

Exmo. Sr. Primeiro-Ministro,

como não poderá deixar de ter conhecimento, em Beja e em todo o Baixo Alentejo existe um profundo e já longínquo mal-estar em relação ao fraco investimento público que tem sido feito neste território pelos sucessivos Governos da Nação.

Se excluirmos Alqueva, que neste momento está a contribuir decisivamente para o equilíbrio da balança comercial portuguesa, tudo em redor é abandono e descuido.

Poderá o Sr. Primeiro-Ministro querer-nos relembrar como é injusta esta nossa abordagem, tanto mais que provimos de uma região, a única em Portugal continental excluindo o Algarve e as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, que possui um terminal civil aeroportuário.

Pois é precisamente a começar por ele, pelo aeroporto de Beja, que lhe endereçamos a presente carta, crentes que ela terá boa leitura e acolhimento por parte do Sr. Primeiro-Ministro.

O Terminal Civil de Beja, obra que no fundamental foi implementada com pouco mais de trinta milhões de euros, continua a aguardar por um plano de investimentos sério e, acima de tudo, por um plano estratégico de desenvolvimento integrado da região onde se insere.

Há companhias da área industrial aeronáutica que se tentam instalar e que são repelidas pela máquina burocrática. Há companhias da área dos serviços aéreos que se querem estabelecer e que acabam por se deparar com falta de terrenos para o fazer, quando o próprio Tesouro do Estado é proprietário na área circundante àquela infraestrutura.

Há operadores turísticos que desistem deste destino porque as acessibilidades a Beja e ao aeroporto são miseráveis.

De facto, o Baixo Alentejo tem tudo para dar certo. Quase que está condenado ao sucesso, tal a esperança que se poderia depositar no chamado triângulo do desenvolvimento: Porto de Sines, Terminal Civil de Beja, Alqueva. O problema é que os vértices, de facto, existem. Mas não há triângulo que o seja sem os lados.

E quanto a acessibilidades rodo e ferroviárias, os tais lados do triângulo, é ver para acreditar. O IP8/A 28 entre Sines e a fronteira de Vila Verde de Ficalho é o princípio, o meio e o fim da picada, o mesmo acontecendo com a linha ferroviária entre Beja e Casa Branca, cujo crescimento está pensado até ao aeroporto.

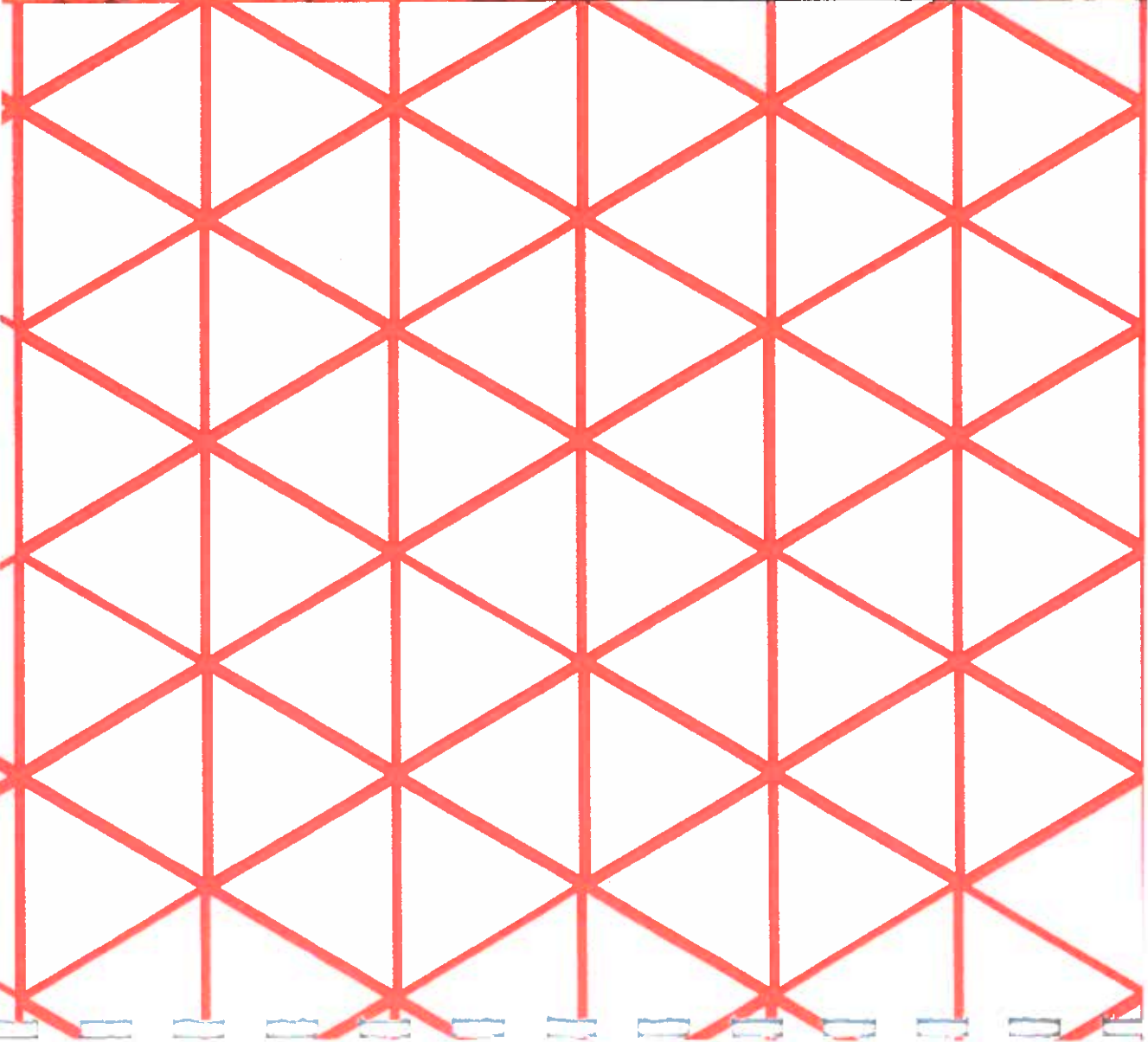
É esta pescadinha-de-rabo-na-boca que tem afastado investidores, médicos e pessoas de se instalarem no Baixo Alentejo, isto para nem falar dos serviços e das valências públicas que reiteradamente são retiradas de Beja. E é por ela, no seu todo, que rogamos ao Senhor Primeiro Ministro, enquanto movimento cívico independente, uma audiência pessoal com carácter de urgência.

Antecipadamente gratos pela atenção,

Pelo Movimento Beja Merece +

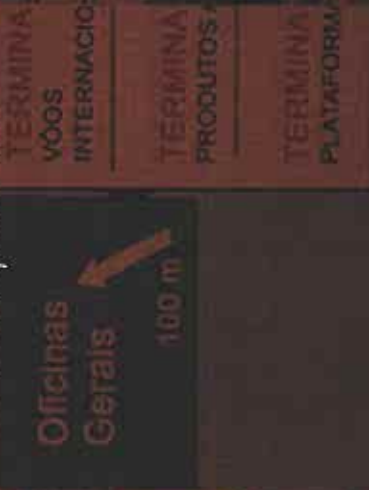


(Florival Baião Monteiro)



P. 18

Aeroporto



P. 06

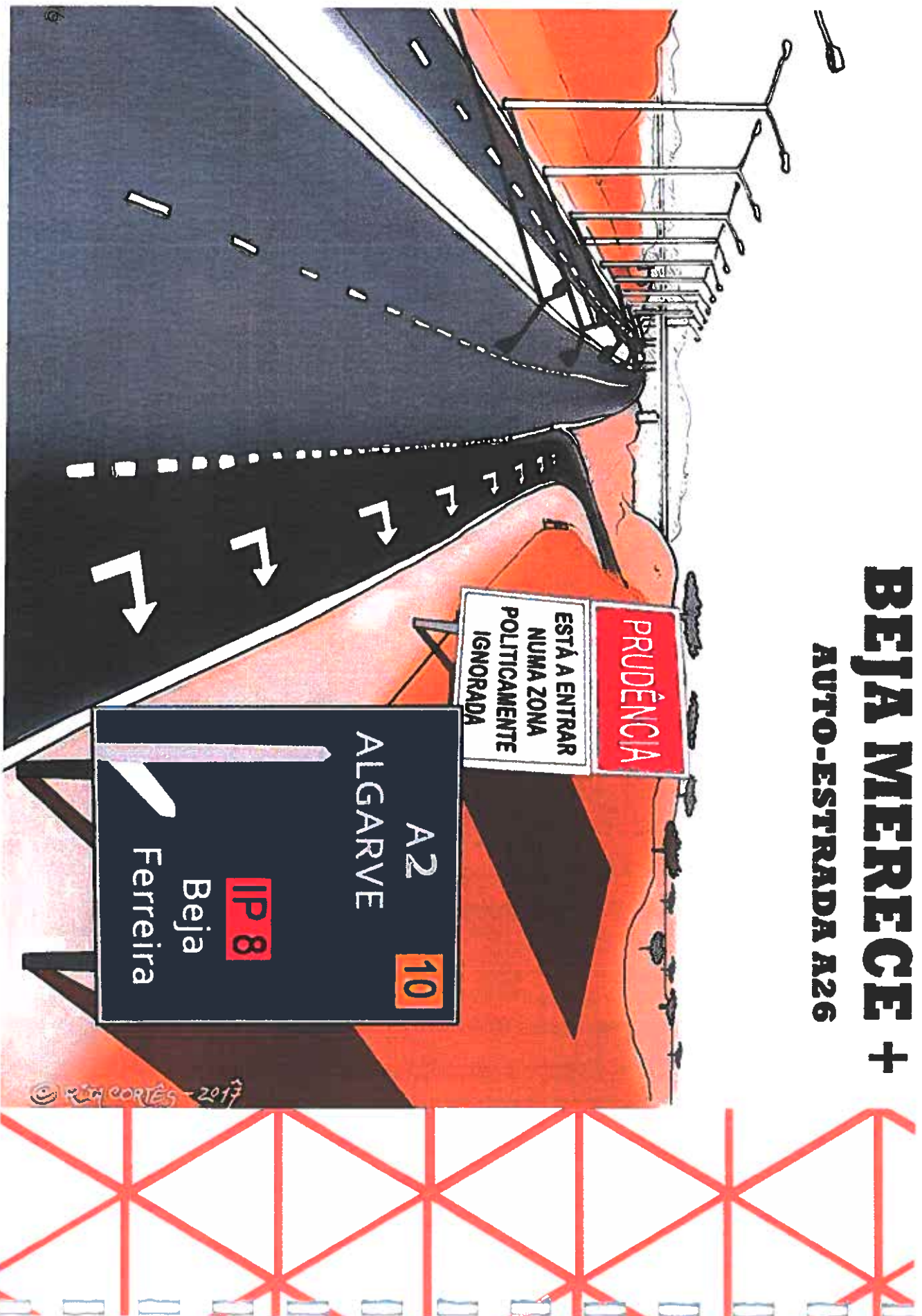
Autoestrada

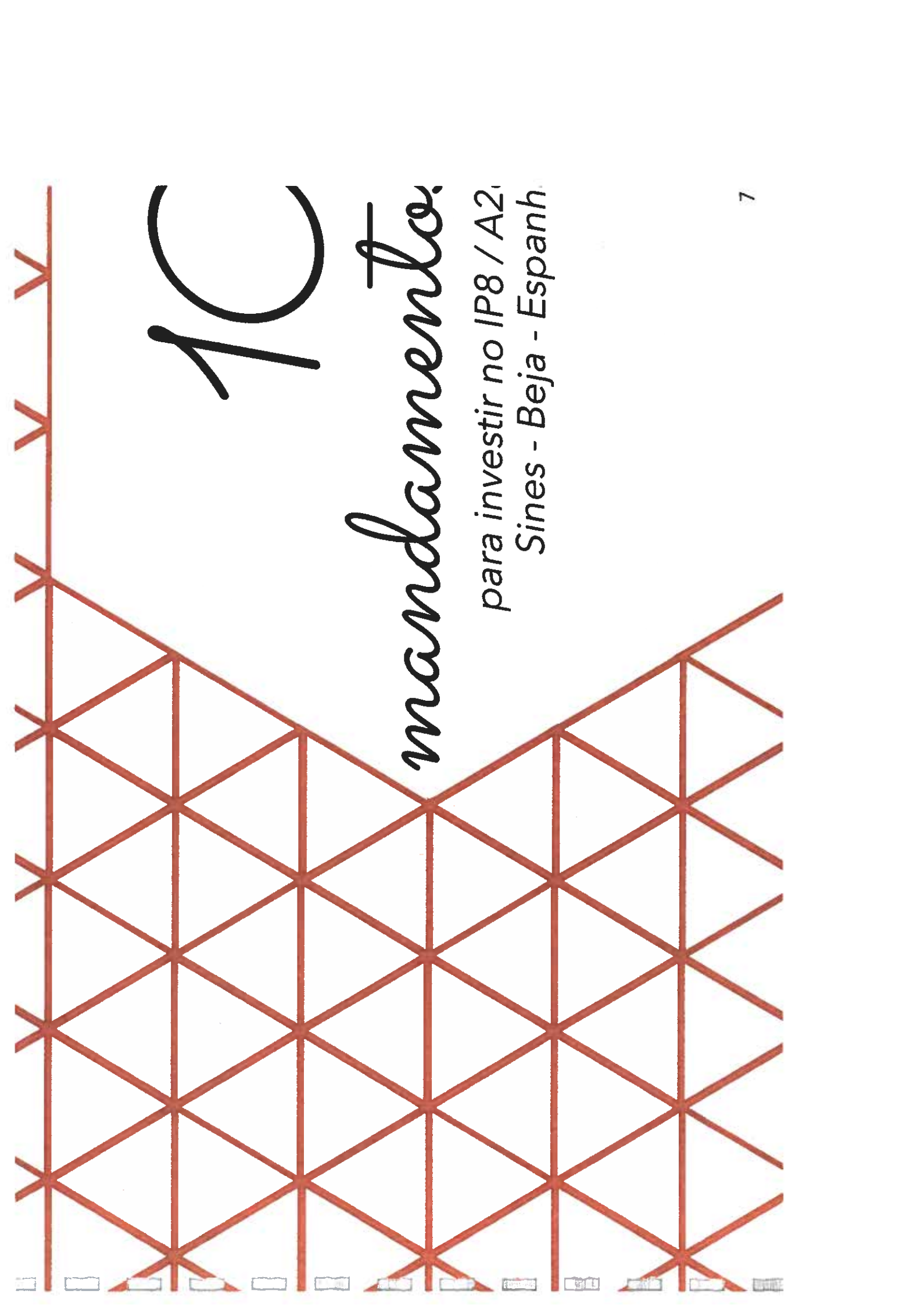
P. 42

Ferrovias



BEJA MERECE + AUTO-ESTRADA A26





10

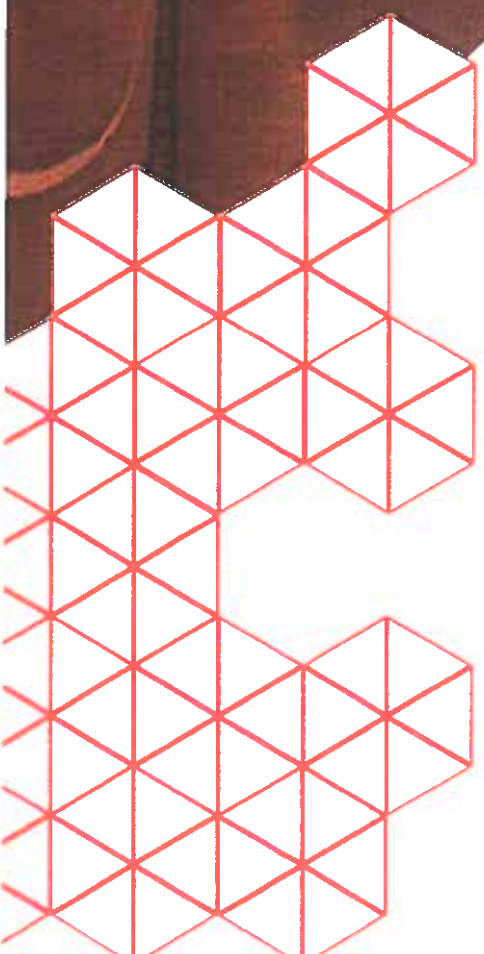
mandamentos.

para investir no IP8 / A2.

Sines - Beja - Espanh

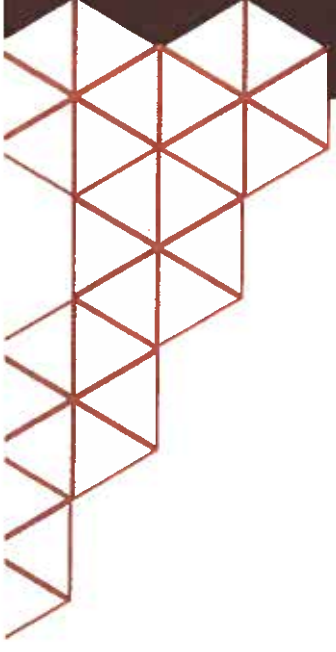
Beja é neste momento a única Capital de Distrito que não servida, em termos rodoviários, por uma via com características físicas de Itinerário Principal, ou perfil de Auto-Estrada.

1.



2.

A estratégia nacional rodoviária encontra-se expressa nos sucessivos Planos Rodoviários Nacionais no âmbito dos quais se estabelece uma relação de prioridades de estradas, classificando as de maior importância como Itinerário Principal (IP). **A ligação Sines-Beja-Espanha foi definida como IP8, mas passados mais de 30 anos desde a assunção desta estratégia, nada se concretizou até hoje, tratando-se de uma via perigosa, com troços bastante danificados, sinuosos, e com supressão de bermas. Uma via demasiado degradada pelo tráfego de pesados e massacrada pelas obras – paradas – da futura A26.**

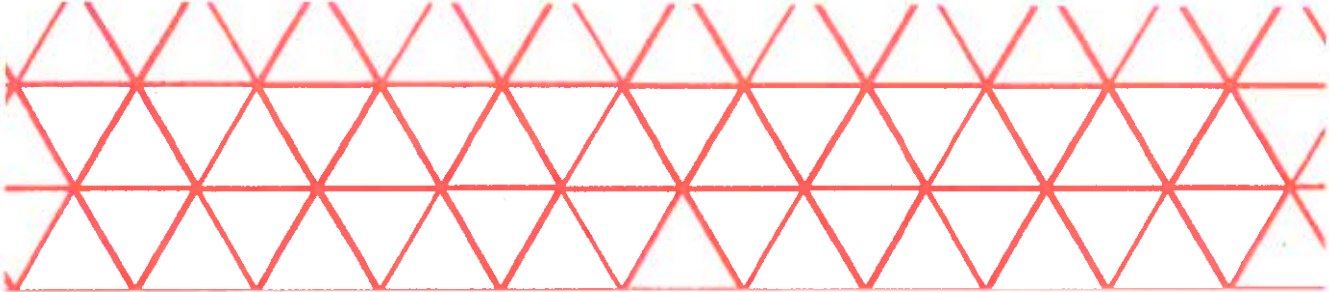


3.

A obra mais recente, com algum significado, efectuada no corredor do IP8 no distrito de Beja foi feita há cerca de 30 anos, datando já da longínqua década de 80. Imagine-se o desgaste e a extrema pressão a que a via se encontra sujeita.

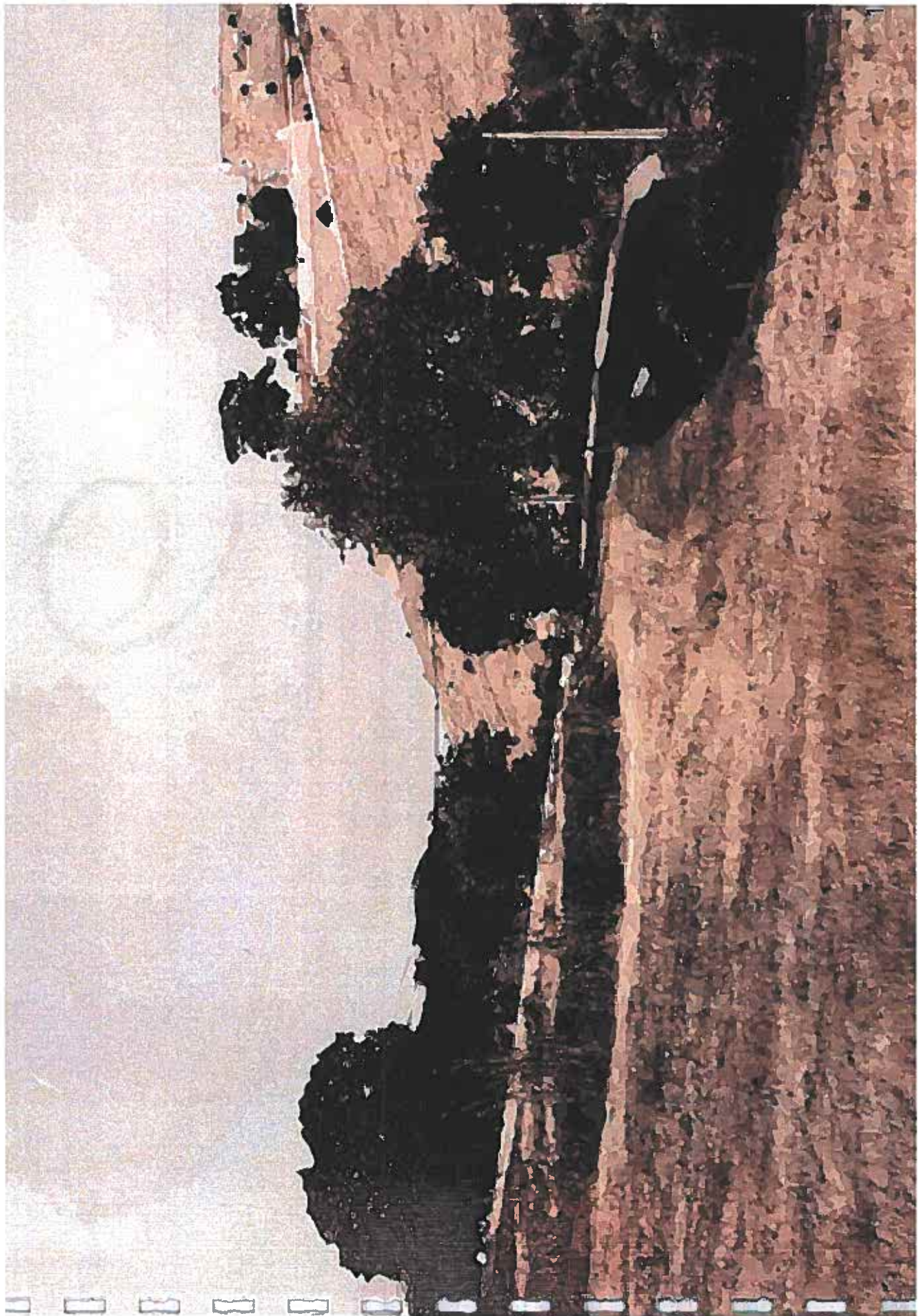
4.

Nas últimas 3 décadas não foi feito qualquer investimento estrutural nesta via no distrito de Beja, apesar de em 31-08-2010, o Governo ter anunciado a construção do IP8, uma ligação rodoviária entre Sines e Beja com perfil de auto-estrada e portagens, e com abertura ao tráfego prevista para 2012.

- 
- 5
- Na maior parte da sua extensão a **via existente nem sequer possui bermas** pavimentadas e, em parte do seu traçado, a estrada também não possui as larguras definidas na legislação para Itinerários Principais.

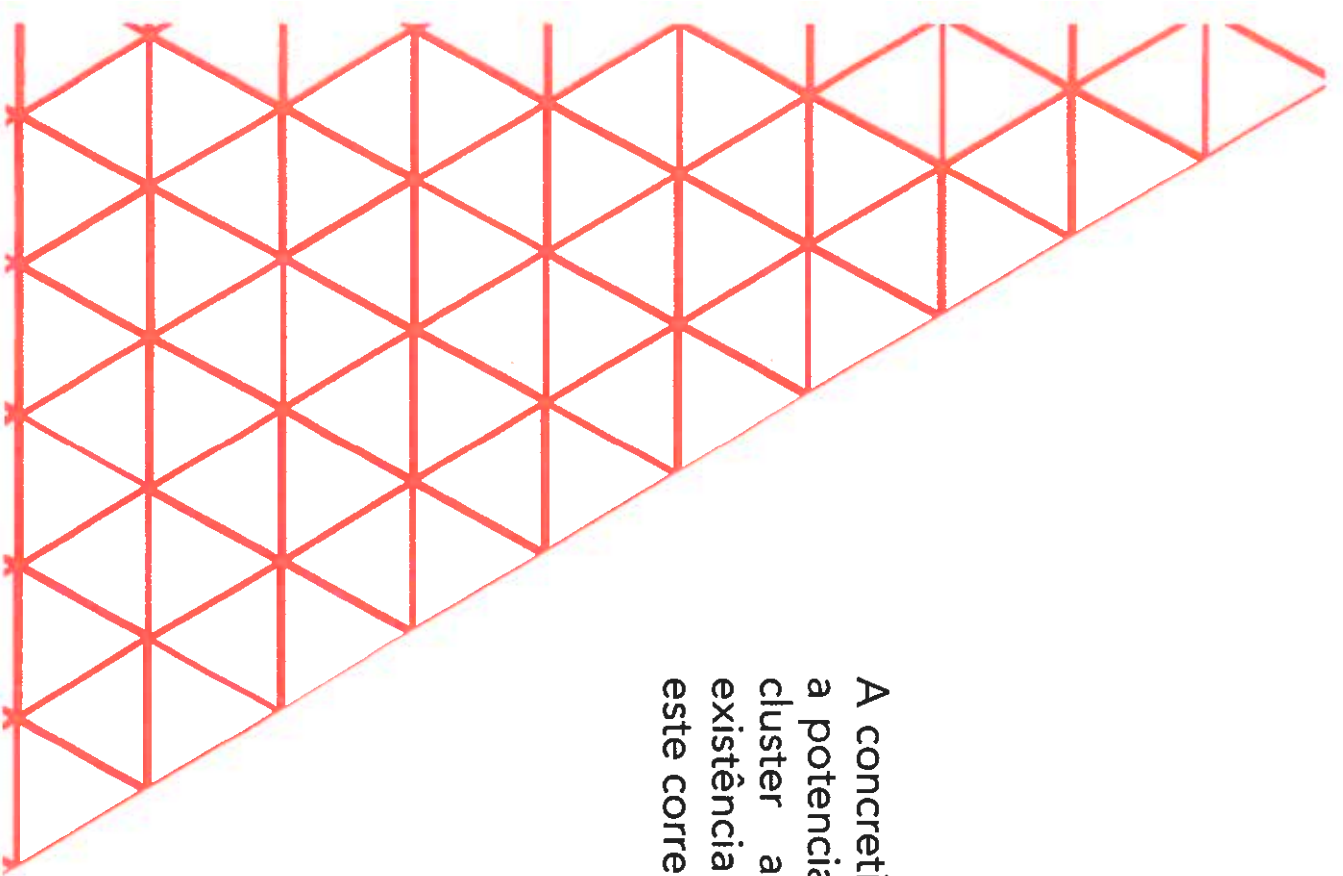
- 6
- O facto de, em simultâneo, ali circular tráfego agrícola significativo, em especial tratores, e tráfego tradicional, sem que exista uma segregação efetiva, **oferece muito deficientes condições do ponto de vista da Segurança Rodoviária.**





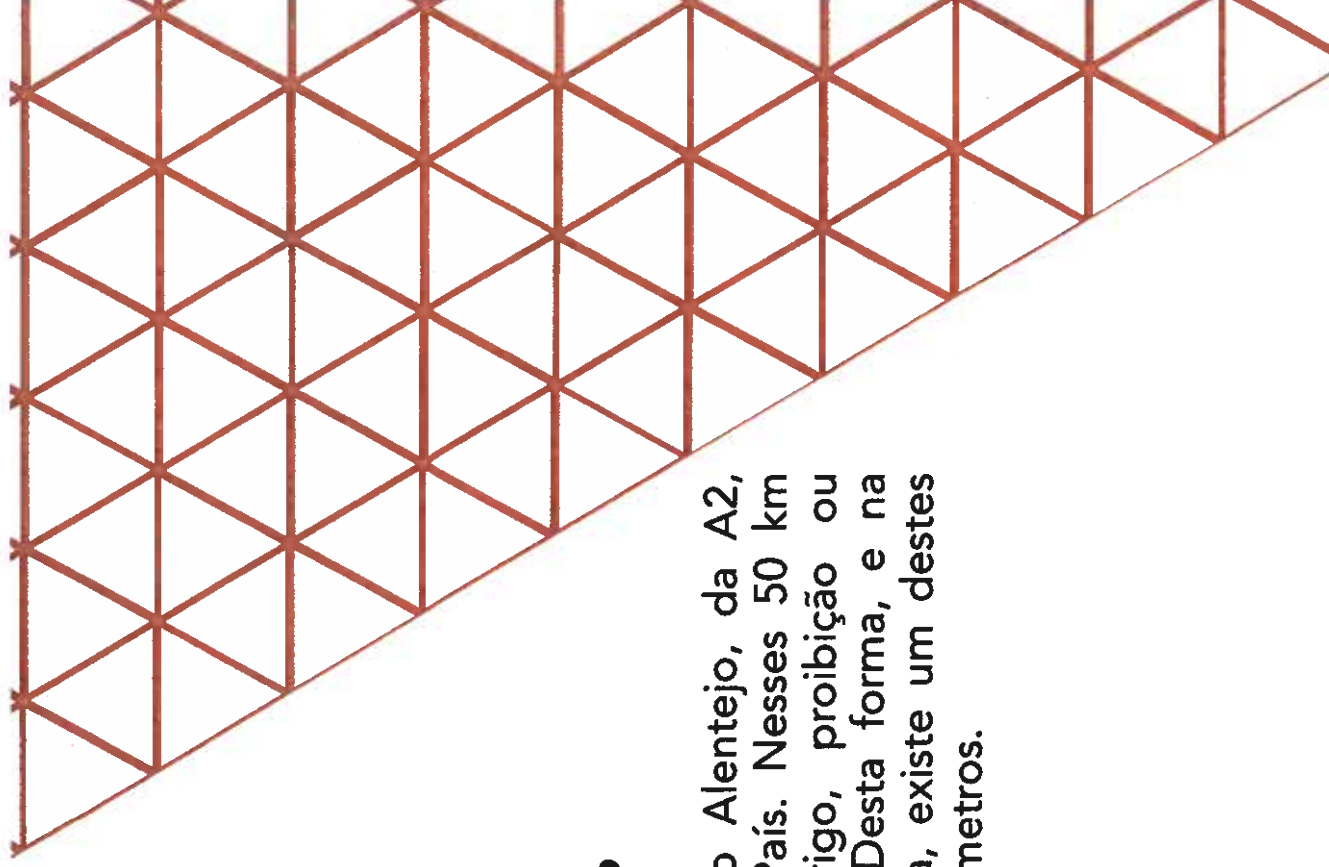
9.

A concretização da Auto-estrada A26 permitirá a potenciação de uma economia baseada num cluster aeronáutico, assente no facto da existência do Aeroporto de Beja servido por este corredor Sines-Beja-Espanha-Europa.





10.

50 Km separam Beja, capital do Baixo Alentejo, da A2, auto-estrada que a liga à capital do País. Nesses 50 km existem mais de 100 sinais de perigo, proibição ou informação de anomalias na estrada. Desta forma, e na ligação mais rápida entre Beja e Lisboa, existe um destes sinais a menos de cada 500 metros.



BEJA MERECE + AEROPORTO

 Sines
A 26 Beja
Lisboa
ALGARVE
A 2

 **TERMINAL FERROVIÁRIO**

* SINES - BEJA - EVORA - BADALUZ
* PORTO - LISBOA - BEJA - FARO

Oficinas
Gerais
100 m

TERMINAL 1 →
VÓOS INTERNACIONAIS - HUB

TERMINAL 2 →
PRODUTOS AGRÍCOLAS

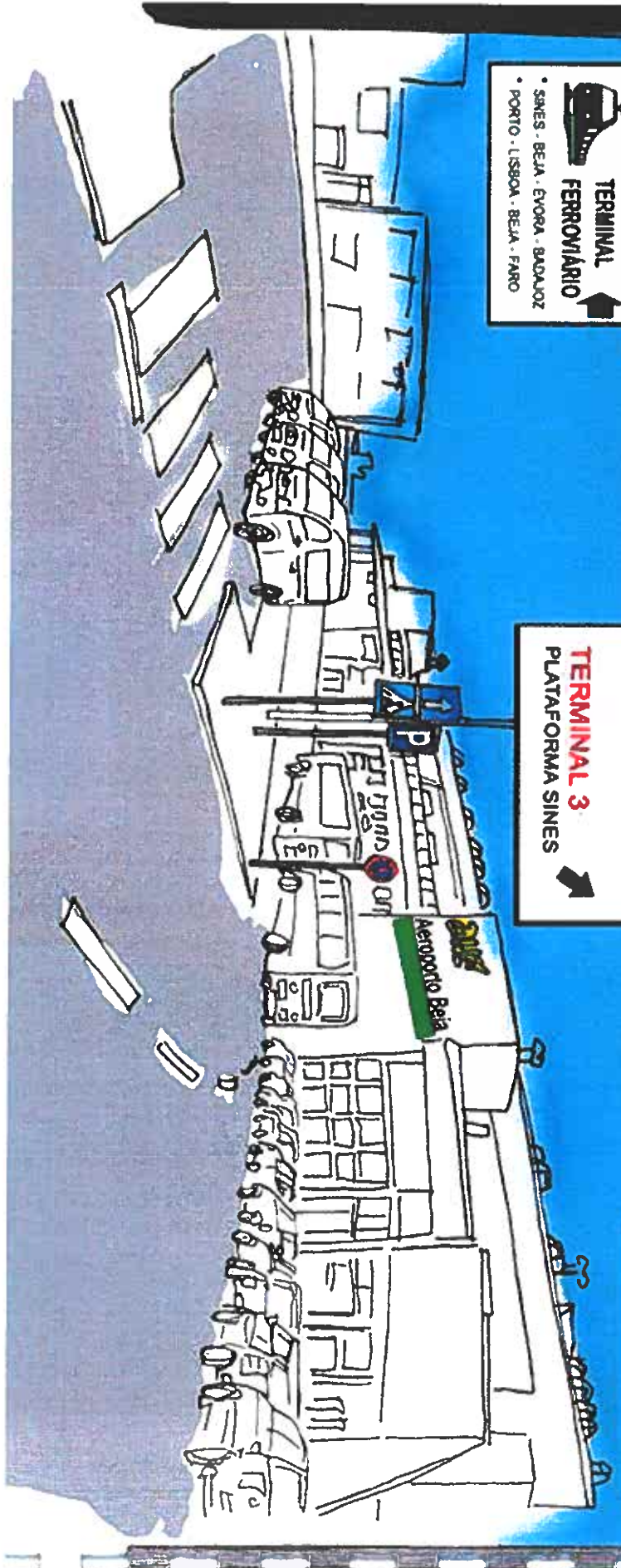
TERMINAL 3 →
PLATAFORMA SINES


Partidas
Departures
Chegadas
Arrivals

 **parque/parking**
350 lugares

ESCOLAS
DE
AVIAÇÃO

MANUTENÇÃO
AERONAVES





10

mandamentos.

para Investir no Aeroporto
Internacional de Bej

3.

Outra das áreas de vocação desta infra-estrutura é a **formação de pilotos e técnicos de manutenção de aeronaves**. Com efeito, o seu Plano Director prevê o desenvolvimento daquelas actividades, uma vez que está localizado numa região em que predomina um clima seco e sem nevoeiros, propício à indústria de manutenção de aeronaves.

4.

Em matéria de **baseamento de aeronaves** por períodos de média/longa duração, o Aeroporto de Beja pode servir **como alternante ao Aeroporto de Lisboa**, o que aliás já sucede com a companhia aérea Hi Fly, com importantes reflexos na atividade económica da cidade de Beja, uma vez que arrasta consigo prestadores de serviços a companhias aéreas, que se estabelecem no aeroporto, fixando-se em Beja, com reflexos no aumento de residentes (técnicos, engenheiros); e proporciona um incremento na ocupação de hotéis e restaurantes, em virtude da permanência de tripulações em Beja.

7.

Com a aposta no **Porto de Águas Profundas de Sines**, responsável por mais de 50% de todas as cargas e descargas feitas pelo conjunto dos portos nacionais, o Aeroporto de Beja apresenta-se como peça fundamental na articulação da partida e chegada de cargas a Portugal e ao Continente Europeu.



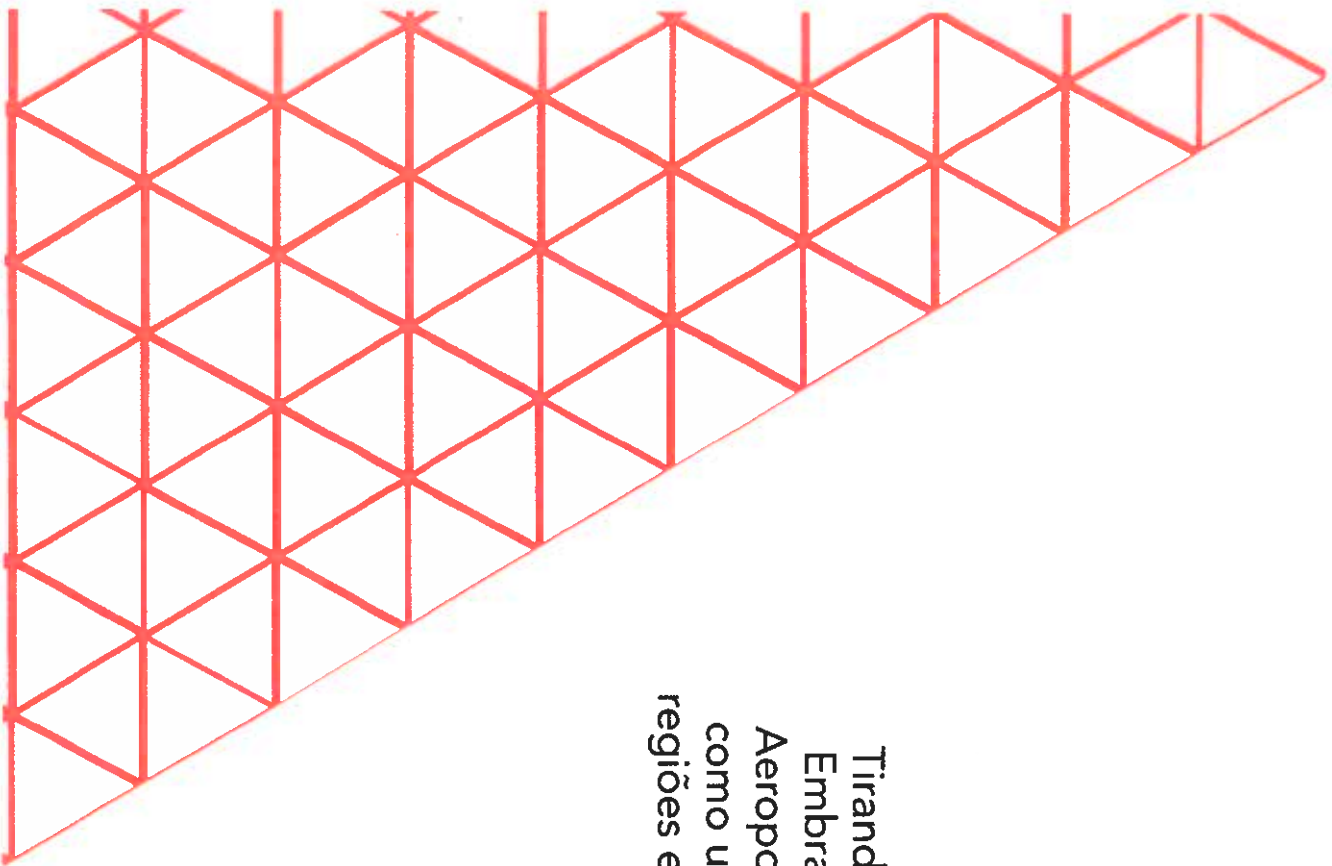
8.

O Aeroporto Internacional de Beja apenas não atingiu os objectivos a que se propõe, devido à falta de alternativas **rodo e ferroviárias**. A ausência da A26, que ligará Sines a Espanha, passando por Beja e pelo Aeroporto, bem como a inexistência de uma rede ferroviária que ligue o Aeroporto de Beja ao Porto de Sines, a Lisboa, Algarve e Espanha perigam seriamente o interesse do investimento.



9.

Tirando partido da fábrica de aviação da Embraer, instalada em Évora, a 80 km, o Aeroporto Internacional de Beja afigura-se como um importante pólo de ligação entre regiões e infra-estruturas, assumindo-se como uma importante mais-valia.



10.

O Aeroporto Internacional de Beja decorre de um investimento inicial feito pela Força Aérea Alemã na segunda metade do século passado. Nas suas várias e excepcionais características, a infra-estrutura integra uma pista com largura e extensão como existem poucas na Europa. No fim do contrato com o Governo Alemão, as obras de adaptação do novo Aeroporto são participadas em 85% com fundos comunitários. É obrigatório saber aproveitar e investir nesta obra de características e valor ímpar no nosso País.

BEJA MERECE +

SAÚDE



AVISO GERAL

TEMOS TAC MAS AVARIA
FREQUENTEMENTE;
NÃO TEMOS RESSONÂNCIA
MAGNÉTICA;
CIRURGIAS SÓ A PARTIR
DOS 8 ANOS (NÃO TEMOS
CIRURGIA PEDIÁTRICA)

AVISO PEDIATRIA

TEMOS APENAS UM PEDIATRA DE SERVIÇO
ÀS URGÊNCIAS E QUE TEM DE SE
DESOBRAR TAMBÉM:
- NO INTERNO DE PEDIATRIA;
- NA SALA DE PARTOS;
- NA UNIDADE DE NEONATOLOGIA;
- NA MATERNIDADE.
(POR FAVOR APENAS UMA URGÊNCIA
DESTE GÉNERO POR DIA)


CONSULTAS DE PEDIATRIA
PRIMEIRO BARRAÇÃO À
ESQUERDA

NÃO TEMOS:

- URGÊNCIA DE OTORRINOLARINGOLOGIA;
- URGÊNCIA DE OFTALMOLOGIA;
- ESPECIALIDADE DE DERMATOLOGIA;

PARA CONSULTAS DE ONCOLOGIA
E RADIOTERAPIA - DIRIJA-SE A LISBOA.

CONTEC - 2013



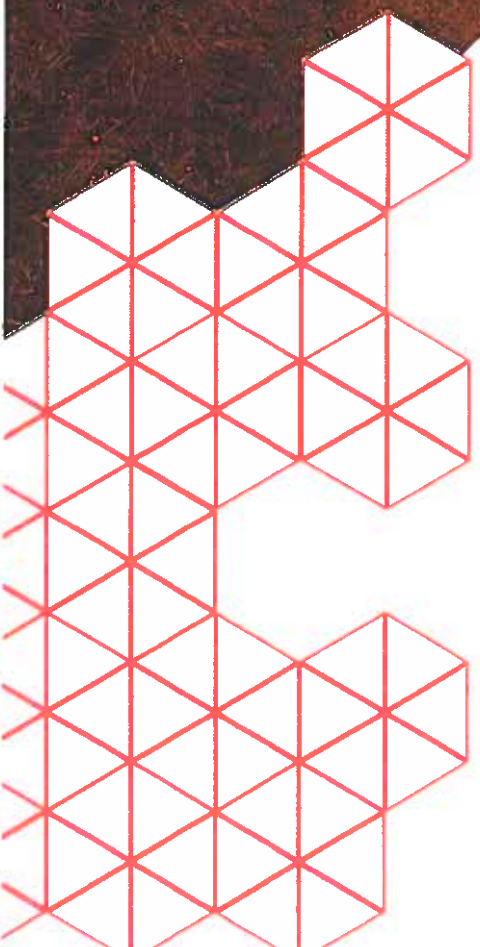
10

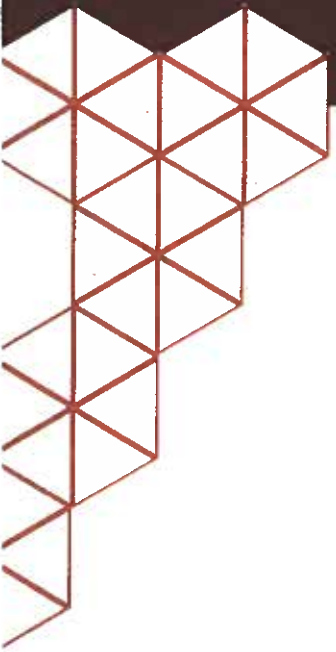
mandamentos.

para Investir na Saúde,
em Beja e no Baixo Alentejo

SEGURANÇA E CONFORTO

- Mais e melhor Saúde garante que as pessoas - neste caso quem reside ou visita Beja e o Baixo Alentejo - sintam mais tranquilidade perante a possibilidade de uma doença e a inevitabilidade do envelhecer. A ninguém agrada a perspectiva de que a fragilidade provocada por uma doença, ou pela velhice, se agrave pela ausência de oferta em Saúde.





2.

PROGRESSO

Mais e melhor Saúde garante que empresas e serviços se possam instalar em Beja e no Baixo Alentejo, sem o receio de que, eventuais acidentes decorrentes das suas actividades ou que a saúde dos seus funcionários e familiares, não tenham resposta suficientemente capaz, rápida e diversificada.

JOVENS QUADROS

Mais e melhor Saúde proporciona a fixação de **profissionais jovens; Serviços Hospitalares com mais modernidade** de meios e maior especialização nos procedimentos, bem como a **requalificação de Centros de Saúde**, e habilitam essas Unidades como centros com Idoneidade Formativa para novos Médicos Especialistas, absorvendo mais profissionais de Enfermagem recém-formados.

4.

ORGANIZAÇÃO E MELHORAMENTOS

Mais e melhor Saúde, significa **não esbanjar recursos em projetos faraônicos**, como um **Hospital Central do Alentejo** de raiz, mas antes aplicar os 170 milhões a ele destinados para recuperar equipamentos e instalações, potenciando procedimentos hospitalares especializados, conforme as diversas Especialidades Médicas (umas mais focadas no Hospital de **Beja**, outras no de **Évora**, outras no de **Portalegre**, outras ainda no do **Litoral Alentejano**), assim **servindo melhor a globalidade do Alentejo**.



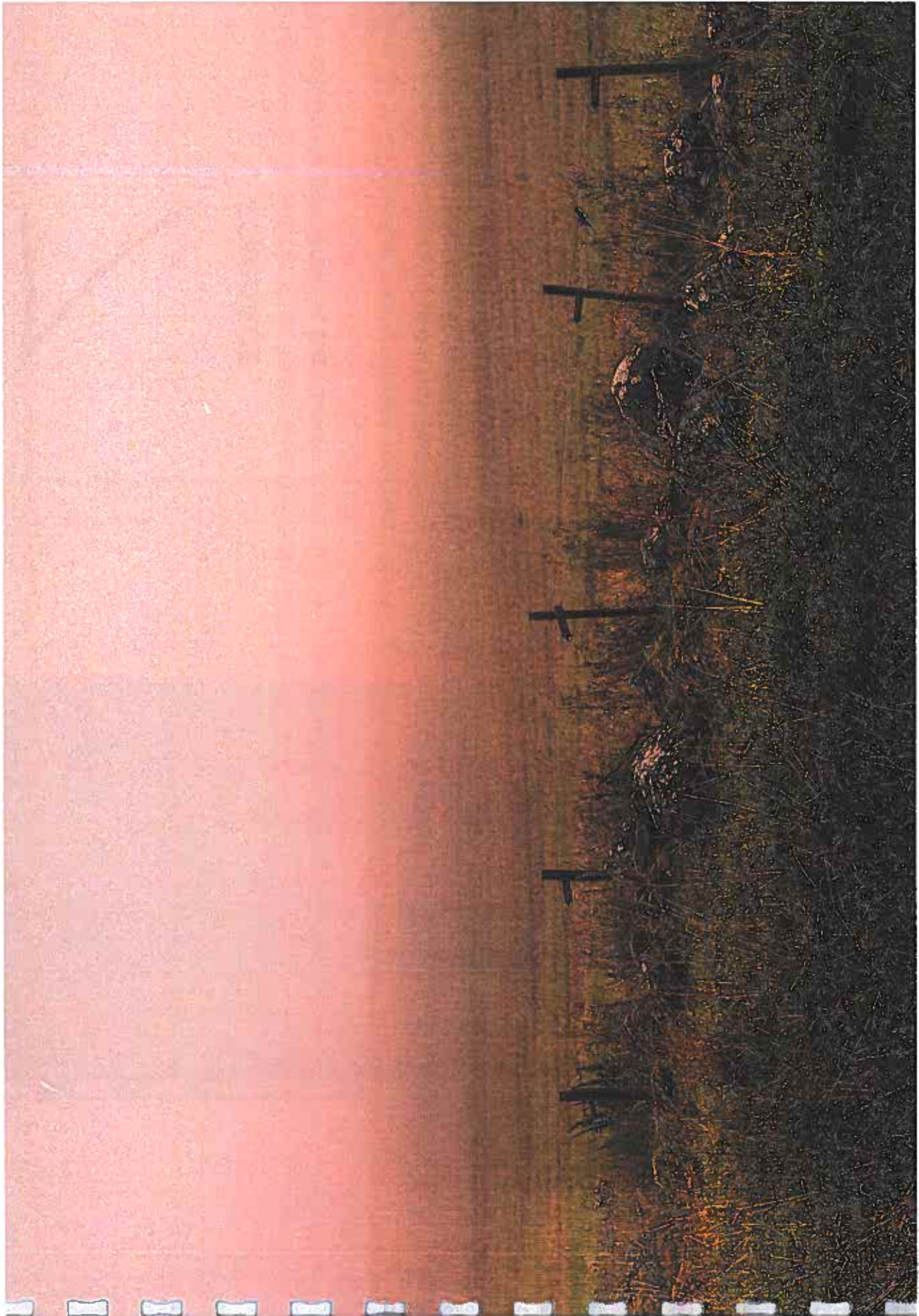
INVESTIMENTO RACIONAL

Mais e melhor Saúde significa dever abdicar-se do referido Hospital Central, cuja necessidade não é sustentada por nenhum estudo técnico (e nem sequer, a ter que existir, onde deva sediar-se), porquanto isso implicará que, nas próximas décadas, nenhum outro investimento de relevo se fará na Saúde do restante Alentejo, inclusive nos **Cuidados Primários, e Continuados**, do Distrito onde porventura se construa.

APROXIMAR SOLUÇÕES

Mais e melhor Saúde, significa diminuir distâncias de um território vasto, para pessoas debilitadas pela idade, pela doença, ou por ambas, aproximando a sua residência da necessária **assistência médica e de enfermagem**.

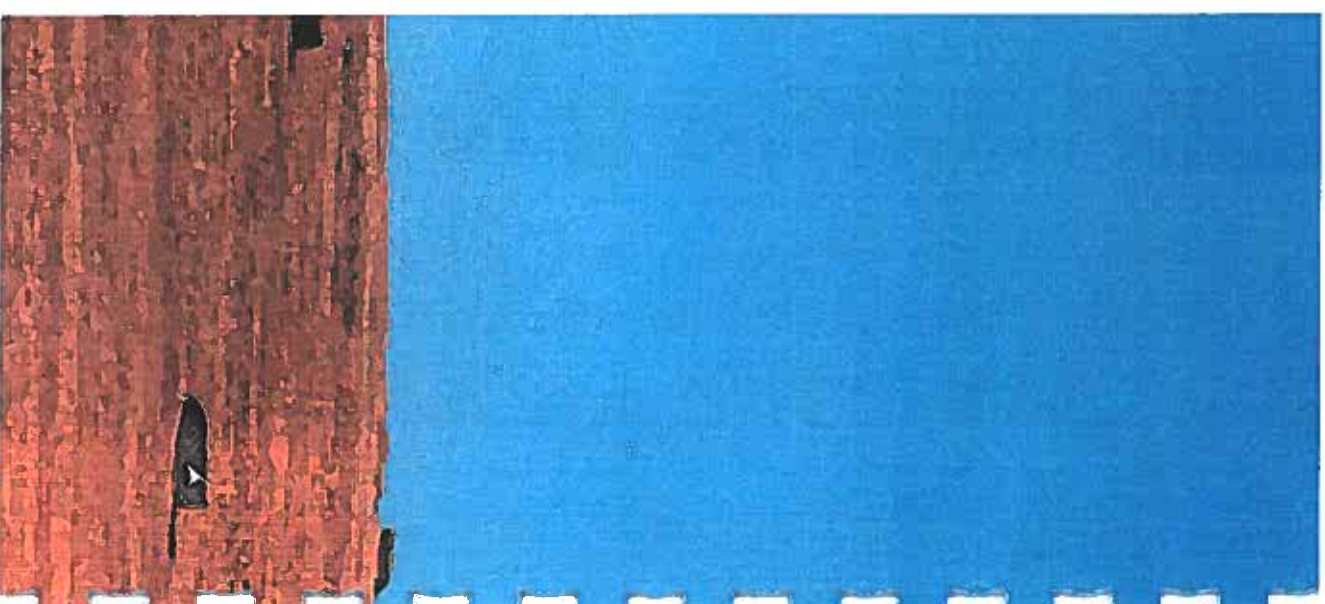




7.

EQUIDADE

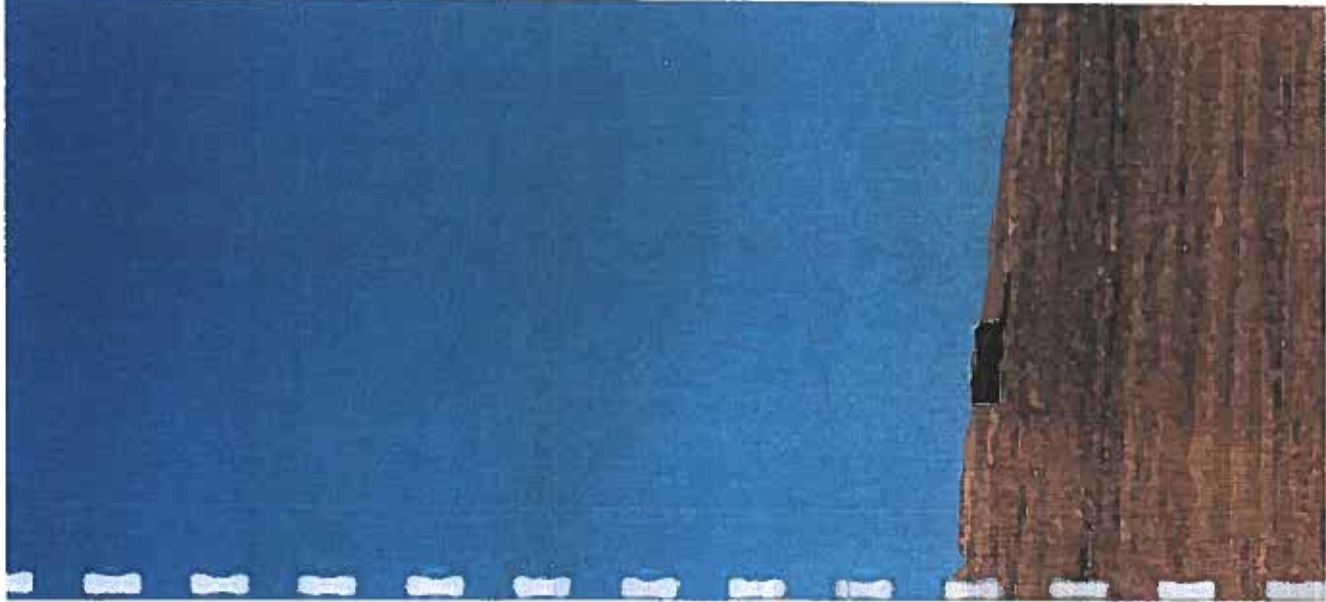
Mais e melhor Saúde é dotar o Alentejo de **meios básicos, técnicos e humanos**, comuns a um todo territorial que se quer dignificado, mas em que as vicissitudes geográficas exigem uma discriminação consentânea com as mesmas e em que a qualidade de equipamentos, instalações e serviços adequados às necessidades, tem aqui que ser tão boa quanto a dos correspondentes equipamentos, instalações e serviços em qualquer outro ponto do País.



8.

TURISMO

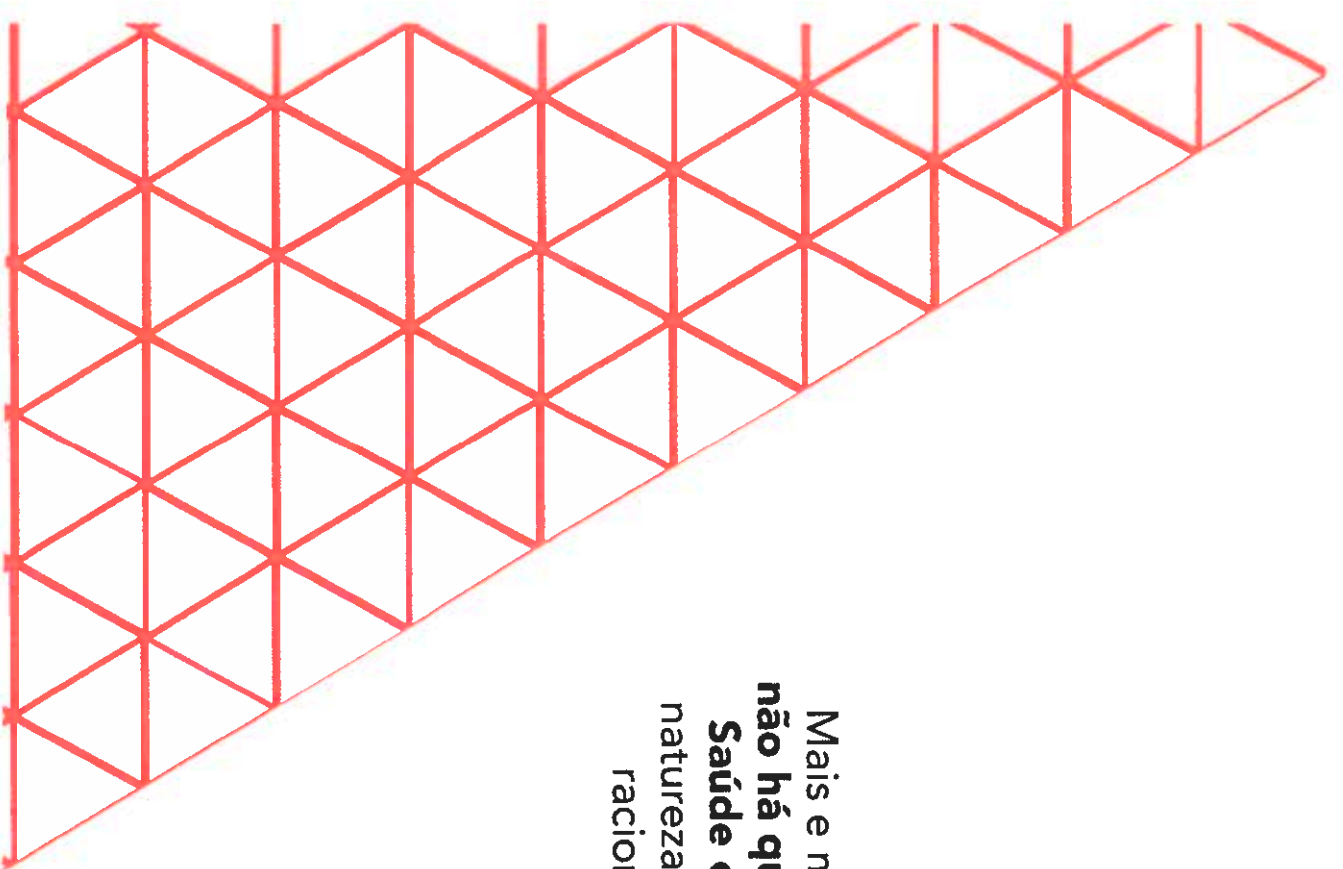
Mais e melhor Saúde significa garantir **Turismo**, pois ninguém (especialmente idosos ou com problemas conhecidos) arrisca destinos de lazer que não lhe garantam condições locais adequadas para ser atendido, correndo o risco de ser transferido para Unidades a várias dezenas de quilômetros dali.



9.

ESPECIFICIDADES

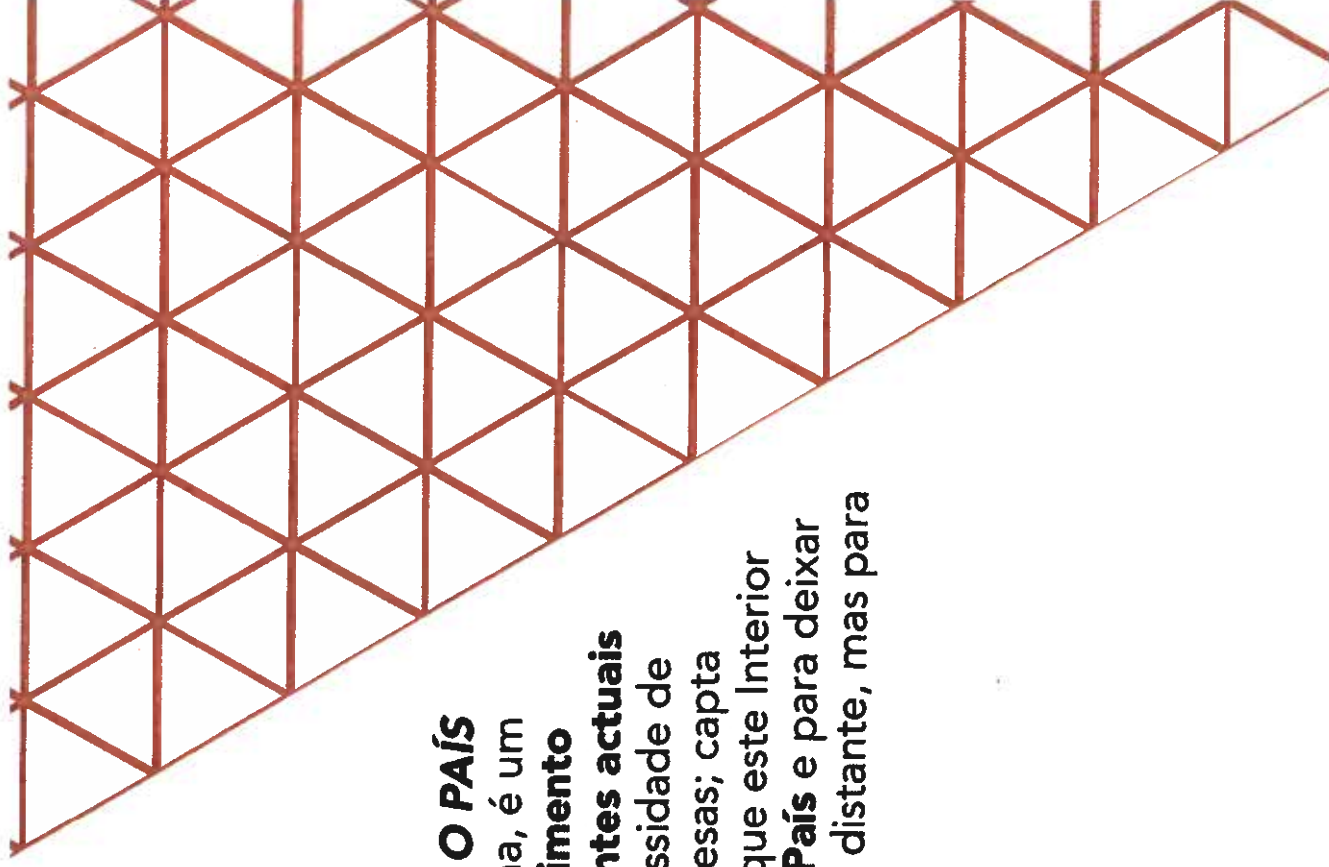
Mais e melhor Saúde significa confirmar que **não há que ter um Hospital ou um Centro de Saúde em cada terra**, mas ter os que, pela natureza da sua oferta, respondam, de forma racional e ponderada, às necessidades demográficas e territoriais.



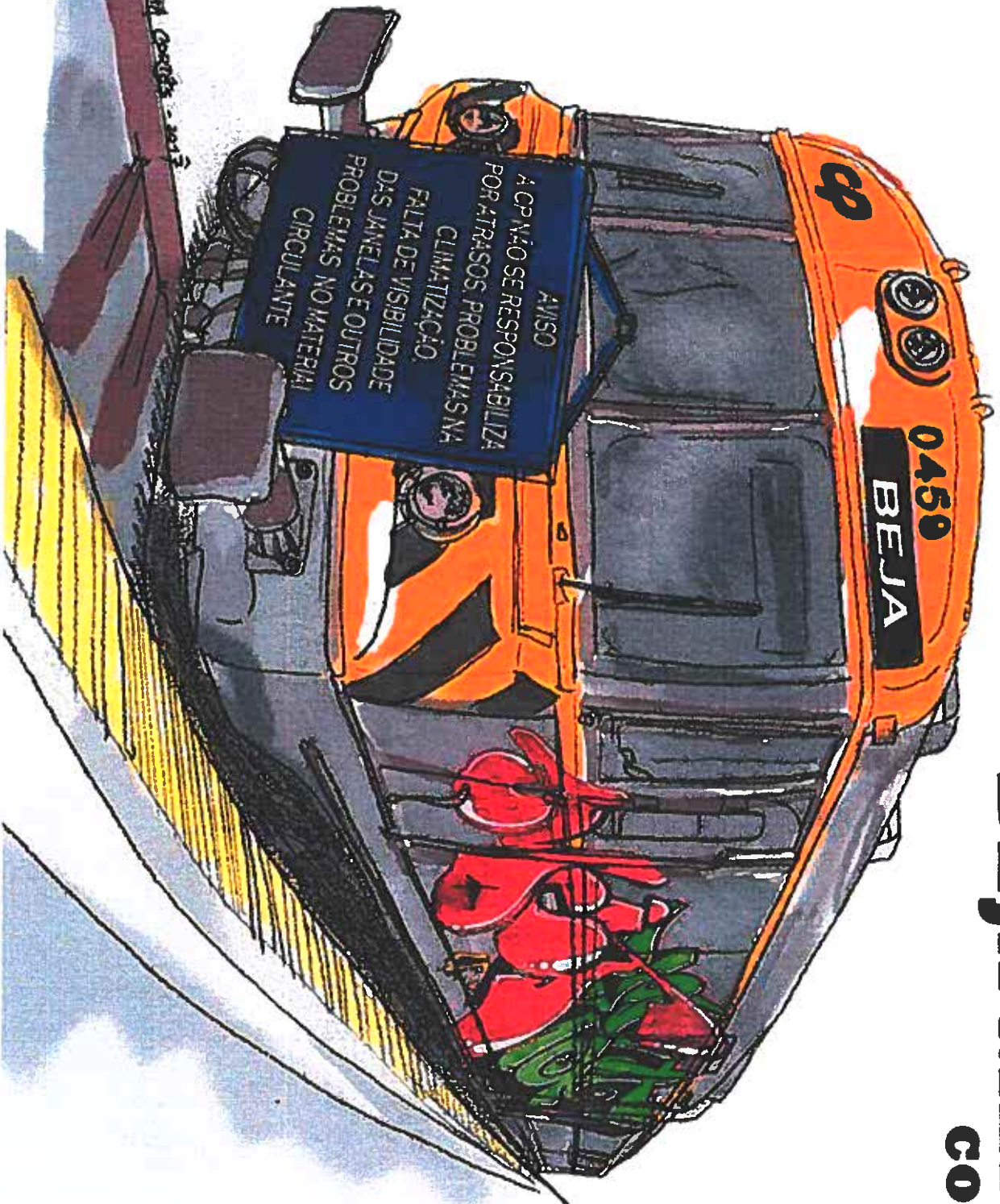
10.

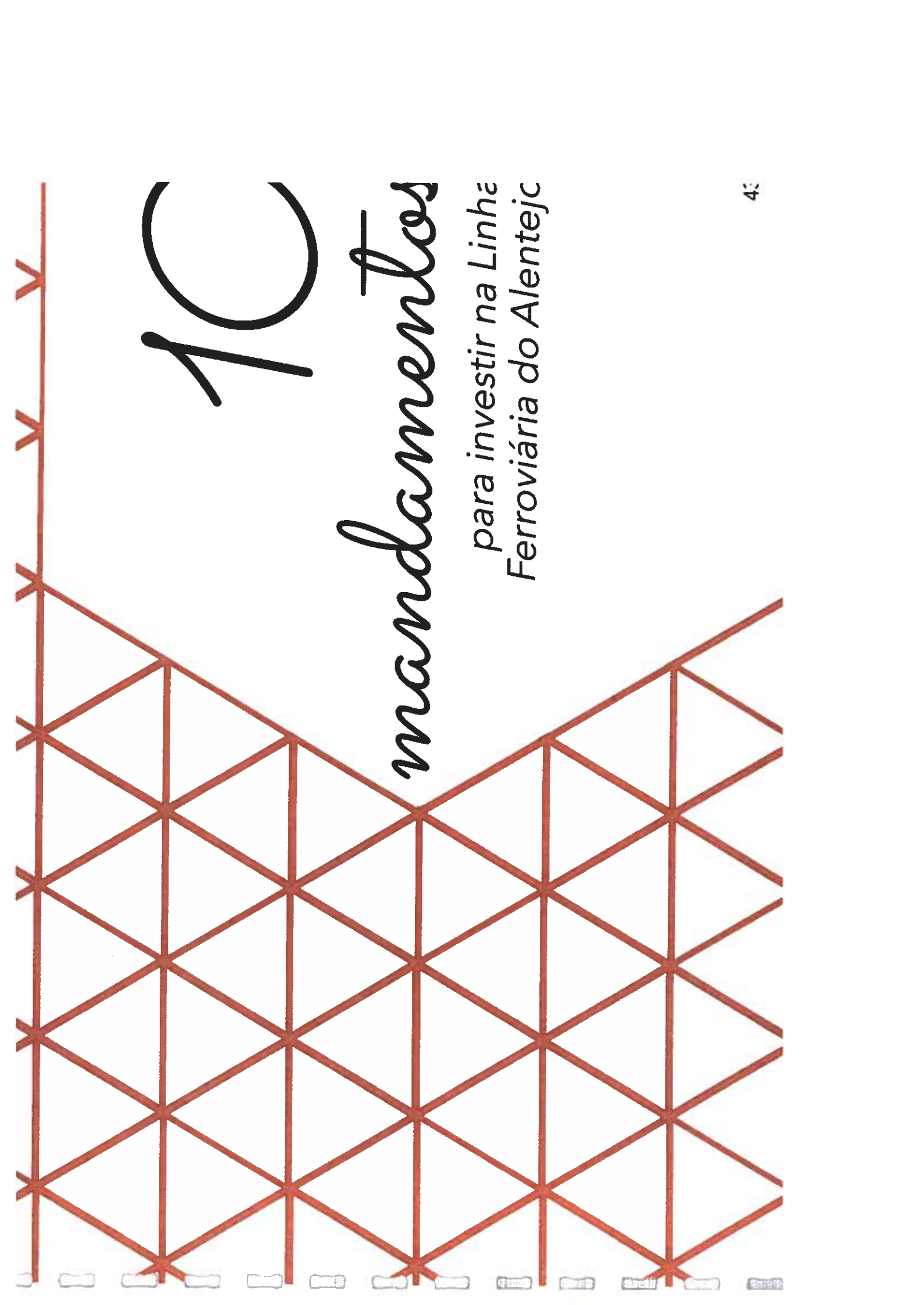
AS PESSOAS, O DESENVOLVIMENTO, O PAÍS

Mais e melhor Saúde para Beja, em suma, é um pilar fundamental para um **desenvolvimento regional anti desertificação; fixa habitantes actuais e atrai novas pessoas**; justifica a necessidade de **melhores acessibilidades**; atrai empresas; capta investimentos; e potencia as qualidades que este Interior possui para contribuir para a **riqueza do País** e para deixar de ser visto e falado como algo exótico e distante, mas para nele se fazer Futuro.



BEJA MERECE + COMBOIO



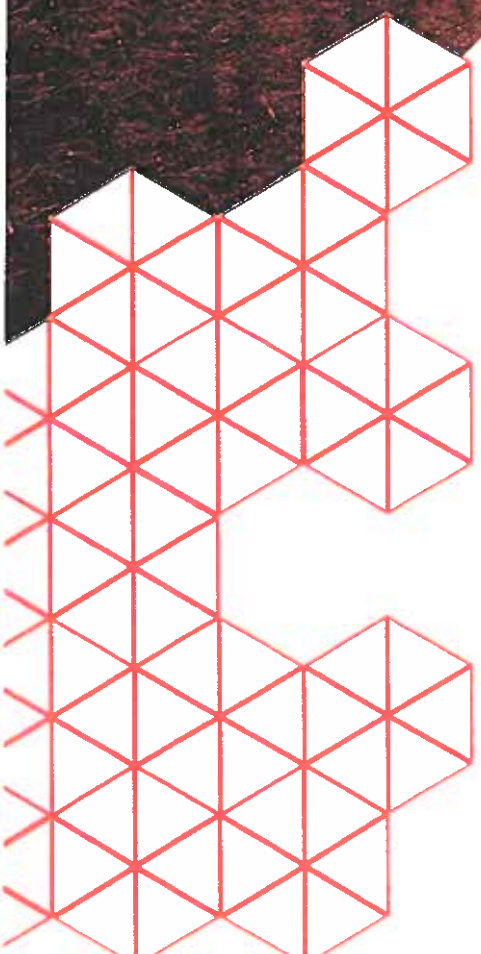


10

mandamentos

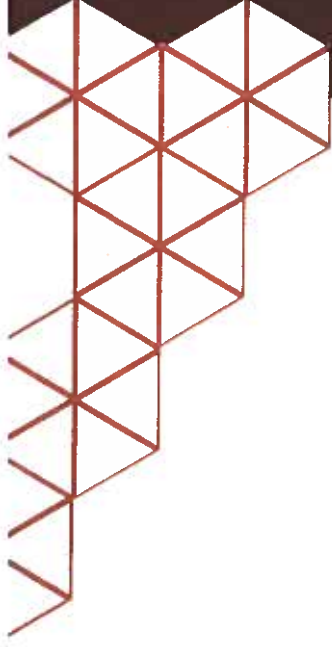
para investir na Linha
Ferroviária do Alentejo

1. **A Linha do Alentejo, compreendida entre Casa Branca e Funcheira é uma REDUNDÂNCIA ESTRATÉGICA** em termos de acessibilidade ferroviária entre a Área Metropolitana de Lisboa e o Algarve, assim como no acesso ao Porto de Sines. O recente descarrilamento a Norte de Coimbra, ocorrido a 1/4/2017, que cortou ligações ferroviárias entre Região Norte e resto de Portugal durante 72h, a produzir-se em qualquer dos viadutos existentes entre Grândola e Ermidas-Sado, ou entre Poceirão e Bombel, poderia potencialmente **impedir o tráfego ferroviário** entre Algarve/Porto de Sines e Lisboa/resto da Península Ibérica, durante dias, semanas ou meses, encontrando-se desativado o troço Ourique-Beja.



2.

A Linha do Alentejo tem uma capacidade de integração funcional do Alentejo no corredor urbano Lisboa-Algarve que não existe no trajeto único atualmente em exploração, entre a Península de Setúbal e o distrito de Faro, apartado de quaisquer centros urbanos estruturantes do território. O PNPT, Plano Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, consagra a Linha do Alentejo, na sua integridade, como peça fundamental de suporte à integração funcional das Regiões Alarve e Alentejo, num só todo, parte da Euro-Região Sudoeste Peninsular.

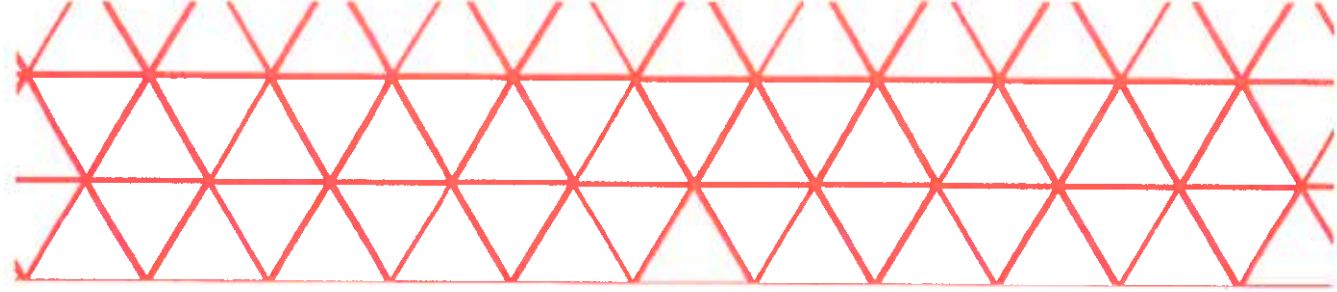


3.

A Linha do Alentejo é um instrumento imprescindível em termos logísticos para o desenvolvimento e aproveitamento do potencial endógeno do Alentejo, designadamente, conferindo acessibilidade fundamental à logística da produção agrícola da Zona de Regadio de Alqueva, articulando-a com o Porto de Sines, e ainda conferindo saída às extrações de Pirite de Neves-Corvo, e de Aljustrel, sem ocupação de “canal-horário” no itinerário Lisboa-Algarve, presentemente o único em serviço.



A Linha do Alentejo possui parâmetros técnicos, quer em perfil longitudinal, quer em planta, que lhe permitem, na quase totalidade do trajeto, entre Casa Branca Ourique/Funcheira, a **prática de velocidades comerciais e de ponta, idênticas** aquelas que são rotina quotidiana entre Pinhal Novo, Poceirão Vendas Novas e Casa Branca: **200 Km/h**. Essas velocidades de ponta, permitem idealizar uma **oferta suplementar de serviços Inter-Cidades Lisboa-Algarve, via Beja,** atualmente difíceis introduzir no itinerário via Grândola, em virtude da falta de capacidade em “canal-horário”, cada vez mais solicitada pelos movimentos logísticos de contentores, gerados e atraídos pelo Terminal XXI do porto de Sines.



A Linha do Alentejo, uma vez modernizada e eletrificada em 25 kV 50 Hz, na sua totalidade, incluindo CTC eletrónico, nos 126 Km de extensão entre Casa Branca e Ourique, **possibilita a inclusão de Beja numa isócrona inferior a 90mn, a partir de Lisboa, colocando-a na área de influência das "Migrações Pendulares"**, assim como, do mercado turístico associado à capital, permitindo idas-e-voltas no mesmo dia. De igual modo, uma distância-tempo de 120mn entre Beja e Faro, permite aglutinar valências de ambos os territórios, a nível dos diversos setores económicos de atividade, com destaque

A Linha do Alentejo, dotada de uma "variante passante" na zona de S.Matias, **permite conferir "área de influência" à aerogare de Beja, colocando-a a 45mn da estação de Pinhal Novo, interface central da Península de Setúbal**, com um mercado potencial superior a 800.000 habitantes, **facultando a recuperação rápida do investimento realizado em Beja**, aeroporto sem limitações de carácter técnico e/ou operacional. No sentido Sul, a "área de influência" da aerogare de Beja, teria potencial de prolongamento em cerca de 90 minutos de distância-tempo até ao Algarve Ocidental (Tunes/Albufeira), complementando Faro, de capacidade limitada, e sem possibilidade de expansão física, e ainda em tempo idêntico até Sines, na Costa Alentejana (para tal se pressupondo a reabertura complementar ao tráfego de passageiros do



7.

A Linha do Alentejo, permite, estabelecido o novo troço de 92 Km entre Évora e Elvas, uma ligação direta entre o Algarve e a Extremadura Espanhola, sem recurso a qualquer passagem pelas zonas congestionadas da Península de Setúbal ou da Área Metropolitana de Lisboa, na perspetiva do que é idealizado na chamada "Euro-Região do Sudoeste Peninsular", com tempos de viagem de cerca de 30mn entre Beja e Évora (considerando-se uma concordância de 1 a 2 Km a Sul de Casa Branca), e cerca de 1h15mn, de Beja a Badajoz. Com ligação aos futuros serviços AVE Badajoz-Madrid, Beja estaria a uma distância-tempo de cerca de 3h30mn da capital Espanhola, e o Algarve, via Beja, Évora e Badajoz, a cerca de 5h (Albufeira), com efeitos nítidos de geração de viagens no segmento de lazer.



8.

A Linha do Alentejo, permite, estabelecido o novo troço de 92 Km entre Évora e Elvas, UMA LIGAÇÃO DIRETA ENTRE O ALGARVE E AS TRÊS CAPITAIS DE DISTRITO ALENTEJANAS POR CAMINHO DE FERRO (Faro, Beja, Évora e Portalegre, via Elvas), absurdamente interrompida em 1990, e que contribui decisivamente para a Coesão do Território, e para que se ultrapassem problemas de encravamento e desarticulação funcional do Norte Alentejano. Portalegre estaria a 1h30mn de Beja e a 50mn de Évora, através de serviços ferroviários de tipo "Expresso-Regional".

9.

A Linha do Alentejo modernizada, facilita a aglutinação de Beja, Vila Nova da Baronia e Cuba, num povoado único, com alargamento de escala demográfica e de mercados locais, os quais se somam ao aproveitamento de uma aerogare de Beja próxima, como estação intermédia, e viabilizada por ligações ferroviárias rápidas e competitivas, tanto em direção à Península de Setúbal, como ao Algarve Ocidental. O enquadramento conjunto é suscetível de acolhimento potencial de atividades de serviços, expandidas por "spill-over", a partir da Área Metropolitana de Lisboa.

10.

A Linha do Alentejo permite ao Baixo Alentejo posicionar-se como recetor de Fundos Europeus de tipo FEDER e INTERREG, atualmente sem quaisquer perspetivas práticas de aplicação em equipamentos estruturantes na Região, e que, empregues à modernização e eletrificação integral deste itinerário ferroviário, numa comparticipação até 90% (Objectivo I), conferem um enquadramento a este território, completamente novo, em termos de funcionalidade, à escala nacional e Ibérica, integrando recursos locais, potencial endógeno, infraestruturas existentes (atualmente carentes de "área de influência"), e, sobretudo, mercados terciários, com destaque para o Turismo, serviços e mercado imobiliário.

Design por Nádia Albino
Ilustrações por Rita Cortês
Texto por coletivo Beja Merece