

2º Congresso AMAlentejo

A Mobilidade como elemento estruturante para o desenvolvimento do Alentejo.

1 – Acessibilidades ferroviárias.

O caminho de ferro tem vindo a recuperar a importância que já teve no passado, por razões de ordem ambiental, pela eficiência, pela velocidade, e pela grande capacidade de transporte de pessoas e bens.

A aposta na modernização e desenvolvimento da Ferrovia Portuguesa deve ser a primeira das prioridades no que respeita ao planeamento dos transportes, merecendo o Alentejo uma particular atenção, por parte do Governo Central.

O modo de transporte ferroviário pode e deve fazer parte de uma estratégia para o Alentejo que contrarie a perda de população, promova o rejuvenescimento, e contribua para a integração dos imigrantes.

Assim, defendemos a beneficiação da Linha do Leste, com a respectiva electrificação, bem como a instalação de um moderno sistema de sinalização, permitindo diminuir de forma significativa os tempos de viagem neste percurso (Portalegre pode ficar a 2 horas e 15 minutos de Lisboa, contra as 3 horas e meia que actualmente separam as duas cidades.)

Em Portalegre, importa levar o comboio até à cidade, construindo um ramal que ligue a actual estação à zona do Parque Industrial, terminando com um constrangimento que perdura desde a construção da linha, em 1863.

Também a Linha do Alentejo deve ser electrificada nos troços Casa Branca-Beja e Beja-Ourique (estação onde já chegou a catenária), por forma a restabelecer a circulação de comboios directos de e para Lisboa, e a reactivar a ligação ao Algarve, via Funcheira (actualmente, um cidadão que escolha o modo de transporte ferroviário, terá de passar pelo Pinhal Novo, se quiser viajar de Beja, ou de Évora, para Faro, por exemplo).

O indispensável aproveitamento do Aeroporto de Beja não pode ser levado a cabo sem uma boa ligação ferroviária a Lisboa e a Faro.

É muito importante que se reponha o serviço regional directo entre Évora e Beja,

reduzindo o tempo de viagem para não mais do que 1 hora (com o actual horário do serviço intercity demora-se 2 horas e 20 minutos).

Na Linha do Sul desde que, em 2011, terminou o serviço regional, uma medida de todo inaceitável, os passageiros são apenas servidos por ligações “Alfa” (três de um total de quatro comboios diários não efectuam uma única paragem no percurso Pinhal Novo-Tunes) e “Intercidades” (efectuam paragem em Grândola, Ermidas Sado, Funcheira e Santa Clara-Sabóia).

Alcácer do Sal não pode continuar sem serviço ferroviário.

É da maior importância restabelecer as ligações regionais entre Setúbal e Tunes, servindo as populações do Baixo Alentejo e do Alentejo Litoral .

O Ramal de Sines terá de ver regressar as circulações de passageiros.

No que diz respeito à nova ligação Sines-Caia, não podem os alentejanos ficar a “ver passar os comboios”. Uma tão importante via de comunicação terá de ser mais do que um mero atravessamento do território. Esta linha, designada por Corredor Internacional Sul (obra orçada em 676 M€, tem um financiamento comunitário de 386 M€) é um dos projectos prioritários da Rede Transeuropeia de Transportes.

A construção de cais de embarque/desembarque de mercadorias em Vendas Novas, Évora, e Zona dos Mármore, é uma medida que, sem transigências, tem de ser implementada.

Também o tráfego de passageiros não pode deixar de constituir uma realidade, permitindo uma drástica redução dos tempos de viagem nas ligações nacionais e internacionais (Lisboa pode ficar a menos de 5 horas de Madrid, quando o actual “Lusitânia” demora 10; a distância entre Elvas e Lisboa poderá ser vencida em pouco mais de 2 horas, contrastando com as actuais 4 horas e meia; ½ hora será bastante para ligar Évora a Elvas).

No âmbito da criação de medidas de “descriminação positiva”, com o intuito de contrariar o despovoamento do território, faria todo o sentido criar ligações regionais neste eixo.

O Alandroal, concelho que nunca usufruiu das vantagens proporcionadas pelo caminho de ferro, vai ficar a menos de um quilómetro da linha, que passará a sul da vila. Impõe-se uma paragem na localidade.

Por outro lado, a via vai aproximar-se pelo lado norte da vila de Redondo, passando a uns escassos três quilómetros. Não seria despropositada a existência

de um apeadeiro.

No entanto, para nada serve uma boa rede se a esta não corresponder um bom parque de material circulante. Na actualidade, a CP vive uma situação que se pode considerar dramática, tendo em conta que a procura está, frequentemente, a superar a oferta nos serviços “Alfa” e “Intercidades”. O material é sujeito a um esforço acrescido e os intervalos entre operações de manutenção cada vez mais curtos. No serviço regional, cujas composições já estão na obsolescência há muitos anos, a supressão de circulações começa a ser diária. A vetustez de algumas automotoras é por demais evidente: as ligações Beja- Casa Branca-Beja são (mal) asseguradas por material fabricado pela “Sorefame” em 1965/6; o “Raiano” (circulação Entroncamento – Badajoz – Entroncamento) é efectuado por veículos que saíram da linha de montagem (na Holanda) em 1953. É **urgentíssimo** que o Governo autorize a CP a adquirir material novo, sob pena do serviço colapsar.

2 – Acessibilidades rodoviárias.

Sem prejuízo da beneficiação e conservação da rede, é da maior importância terminar a construção de um conjunto de vias que são elementos estruturantes para o desenvolvimento da região.

Urge avançar com as obras do IP8 (Sines-Ficalho), com perfil de auto-estrada. Não será excessivo realçar a importância que a referida via tem para o Alentejo, razão pela qual não deve haver lugar para o pagamento de portagens (alegadamente, o troço de 10 km entre o nó de Grândola Sul e Santa Margarida do Sado está concluído, mas não foi aberto ao serviço porque a “praça de portagens” ainda não está pronta).

O IP2, cujos trabalhos não têm avançado, precisa urgentemente de ver concretizada a variante a Nascente de Évora, (ligação entre o nó A6/EN18 e o nó de S. Manços/ EN 256) libertando a cidade dos problemas causados pelo atravessamento de um intenso tráfego de veículos ligeiros e pesados. A obra foi interrompida em 2009.

A ligação de Portel (IP2) a Ficalho (IP8), passando por Moura, tem de ser uma realidade.

O IC27 (Beja-Algarve, por Mértola), o IC33 (Litoral-Évora), o IC4 (Alcácer-Comporta- Lagos), o IC13 (Mora- Ponte de Sor- Portalegre) e o IC10 (Coruche-Montemor o Novo) são troços viários cuja construção deve prosseguir.

Constata-se com grande decepção que no âmbito do Desenvolvimento da Rede Rodoviária (IP – Infraestruturas de Portugal, SA), o Plano de Investimentos 15-20 apenas prevê a reabilitação do IC33, entre Relvas Verdes e Grândola, e do IP8, entre Santa Margarida do Sado e Beja.

No serviço público de passageiros, de uma maneira geral, não são suficientes as ligações existentes entre as cidades e vilas do Alentejo, sendo a maior parte dos serviços dirigidos, radialmente, para a Grande Lisboa.

Fica assim elencado um conjunto de obras cuja realização financiada por reprogramação do Portugal 2020, ou mais tarde, no âmbito do Portugal 2030, consideramos indispensável.

Castelo de Vide, 30 de Junho de 2018.

Carlos Reforço.