivos" vão acabar por chegar, mas à força, em resultado, sobretudo, da subida do preço dos combustíveis. Mas vai doer muito mais e pôr muita gente (e o país) em enormes dificuldades.

Perdemos uma grande oportunidade no que diz respeito a ferrovia. Não é de um momento para o outro que se constroem linhas férreas ou se requalificam as velhas linhas desativadas. E ainda temos dinheiro para o fazer?...

(continua)

8 DE FEVEREIRO DE 2011 10:54

Joana disse...

(continuação)

Por outro lado, Henrique, não posso concordar com essa sua afirmação de que «as pessoas que hoje vivem nas vilas e cidades do alentejo precisam da enorme flexibilidade que lhes dá o transporte privado, porque precisam de levar os filhos à escola, não há transportes públicos dentro das vilas, se quiserem ir ao médico, ou a um restaurante diferente, querem ter essa

possibilidade».

Évora e Beja são exemplos de cidades servidas por transportes públicos. Em Beja, só 9% das deslocações é que são feitas desse modo: a maioria (56%) utiliza o automóvel particular. Por seu turno, Évora tem uma boa rede de transportes públicos urbanos, mas DOIS TERÇOS das deslocações são feitas em carro particular (dados de 2001). Desconheço, neste caso, qual a percentagem do transporte público, mas tendo em conta que, tal como em Beja (35%), há muita gente que se desloca diariamente a pé, ela deve ser muito reduzida...

Nos casos referidos neste artigo, estamos a falar de deslocações interurbanas, entre as várias cidades referidas. Manuel Margarido Tão apresenta os dados como sendo de deslocações pendulares diárias entre essas cidades.

Espero que não conclua, deste artigo, que eu acho que se devia pôr toda a gente no Alentejo a andar de comboio, porque não é disso que se trata.

Pelo último parágrafo do seu comentário de ontem (19:33), vejo que acha que se as pessoas querem ter a liberdade de andar de carro, não devemos dificultar-lhes a vida. Em última análise, reside aí a nossa grande discordância...

O país inteiro já está a pagar esta aposta no automóvel. E o pior ainda não chegou...

8 DE FEVEREIRO DE 2011 10:54

Henrique Pereira dos Santos disse...

Joana,

Numa democracia são as pessoas que decidem que políticas públicas devem ser executadas.

Que os transportes públicos devem ser preferencialmente apoiados pelos dinheiros públicos, não tenho a menor dúvida.

Que isso deva ser feito com base em pressupostos ideológicos que negam realidades existentes, parece-me muito pouco eficaz.

Vejamos então três níveis de densidade populacional (ou económica, que nem sempre é a mesma coisa) e como vejo a sua relação com o transporte público:

Em zonas de elevada densidade, com muitas deslocações pendulares entre pontos que podem ser servidos por um canal de transporte pesado, o comboio, na sua versão clássica, ou na sua versão metro, é uma solução. Não é a única, mas é uma boa

solução e dinheiro público afecto aos restantes transportes públicos deve procurar articular-se com os canais de transporte pesado.

Em locais de densidade média (digamos, para nos situarmos, Évora e Beja, mas o conceito de densidade é aqui impreciso, porque se trata não apenas de densidade mas também de dimensão), há alguma possibilidade de uso de transportes públicos mais flexíveis, mas uma clara desadequação do transporte pesado, excepto na eventual deslocação interurbana, se a dimensão o justificar (aproveito para lhe fazer notar que fala sempre no aumento relativo de 500% das deslocações Elvas Portalegre mas não explica se é um aumento de 1 para 5, de 100 para 500, de 10000 para 50000 ou de um milhão para 5 milhões).

Nas zonas de baixa densidade o transporte a pedido tem muitas potencialidades, sendo que será sempre caro, porque tem uma enorme flexibilidade.

Se me pergunta se se devem colocar entraves ao uso de transporte particular dir-lhe-ei que não, na medida em que outros interesses públicos (a liberdade individual também é um interesse público) não sejam afectados.

Mas sim na medida em que quiser espaços urbanos de mais qualidade, por exemplo.

Sou totalmente contra os estacionamento não pagos, por exemplo, nomeadamente dentro de instalações públicas, como universidades.

Também não vejo razão para se gastar rios de dinheiro a resolver os problemas dos automobilistas, enquanto eles não se transformam em problemas de todos.

No fundo o que nos separa é a sua ideia de que o desenvolvimento do automóvel se deve a políticas que o beneficiam, enquanto eu acho que as políticas que o beneficiam resultam do facto do facto do automóvel ser um extraordinário instrumento de resolução de problemas de mobilidade, de que beneficiam milhões de pessoas todos os dias.

Mas o petróleo vai subir.

Sim, um dia (embora desde o fim do século XIX tenha subido muito pouco quando avaliado em preços constantes, pode ver aqui um gráfico

<http://ambio.blogspot.com/2010/01/perplexidades-de-um-ignorante.html>).

Mas por que razão deveríamos adoptar agora soluções ineficientes, no pressuposto de que no futuro pode haver aumentos importantes de petróleo?

Porque não analisar permanentemente a evolução do que vai

existindo e adoptar, quando necessário, as melhores soluções disponíveis no momento?

E o que lhe diz que fazer uma linha nova Portalegre Elvas, quando necessária, não é mais eficiente que tentar modernizar linhas obsoletas?

Eu não sei, mas acho que mais vale discutir racionalmente com números que tentar defender emocionalmente soluções só porque já as conhecemos.

henrique pereira dos santos

8 DE FEVEREIRO DE 2011 11:51

Pincel disse...

Henrique Pereira dos Santos, tenho de lhe tirar o chapéu pela forma como foge aos argumentos que lhe são apresentados para contrariar as suas afirmações.

8 DE FEVEREIRO DE 2011 12:27

Henrique Pereira dos Santos disse...

Pincel,

E argumentos, não se arranjam? É que tornam as discussões mais úteis.

henrique pereira dos santos

8 DE FEVEREIRO DE 2011 13:22

Joana disse...

Caro Henrique, não vejo como é que o «NÃO»

[«Se me pergunta se se devem colocar entraves ao uso de transporte particular dir-lhe-ei que NÃO, na medida em que outros interesses públicos (a liberdade individual também é um interesse público) não sejam afectados.»]

pode ser compatível com o «SIM»

[«Mas SIM na medida em que quiser espaços urbanos de mais qualidade, por exemplo.»]

O "nim" não é possível. É pura ilusão pensar que, não se colocando entraves ao uso do automóvel, por um qualquer truque de magia desaparecem todos os problemas associados. São problemas económicos, sociais e ambientais - e entre os sociais inclua a saúde pública e a qualidade de vida.

Ao contrário do que diz, não estamos a falar de problemas futuros - mas de problemas bem atuais e bem reais, que nos afetam a todos, individualmente e globalmente (como país). O problema futuro - a subida dos preços dos combustíveis - vai constituir um obstáculo à utilização do automóvel e um problema para as populações que ficaram dependentes dele, e não um problema associado à sua utilização excessiva.

Mas mesmo que admitíssemos que só íamos ter verdadeiramente um problema quando o preço dos combustíveis subisse (o que pode acontecer num período curto), maior ilusão é pensar que, nessa altura, basta carregar num botão para de repente termos em Portugal uma rede ferroviária ou que teremos sequer dinheiro para a construir em pouco tempo.

Quanto ao resto, a conclusão de que se trata de «soluções ineficientes» é sua e apenas sua.

Há uma coisa em que lhe dou razão: é importante conhecer o número de deslocações interurbanas. Mas sobre esse ponto, peço-lhe desculpa, mas se uma pessoa formada na área me diz que o caminho-de-ferro é viável no Alentejo, nomeadamente nos eixos onde encerraram troços, eu tenho de confiar mais nessa conclusão do que na sua.

Por outro lado, quando falamos de transporte ferroviário, não falamos necessariamente de comboios com várias carruagens, com capacidade total para centenas de passageiros. Desse ponto de vista, a ferrovia é muito mais flexível do que imagina, com soluções leves e muito mais baratas de transporte (do que, por exemplo, as automotoras que circulam atualmente no Alentejo).

Quanto à sua última frase, gostaria que me explicasse - porque sinceramente não compreendi - qual foi a parte do artigo ou do meu comentário que constituiu uma "defesa emocional" do comboio.

Cumprimentos,

Joana

8 DE FEVEREIRO DE 2011 13:36

Paulo disse...

Já aqui se afirmou que os encerramentos de vias-ferreas antigos e recentes não foram mais que a racionalização da rede.

Discordo. À excepção de um ou outro ramal, como o de Mora, atitude mais racional e inteligente teria sido a modernização das vias bem como a modernização do material circulante. Se isso tivesse acontecido, o comboio nestas regiões seria um modo de transporte competitivo e muita gente utilizá-lo-ia como alternativa ao transporte individual. Contudo, não foi isso que aconteceu. As políticas públicas incentivaram directa e indirectamente o uso do transporte privado (automóvel) em detrimento do transporte público. O Estado viu aumentar o seu pecúlio em impostos directos e indirectos relacionados com essa aposta (o estudo do Manuel Tão fala nisso), mas o país também viu aumentada a sua dependência energética em combustíveis fósseis, assim como aumentou assustadoramente o seu défice comercial, já para não falar da sinistralidade rodoviária. Os portugueses têm uma mobilidade mais "livre" mas também menos sustentável e com elevados custos (poucos consideram os custos da amortização dos automóveis, da manutenção, do seguro...).

O estudo do professor Manuel Tão é excelente, parte de dados concretos, reais, e mostra com pertinência os erros cometidos. No entanto, há quem prefira continuar a enterrar a cabeça na areia para não ver. Para já, antes que tirem mais ilações precipitadas, aconselho que se aguarde pela segunda parte do artigo.

Em relação ao comboio como factor turístico, per si, reforço com mais um exemplo:

http://www.trenalasnubes.com.ar/es_tren_a_las_nubes_home.html

Paulo Fonseca

8 DE FEVEREIRO DE 2011 14:14

Henrique Pereira dos Santos disse...

Joana,

"se uma pessoa formada na área me diz que o caminho-de-ferro é viável no Alentejo, nomeadamente nos eixos onde encerraram troços, eu tenho de confiar mais nessa conclusão do que na sua".

E se aparecerem dez pessoas formadas na área a dizer o contrário dessa? Não vale a pena assentar uma discussão em argumentos de autoridade.

O artigo de que fala não demonstra uma única vez a viabilidade

do comboio, limita-se a desmontar as justificações formais que terão sido dadas para o fecho.

O artigo citado não tem uma única conta de exploração de uma única linha assente num único estudo de mercado potencial.

O é sempre um meio de transporte pesado e pouco flexível. São sempre umas toneladas de ferro sobre um percurso fixo que não convive facilmente com diferenças de velocidade de diferentes utilizações porque não permite ultrapassagens.

Pode responder-me que é só a minha opinião. Sim, estranho seria que eu estivesse aqui a escrever a opinião de terceiros, mas está longe de ser uma opinião isolada.

Quanto ao presente e o futuro, foi a Joana que introduziu o assunto ao falar do problema que vai ser quando o petróleo subir. Por mim aceito mansamente deixarmos de lado essa discussão porque o futuro é a mais desconhecida das realidades.

"O "nim" não é possível. É pura ilusão pensar que, não se colocando entraves ao uso do automóvel, por um qualquer truque de magia desaparecem todos os problemas associados. São problemas económicos, sociais e ambientais - e entre os sociais inclua a saúde pública e a qualidade de vida."

Joana, pense bem no que escreveu. Façamos de conta que os dois tínhamos o poder de fazer desaparecer a acesso de veículos individuais aos postos de abastecimento de combustíveis (ou seja colocávamos um entrave decisivo ao automóvel).

Tem a certeza de que resolvendo alguns problemas não criaria outros muito maiores, incluindo nos campos que escolheu: economia, sociedade e ambiente, incluindo saúde pública e qualidade de vida?

Tem a certeza de que não estaria a condenar toda a gente que não vive em grandes aglomerados aos isolamento e à imobilidade? Tem a certeza de que não estaria a limitar enormemente o potencial económico? Tem a certeza de que não criaria problemas sociais bem maiores que os causados pela generalidade dos automóveis (sem esquecer que em alguns casos o automóvel cria problemas sociais bem complicados). Ese tipo de frases não a fazem ganhar um átomo de massa crítica par uma política de transportes e acessibilidade mais sustentável, pelo contrário, afastam qualquer simpatia que exista pelo princípio geral de ter dinheiro público a beneficiar mais o comboio que o carro.

Mas enfim, parece-me que já ficaram claras as nossas posições em relação ao assunto e a discussão está a ficar muito mastigada.

O blog é bom, as suas fotografias são boas, os seus posts sobre o

exagero do uso do automóvel são bons, os seus posts sobre comboios são bons, desde que não se levem muito a sério.

De vez em quando lá passarei por aqui.

henrique pereira dos santos

8 DE FEVEREIRO DE 2011 14:27

Alentejano Despachadinho disse...

Amigo Henrique, mostre lá então essas dez pessoas formadas na área a dizer o contrário. E essa resposta sobre o

"desaparecimento do automóvel" (quem é que o defendeu aqui!?!) é de antologia!

8 DE FEVEREIRO DE 2011 14:45

Pincel disse...

Henrique Pereira dos Santos, diz que o artigo citado "não tem uma única conta de exploração de uma única linha assente num único estudo de mercado potencial". Ainda falta a segunda parte. Mas eu também não vejo nos seus argumentos nenhuma "contas de exploração". O que eu vejo é afirmações não sustentadas e vejo também que o senhor vai evitando sempre os argumentos que vão sendo usados contra si. Olhe que isso é pouco sério.

8 DE FEVEREIRO DE 2011 14:56

madeinlisboa disse...

Henrique você fala muito mas não diz nada. Está a ficar cansativo ler a palha sem fundamentos que escreve..... Comece a justificar com dados concretos e provavelmente alguém vai levá-lo a sério. Até lá, palha, palha, palha....

8 DE FEVEREIRO DE 2011 15:16

Catarina disse...

Henrique Santos, do que se fala frequentemente neste blogue é do uso excessivo do automóvel particular. Nunca aqui defendemos que se deve acabar com o uso do automóvel. Essa resposta é incompreensível.

8 DE FEVEREIRO DE 2011 15:19

asmelhoresfrancesinhas disse...

Ah, o argumento do «você querem é proibir as pessoas de andarem de carro». Que saudades!

8 DE FEVEREIRO DE 2011 16:06

Henrique Pereira dos Santos disse...

Catarina,

Respondi directamente à afirmação, radical, da Joana de que o meu não a algumas coisas e sim a outras era um nim impossível.

Limitei-me a aceitar os pressupostos da Joana, levá-los até ao fim, para tentar explicar que de facto a política de mobilidade é, necessariamente, uma política de compromissos e frágeis equilíbrios entre todas as formas de mobilidade.

O que implica fazer contas a cada investimento, isto é, avaliar quanto custa e qual o retorno expectável.

Fazer essas contas implicará nuns casos optar por fechar linhas de comboio (genericamente quando a procura é baixa, pouco concentrada e com um grau elevado de liberdade para responder às necessidades das pessoas) e noutros a reforçar a oferta do comboio para diminuir o uso de instrumentos de mobilidade menos sustentáveis (genericamente quando existe uma grande concentração e percursos pendulares fixos em que o custo é mais importante que a flexibilidade).

Infelizmente concluí que aqui se trava uma guerra de trincheiras, sendo secundária a discussão racional sobre um assunto que é efectivamente complicado.

Repare, quando se defende a modernização das linhas e ao mesmo tempo que se reconhece que é impossível a linha do leste servir Portalegre porque a estação está a dez quilómetros, o que se pretende? Uma profunda remodelação de traçados? Se é isso, que importância tem o fecho de linhas deficitárias (e que sempre o serão, excepto na hipótese de conseguirem captar um volume turístico que as mantenha, do que tenho as maiores dúvidas no caso do ramal de Cáceres)?

Se o que faz falta são novas linhas com novos traçados o que há a discutir é onde estão a prioridades de investimento ferroviário (porque a disponibilidade de investimento não é infinita).

Sobre o uso excessivo do automóvel estamos todos de acordo. O que nos separa é a definição de excessivo.

henrique pereira dos santos

8 DE FEVEREIRO DE 2011 16:20

Catarina disse...

Henrique Santos, lamento mas a Joana falou em entraves ao uso do automóvel particular, e não em acabar com o uso do automóvel. Por favor não a tome por tontinha. O que a Joana

disse subscrevo eu também: ou sim, deve-se colocar entraves ao uso do automóvel (limitando a sua utilização excessiva) ou não, não deve haver entraves. O Henrique Santos respondeu com um não e um sim e isso não é possível. Ficámos sem saber se de facto na sua opinião devem existir entraves e quais devem ser eles no caso do Alentejo. Talvez assim se chegue a algum lado na discussão.

P.S. Respondi eu pelo blogue por impossibilidade de a Joana o fazer.

8 DE FEVEREIRO DE 2011 16:35

Alentejano Despachadinho disse...

Ó amigo Henrique, não se chateie. Essa ladainha de que o amigo Henrique é o único que tem uma discussão racional comigo não pega. Eu estou interessado numa discussão racional e parece-me que quem não a está a ter é o amigo Henrique, que tem argumentado na lógica do "eu digo que é assim e eu é que tenho razão". O amigo acha que as linhas do Alentejo não são viáveis. Pronto, então ache lá!

8 DE FEVEREIRO DE 2011 17:00

Luís Lavoura disse...

"o que se pretende? Uma profunda remodelação de traçados?"

Provavelmente isto será necessário.

A ideia que eu proponho é que, no futuro próximo, andar de automóvel vai-se tornar financeiramente incomportável para muito boa gente, devido ao aumento do preço dos carburantes. Vai portanto haver muita gente que vai voltar a querer dispôr de transportes coletivos, nomeadamente ferroviários.

Esses transportes, porém, no caso do Alentejo, terão que ser feitos na lógica do transporte centro da cidade a centro da cidade, por entre cidades relativamente próximas. Assim, terão provavelmente que ser feitas novas linhas, com traçados melhorados, que permitam ligações rápidas entre os centros das cidades alentejanas.

A lógica do comboio também terá que ser distinta. Em vez de três carruagens a circular três vezes por dia, será provavelmente uma só automotora a circular de hora a hora.

O professor José Gomes André, aqui do IST, tem um livro publicado sobre este novo conceito de comboio.

O fecho das linhas em 1990, sob este ponto de vista, e o atual fecho do ramal de Cáceres, nada de mal têm. É inconcebível manter em funcionamento, durante 20 anos a fio, linhas que dão prejuízo porque a gasolina é tão barata que toda a gente prefere andar de carro. Mas hoje, que a gasolina sobe e vais subir sem parar, é preciso começarmos rapidamente a planear novas linhas, adequadas às novas cidades, que as liguem de forma rápida entre si.

8 DE FEVEREIRO DE 2011 17:14

Henrique Pereira dos Santos disse...

Catarina,

Não estou a tomar a Joana por tontinha (aos que acho tontinhos não respondo, embora haja também pessoas que não acho tontinhas mas a que não acho que valha a pena responder por muitas outras razões), bem pelo contrário.

Eu não disse que a Joana tinha defendido a abolição dos carros, fui eu que levei o argumento ao extremo para procurar explicar como ele é frágil quando assumido como premissa.

E exactamente por achar que não faz sentido o sim ou não taxativo aos entraves aos carros é que respondi o que respondi: depende das circunstâncias. Há circunstâncias que sim, há circunstâncias que não.

Responder como a Joana, ou a Catarina, que isso não pode ser, ou é sim ou é não, é que me fez levar o vosso argumento ao limite.

Chama-se isto redução ao absurdo, e é um método de raciocínio e discussão amplamente usado em qualquer ramo científico, não é tomar as pessoas por tontinhas.

Mas se os meus comentários vos incomodam é fácil resolver o problema.

henrique pereira dos santos

8 DE FEVEREIRO DE 2011 18:41

Joana disse...

Caro Henrique, os seus comentários não nos incomodam. É sempre bem-vindo a este blogue. Está esclarecida a questão. Já percebi que defende a existência de "entraves", mas discordamos no que entendemos por "utilização excessiva" do automóvel particular e, portanto, na dimensão desses entraves.

8 DE FEVEREIRO DE 2011 19:07

Joana disse...

Caro Henrique, esperando que já esteja refeito do "massacre" a que foi aqui sujeito:

Entretanto visitei o seu blogue e vi que tem escrito alguns artigos sobre a ferrovia. Apesar de não concordar consigo, fico satisfeita por ver que se está a discutir ferrovia em Portugal.

Concordo consigo naquilo que penso ser o essencial dos seus artigos: eu não defendo elefantes brancos ou buracos financeiros sem fundo para sustentar o que é insustentável e não deve ser mantido, quer estejamos a falar de auto-estradas ou de linhas férreas: não defendo a manutenção de linhas férreas a qualquer custo. Desse ponto de vista, o trabalho que anda a fazer é de serviço público, na medida em que acredita que estamos perante casos de despesismo público inadmissível.

Discordo é da sua análise, que pretende reduzir o problema à pretensa insustentabilidade de um qualquer serviço ferroviário fora do eixo Setúbal / Viana do Castelo, nomeadamente em regiões de baixa densidade populacional, e não tem em conta as causas da situação a que chegou a nossa ferrovia – e nunca é bom sistema receitar remédios sem conhecer a causa da doença: desinvestimento na ferrovia, inexistência de uma verdadeira rede ferroviária em Portugal, má qualidade do serviço prestado pela CP e o avanço progressivo do automóvel, perante o qual o comboio tem cada vez mais dificuldade em competir.

O essencial da questão não é uma visão mais ou menos liberal relativamente ao uso do automóvel particular (deixar o mercado funcionar, como diz), mas uma questão de sustentabilidade, de saúde pública, de qualidade de vida e de planeamento estratégico a médio e longo prazo.

Diz o velho aforismo que a liberdade de cada um acaba onde prejudica os outros. Não podemos continuar a INCENTIVAR um meio de transporte que está a dar cabo das nossas cidades (grandes, médias e pequenas) e vilas, que é insustentável, que polui e nos prejudica a saúde, que é movido por um recurso que não temos e será cada vez mais caro e que nos custa rios de dinheiro (muito, mas muito, muito mais do que os "prejuízos" da ferrovia). [Para que não haja confusões: não estou, obviamente, a dizer que se deva acabar com o automóvel.]

B Não nos preparámos para um cenário muito provável de preços dos combustíveis demasiado elevados para a bolsa do comum dos mortais automobilistas. Num comentário anterior, falou num cenário radical em que fazíamos «desaparecer a acesso de veículos individuais aos postos de abastecimento de combustíveis». Mas já pensou que é mesmo com esse cenário que muito provavelmente vamos ter de lidar?...

Dirá que nessa altura poderemos andar todos de autocarro, nos mais de dois terços do país que não terão comboio. Pois podemos. Mas não tenha dúvidas de que estaremos muito mais mal servidos...

Entretanto, o que se passa no interior do país é que os serviços ferroviários fecham e as populações ficam sem alternativa, porque as empresas de transporte público rodoviário, que vivem o mesmo drama, prosseguem a mesma política de supressão de serviços e os que mantêm, para serem rentabilizados ao máximo, tentam servir o maior número de povoações possível, conduzindo a uma situação em que o autocarro demora muito mais tempo do que o comboio. E a degradação da qualidade do serviço afasta mais pessoas. O país tem de pensar seriamente o que quer fazer do interior...

9 DE FEVEREIRO DE 2011 19:31

B LxP disse...

Sim Joana, a ideia de substituir o comboio por autocarro ou pelo triciclo não pega. O serviço do comboio é insubstituível e não serão as empresas privadas a pegar num prejuízo de uma pública.

Para o autocarro substituir o comboio que ia de A a B necessita passar pelas localidades C, D, E, F, G e H e algumas delas não servidas pela estrada nacional mas sim por estradas municipais ou ramais de EN que implica fazer um trajecto propositado para servir a população.

O que daqui resulta é que só passa a usar o transporte público quem não tem outras alternativas. E esta população fica desprotegida, à mercê de um corte pelo facto do serviço transportar pouca gente.

"O país tem de pensar seriamente o que quer fazer do interior..." Sem dúvida cara Joana.

15 DE FEVEREIRO DE 2011 02:37

ENVIAR UM COMENTÁRIO

Comentar como: Conta do Google

HIPERLIGAÇÕES PARA ESTA MENSAGEM

[Criar uma hiperligação](#)

[Mensagem mais recente](#)

[Página inicial](#)

[Mensagem antiga](#)

Subscrever: [Enviar comentários \(Atom\)](#)

Empresa investe no aeroporto de Beja

A Ana - Aeroportos de Portugal anunciou ter assinado com a Aeromec um acordo para construção e exploração de um hangar no aeroporto de Beja, destinado à manutenção de aeronaves. O investimento é de cinco milhões de euros. Segundo a ANA - Aeroportos de Portugal, o projecto, cuja exploração deverá ser iniciada no primeiro semestre de

2012, "prevê a criação de cerca de uma centena de postos de trabalho". A ocupação do hangar, por parte da empresa, terá um período inicial de 30 anos. "Trata-se de uma importante aposta da iniciativa privada no desenvolvimento do aeroporto de Beja", considera a ANA.

Entrevista

Manuel Tão é um dos maiores especialistas portugueses em questões ferroviárias

A ver passar os comboios

A ligação com o futuro aeroporto de Beja e a mais-valia no transporte de passageiros e de mercadorias para a Europa são razões mais do que suficientes para a electrificação da linha ferroviária até Beja. Quem o afirma é Manuel Tão. E para este investigador e especialista na área dos transportes, um transbordo de passageiros "artificialmente imposto" na estação de Casa Branca "liquidaria de vez o caminho-de-ferro".

Entrevista de Marco Monteiro Cândido

Faz sentido o anúncio da CP em suspender as ligações directas Lisboa-Beja? O que poderá ganhar a empresa com este cenário?

Nenhum sentido. O fim das ligações directas Lisboa-Beja é duplamente mau. Mau para o público, que se vê absurdamente confrontado com um retrocesso de mais de 100 anos, quando era inevitável o transbordo no Barreiro; e mau para a operadora, porque a perda de tráfego mais do que evidente, que advém da forte elasticidade da procura face ao transbordo, anula por completo alegadas "poupanças" imediatas. O que se passa é que, com o transbordo, a procura Lisboa-Beja simplesmente desaparece. Mesmo antes da chegada da A26 à cidade, daqui a um ano ou dois. De resto, basta olharmos para o que aconteceu a serviços desastrosos e lançados inoportunamente, como Leça do Balio-Ermesinde, que não oferecendo serviços directos ao Porto, mesmo numa zona densamente povoada, careceu de qualquer evidência significativa, e acabou. Torna-se evidente que a operadora nada ganha com o fim dos serviços directos de Lisboa a Beja.

Quais seriam as mais-valias da electrificação Casa Branca-Beja? E até Ourique (a linha está electrificada até à Funcheira)?

A electrificação Casa Branca-Ourique (cerca de 115 Km) paga-se a si própria. Com um custo de um terço da A26 (incluindo uma nova subestação de tracção ligada à linha trifásica Alqueva-Sines, a renovação integral Beja-Ourique, a sinalização electrónica ao longo de todo o trajecto Casa Branca-Beja-Ourique, e ainda contemplando uma concordância a Sul de Casa Branca), a electrificação da restante linha do Alentejo é imprescindível, na medida em que o Porto de Sines se afirma como plataforma logística intercontinental, assegurando relações funcionais com mercados como a República Popular da China ou o Brasil. Num contexto desses, um só itinerário electrificado via Grândola e Poceirão, a partir de Ermidas, apresenta-se como solução

operacionalmente débil, e põe em causa a disponibilidade de uma oferta ferroviária imune a interrupções e incidentes de toda a ordem. Sem um segundo itinerário completamente modernizado, de Ermidas a Casa Branca, via Ourique e Beja, a acessibilidade ferroviária a Sines fica não apenas à mercê de vários troços de linha com problemas de capacidade em "canal-horário" como ainda por cima é vulnerável a qualquer incidente ou avaria, susceptíveis de bloquear o trânsito de contentores, de Sines para a fronteira do Caia.

Pago o investimento da electrificação

O fim das ligações directas Lisboa-Beja é duplamente mau. Mau para o público, que se vê absurdamente confrontado com um retrocesso de mais de 100 anos e mau para a operadora, porque a perda de tráfego anula por completo alegadas "poupanças" imediatas.

Manuel Margarido Tão - Nascido em 1965, Manuel Margarido Tão licenciou-se em 1991 em Geografia e Planeamento Regional pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Em 1993 tornou-se mestre em Engenharia e Planeamento de Transportes, tendo concluído o doutoramento em Economia de Transportes pela Universidade de Leeds (Reino Unido) em 1999. Actualmente, Manuel Tão é investigador na Faculdade de Economia da Universidade do Algarve.



Naturalmente que a redução da distância-tempo nos serviços directos, por via do investimento na infra-estrutura, proporciona condições para que a quantidade de passageiros nos comboios Lisboa-Beja e mesmo Lisboa-Beja-Faro, aumente significativamente. Só com a electrificação há condições para colocar Beja a 1h55 de comboio, a partir da Gare do Oriente. Mas temos também que ter em atenção que, por volta de 2016, abre à exploração a nova ponte Chelas-Barreiro, que permite um encurtamento de tempo suplementar de 30 minutos extra. Assim há condições para um Intercidades ligar Lisboa a Beja em apenas 1h25.

Do ponto de vista estratégico, deverá proceder-se a estas alterações no serviço ferroviário num momento em que o aeroporto de Beja está prestes a entrar em funcionamento?

As alterações a introduzir ao serviço ferroviário deveriam ser todas integradas com a nova realidade que é o Aeroporto de Beja. O caminho-de-ferro passa a escassos quilómetros ao lado da infra-estrutura, na zona de São Matias-São Brissos. Com uma variante à linha actual, de cerca de 3-4 quilómetros, e uma estação servindo a Aerogare, num cenário de completa modernização da Linha do Alentejo, e ainda com o contributo da nova ponte Chelas-Barreiro, o Aeroporto de Beja seria acessível por comboio a Pinhal Novo, em 1h00, a Lisboa em 1h15, e a Albufeira, em 1h40. Estes tempos comparam-se perfeitamente com os casos de aeroportos de *low-cost*, como Beauvais e Stanstead, que ficam a mais de uma hora de distância-tempo das grandes cidades (Paris e Londres, respectivamente), que pretendem servir. O comboio directo de Beja a Lisboa e ao Algarve é uma condição (juntamente com uma variante servindo a aerogare), que o Aeroporto de Beja não poderá prescindir, se efectivamente pretender afirmar-se como alternativa no competitivo universo do transporte aéreo *low-cost*.

E no sentido da integração nacional,

Casa Branca-Ourique pela componente logística, a operação de todo o tipo de serviços de passageiros teria um custo meramente marginal. De Beja a Lisboa, a electrificação integral retiraria 25 minutos ao trajecto de 2h20m do antigo Intercidades a Diesel, fazendo cair a distância-tempo abaixo das duas horas, até à Gare do Oriente. A Sul de Beja, a electrificação, combinada com boas características geométricas da maior parte do traçado, reduziria a menos de metade, a actual distância-tempo de 1h até à Funcheira: estavam criadas condições para a existência de uma nova geração de Intercidades Lisboa-Algarve, via Beja, complementando e reforçando a actual oferta via Sado, que peca por escassa.

Que impacto na região do Baixo Alentejo poderá ter a suspensão da ligação directa Beja-Lisboa e o cancelamento de Beja-Funcheira?

Trata-se nada mais, nada menos do que um "fecho a prazo". Beja ficaria resumida a uma oferta ferroviária de passageiros indirecta a Lisboa, numa linha despromovida à condição de ramal. Mais dois ou três anos (o tempo que levar a A26 a chegar) e Beja tornar-se-ia a quarta capital de distrito sem comboio, a juntar a Viseu, Bragança e Vila Real. A única diferença, é que no caso das três capitais de distrito actualmente sem comboio, a oferta ferroviária sempre esteve condicionada pelo facto destas cidades serem servidas por linhas de bitola métrica (também chamada "via

estreita"), o que implicava sempre um transbordo, para se chegar ao Porto ou a Lisboa. No caso de Beja, tratar-se-ia de uma situação inédita, em que um transbordo artificialmente imposto, combinado com uma grande acessibilidade rodoviária como a A26, liquidaria de vez o caminho-de-ferro. Cá estaria o cidadão pronto a pagar as externalidades do transporte rodoviário e o isolamento acrescido do Baixo Alentejo.

Em ambas as situações, o que parece estar em causa é o número reduzido de passageiros. Como alterar esta situação? A questão dos horários é importante?

Em primeiro lugar, tenho dificuldade em perceber o que se entende por "reduzido". Será que o nível de tráfego no IC (Intercidades) Lisboa-Beja é reduzido? Se pensarmos que o governo irlandês, numa conjuntura de crise e grandes dificuldades económicas, gastou milhões de euros para reabrir uma linha de 100 quilómetros no Oeste da Irlanda, encerrada em 1976, unindo Limerick a Galway, e que no primeiro ano de exploração (2010), o tráfego atingiu 100.000 passageiros, talvez os 110.000 passageiros anuais do IC Lisboa-Beja não sejam assim tão poucos. Haverá talvez em Portugal um entendimento político diferente do resto dos países da União Europeia (onde se diz "estarmos integridos"), os benefícios socio-económicos dos serviços ferroviários - que só são competitivos com investimento na infra-estrutura.



As alterações a introduzir ao serviço ferroviário deveriam ser todas integradas com a nova realidade que é o Aeroporto de Beja. O caminho-de-ferro passa a escassos quilómetros ao lado da infraestrutura, na zona de São Matias-São Brissos.

Crónica de um fim de linha anunciado

com projectos futuros como a terceira travessia do Tejo, o TGV, a ligação ao porto de Sines?

A Linha do Alentejo devidamente modernizada, é essencial como acesso ferroviário ao Porto de Sines, uma vez que a rota Ermidas-Grândola-Pocetão-Bombel enferma em vários pontos do seu trajecto de carência de capacidade em "canal-horário". No tocante a Beja, cabe referir em complemento, que é desejável a integração de Beja, e de toda a zona de regadio de Alqueva, num corredor logístico, articulando-a simultaneamente com a restante Península Ibérica (via Évora-Caia), e com o restante planeta, por intermédio do Terminal XXI.

EO TGV?

No tocante à "Alta Velocidade Lisboa-Madrid", a existência de uma futura estação de Interface denominada "Évora-Norte", vai permitir a articulação com a linha Casa Branca-Évora-Caia, facto que mais uma vez faz apelo, o quanto antes, à modernização e electrificação da totalidade da Linha do Alentejo. Com Évora-Norte a 35 minutos de Lisboa, é possível equacionar serviços regionais complementares, permitindo uma ligação a Beja, em regime de "Regional-Expresso", em 45 minutos num sentido. No sentido oposto, pode equacionar-se uma ligação regional Évora-Caia-Portalegre, em cerca de 1h15mn. Na prática, será possível voltar a ligar (como até 1990) as três capitais de distrito do Alentejo por serviço ferroviário de passageiros, em cerca de 2h, e em correspondência com a "alta velocidade" em dois pontos intermédios: Évora-Norte e Caia.

A Linha do Alentejo devidamente modernizada, é essencial como acesso ferroviário ao Porto de Sines

Que caminhos aponta para um maior aproveitamento e rentabilização da rede ferroviária no Baixo Alentejo? Que importância tem o caminho-de-ferro para o desenvolvimento regional?

O ano passado tive a oportunidade de assinar um trabalho na publicação periódica "Transportes em Revista", intitulado "Subsídios para um novo caminho-de-ferro na Região do Alentejo". Nesse trabalho procurei demonstrar duas coisas fundamentais. Numa primeira parte, e com base nas estatísticas censitárias sobre as migrações pendulares do INE; comparei o número de viagens diárias em vários corredores ferroviários onde havia comboio de passageiros em 1990 (Évora-Reguengos, Évora-Estremoz-Vila Viçosa/Portalegre, Beja-Moura), e passados quase 20 anos, em 2008. De igual modo, comparei, nesses mesmos corredores, e nos mesmos períodos contrastantes, a oferta de transportes públicos existente nessas relações. Aquilo que se vê através das estatísticas, é que o fluxo de passageiros

diários nos corredores que perderam o comboio em 1990, quadruplicou e em alguns casos quintuplicou. Mas nesses mesmos trajectos, a oferta de transporte público que pretendeu substituir o comboio, não só não melhorou em tempo de viagem, como ainda por cima reduziu substancialmente a oferta, de nada beneficiando do alargamento do mercado de viagens, que foi completamente entregue ao domínio do automóvel particular.

E como é nos outros países?

Na segunda parte desse trabalho, dei os exemplos do que é a exploração de linhas ferroviárias rurais na Alemanha, Dinamarca, França, Áustria e Países Baixos, com material moderno ligeiro, que nunca foi empregue em Portugal, numa operação da qual se encarregam Executivos Regionais de Transporte, sob uma óptica de contratualização a operadores locais. Perguntar-se-á se esta prática não tem custo. E a resposta é naturalmente que tem. O que acontece, é que nesses países há uma percepção clara por parte dos decisores políticos, da existência dum custo alternativo ainda maior, ou seja: deixar ao automóvel privado (e às externalidades negativas que o mesmo provoca, e que a sociedade paga), a estruturação das relações funcionais, e (consequentemente) da economia de toda uma região. Com os choques petrolíferos e completa dependência do petróleo a que Portugal está sujeito, a classe política que dirige o país desde que entramos para as Comunidades Europeias em 1986 há muito deveria ter aprendido a lição. Mas por estes lados da Europa, as coisas parecem correr devagar...

A polémica em torno das ligações ferroviárias de Beja teve início em 2010. A propósito das obras de reabilitação e electrificação da Linha do Alentejo (entre Vendas Novas e Casa Branca), desde Maio do ano passado, as ligações ferroviárias foram suspensas entre Beja - Évora - Lisboa. Com duração prevista de um ano, a suspensão daquele serviço levou a que a CP assegurasse o transporte de passageiros através de autocarros. Apresentado a 30 de Novembro de 2010, o Plano de Actividades e Orçamento (PAO) para 2011 da CP afectou duplamente a cidade de Beja e a região do Baixo Alentejo tendo em conta, por um lado, a "supressão da oferta no troço Beja-Funcheira" e, por outro, a substituição do serviço ferroviário existente, antes das obras de remodelação, por "10 comboios Lisboa Oriente/Évora e 12 comboios Casa Branca/Beja". O cenário apresentado significaria, desde logo, o fim de uma ligação directa entre Beja e Lisboa através de Intercidades (implicando o transbordo de passageiros em Casa Branca), e da ligação à Linha do Algarve, através da Funcheira.

No início do ano, a CP decidiu terminar com as alternativas rodoviárias que havia facultado meses antes, baseando a sua decisão no baixo número de passageiros que procuraram aquele serviço. Se a contestação popular surgiu aquando da decisão de suspender o serviço ferroviário para a realização de obras, a mesma subiu de tom quando surgiu a possibilidade do fim da ligação directa de Beja a Lisboa e o encerramento de Beja-Funcheira.

A 17 de Janeiro, a Associação de Defesa do Património de Beja promoveu um debate a propósito da extinção do Intercidades para Lisboa, e foi a partir desta associação que foi criado um Movimento de Cidadãos. Desde a sua formação, as iniciativas para contrariar a decisão da CP multiplicaram-se. A 27 de Janeiro encenaram um assalto à estação de Beja, onde um grupo armado quis trocar o Intercidades por uma automotora a diesel. Entretanto, também a Assembleia Municipal de Beja (AMB) deliberou criar um grupo de trabalho com membros da própria AMB e do Movimento de Cidadãos para evitar o desfecho anunciado pela CP. A determinada altura, as reivindicações pareciam estar a ser ouvidas. Afinal, ao contrário do anunciado, a linha Beja-Funcheira não encerrou em Janeiro, continuando a funcionar.

No dia em que fez 147 anos, a 14 de Fevereiro, a estação de Beja voltou a ser palco de uma concentração para exigir a manutenção do serviço ferroviário directo. No dia seguinte, foi entregue na Assembleia da República (AR) a petição "Ramal de Beja e Outras Dores de Alma", com mais de 15 mil assinaturas. Nesse mesmo dia, o Movimento de Cidadãos reuniu-se com os diversos grupos com assento parlamentar que assumiram o seu apoio à causa. O presidente da AR, Jaime Gama, mostrou-se mesmo surpreendido pelo número de assinaturas reunidas. E terá mesmo afirmado que Beja estava a desaparecer do mapa.

Na mesma deslocação a Lisboa, o movimento teve um encontro com a administração da CP, onde propôs a troca de máquina em Casa Branca, tendo em conta que a empresa não admite a electrificação deste troço até Beja, evitando o transbordo de passageiros. A CP mostrou-se irredutível em relação às decisões já tomadas, com o movimento a estranhar o desconhecimento desta, face a mais-valias económicas e sociais da electrificação da linha.

Encontros com o Presidente da República, Cavaco Silva, e com o ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, António Mendonça, serão os próximos passos para contrariar a verdadeira crónica de um fim de linha anunciado. MMC



Estação da Funcheira A electrificação da restante linha do Alentejo é imprescindível

