

O COMBOIO QUE QUEREMOS

VILA DE CUBA

CADERNO REIVINDICATIVO

"O COMBOIO QUE QUEREMOS"

Índice

I. CONTEXTUALIZAÇÃO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA 2

II. AS DEZ RAZÕES PARA INVESTIR NA LINHA DO ALENTEJO 6

III. O REIVINDICADO 9

IV. FONTES 10

I. CONTEXTUALIZAÇÃO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA

A 15 de fevereiro de 1864 foi inaugurado o troço ferroviário entre Vendas Novas – Beja (linha do Alentejo) com uma bitola de 1.44m, enquanto a ligação Barreiro – Vendas Novas tinha a bitola de 1.67m, igual à da linha espanhola, situação que obrigava ao transbordo em Vendas Novas e que só ficou resolvida quando mais tarde se uniformizou a bitola para esta última. Todos os Povos têm a sua história indubitavelmente associada a datas marcantes e o Povo da Cuba ficou com a sua definitivamente ligada a este facto histórico. Reza a narrativa que aquando da passagem do primeiro comboio pela estação de Cuba, o Povo em festa ali afluiu para ver passar o transporte do futuro que, esperava-se, traria o progresso através de uma ligação mais rápida com a capital. Com a chegada da locomotiva a vapor, e perante a surpresa ao observarem no corpo da máquina as gotículas de água que escorriam, alguém terá gritado: "Joguem-lhe a manta que ele vem suado!" – prática habitual para evitar as constipações após um momento de transpiração. Assim surgiu a história que uniu para sempre um Povo e um dos seus maiores orgulhos, a estação e a ligação de caminho-de-ferro que daí em diante marca forçosamente o desenvolvimento do concelho de Cuba.

A construção dos caminhos-de-ferro em Portugal constituiu um dos grandes eixos para impulsionar a modernização e o desenvolvimento económico e social do país, confundindo-se a sua história com a evolução histórica de Portugal a partir de meados do século XIX. Se o país se desenvolveu no século XIX e início do século XX, tal ficará a dever-se, sem dúvida, ao meio de transporte ferroviário. Promovido pelo Ministro da Fazenda António Maria de Fontes Pereira de Melo, que para o efeito criou o Ministério das Obras Públicas, e apoiado pelo jovem Rei D. Pedro V, a ferrovia conseguiu impor-se a muitas consciências céticas que a encaravam como um mal dos tempos modernos. O seu crescimento foi feito a um ritmo irregular, alternando entre períodos de crescimento intenso (1856-1864; 1878-1890; 1900-1911) e de crescimento mais lento, que corresponderam a momentos de crise económica e financeira. A construção da linha do Alentejo (Vendas Novas-Beja), pela Companhia dos Caminhos-de-Ferro do Sueste ou Companhia dos Ingleses, que também viria a explora-la, incluiu-se na primeira fase de expansão da ferrovia - conforme se pode confirmar pela *figura 1* –, que disporia do primeiro plano de conjunto da rede apenas em 1877, quando o país já tinha cerca de 1000km de linhas em exploração. Apesar de tudo, as prioridades eram bastante claras: ligar a metrópole ao Porto, a

Espanha e ao sul, o que torna bem patente o papel central atribuído à capital, à semelhança do que já acontecera noutros países.

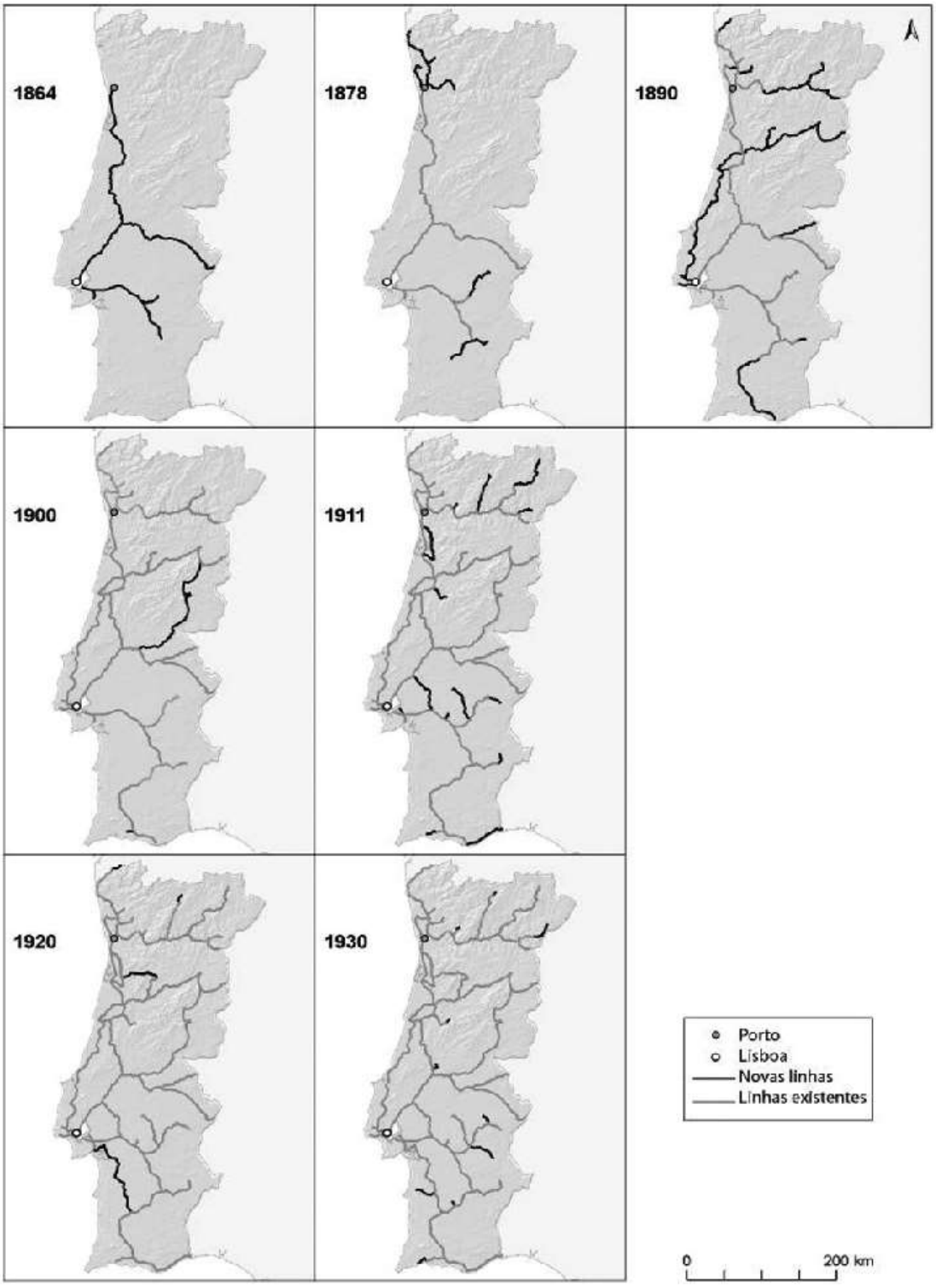
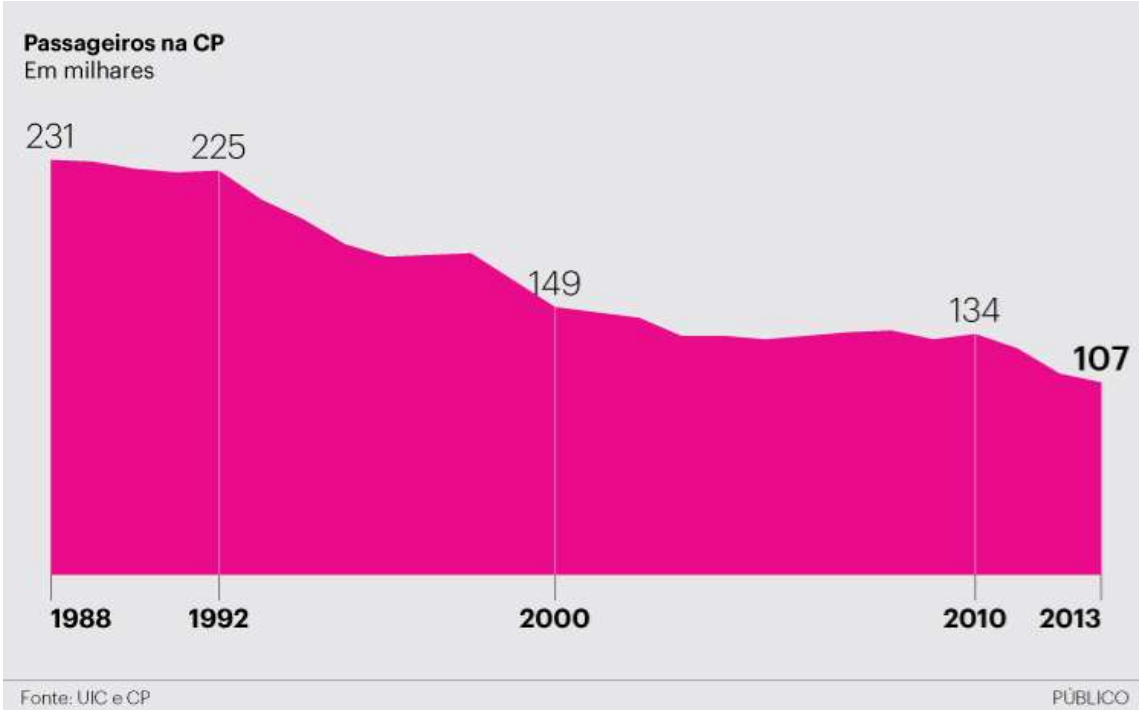


Figura 1

É incontornável a influência da via-férrea no desenvolvimento económico e social das áreas com acesso a esta infraestrutura. O seu surgimento ajudou ao crescimento da população, favoreceu o desenvolvimento dos centros urbanos pré-existentes, ao aparecimento de outros e facilitou migrações internas. A vila e o concelho de Cuba, assim como os concelhos limítrofes na proporção da sua distância à infraestrutura, acompanharam sem sombra de dúvidas esta regra. Durante anos, o transporte ferroviário estabeleceu-se como o meio de comunicação de referência na região, promovendo o transporte de populações, de notáveis que dividiam a sua vida entre a ruralidade de Cuba e a capital - como foi o caso do escritor Fialho de Almeida -, dos "magalas" que ingressavam nas forças armadas, de grandes equipas de futebol, de estudantes e de todo o género de mercadorias. Com ele chegou desenvolvimento, ideias e conhecimento. Não fosse a existência da ferrovia e com toda a certeza a evolução da vila e do concelho teria seguido um rumo diferente.

Passados mais de 160 anos do início de construção da rede ferroviária e três décadas da adesão às Comunidades Europeias, o sector - já por si fortemente descapitalizado pelo Estado Novo e que criara legítimas expectativas no acesso aos fundos comunitários tão necessários à sua modernização – é hoje uma sombra daquilo que já foi. Em plena atividade, o Caminho-de-Ferro Português transportava mercadorias de todo o tipo e fazia o transporte de mais de 230 Milhões de passageiros, dos quais, mais de 2 Milhões no sector internacional, e estendia-se por 18 distritos do continente, num desenvolvimento de 3700km.

Hoje, o caminho-de-ferro tem o sector de mercadorias entregue a menos de dez clientes, sendo que um deles, de granel combustível, representa quase ¼ da receita e está a ponto de desaparecer a médio prazo. Atualmente transporta anualmente menos de 110 Milhões de passageiros, menos de metade do que já transportou, e a infraestrutura existente não é senão um conjunto de linhas desconexas que perfaz menos de 2100km em atividade, sem que forme qualquer rede. Os dados atrás mencionados colocam Portugal como caso único no âmbito da UE, sendo o país que, em termos relativos, mais linhas fechou e mais passageiros perdeu, e o único país da OCDE onde o tráfego de passageiros registou uma quebra contínua, atingindo cerca de 50% do que transportava até à adesão à CEE.



Por outro lado, Portugal é o país da UE em que os quilómetros de novas rodovias mais cresceram. Com exclusão de Malta e Chipre, que não têm ferrovia, Portugal é o único país onde o número de quilómetros de auto-estrada supera os de caminho-de-ferro. Dos 200km de estrada existentes aquando da entrada de Portugal na CEE, trinta anos depois, o país possuía 3200km em exploração, o que se traduz num rácio de quilometragem, relativamente à ferrovia, de 1,17. A política executada nos últimos anos, de clara preferência ao transporte rodoviário conforme fica demonstrado, ainda que não beneficiando de igual forma todas as regiões do território, coloca o país numa completa dependência energética de combustíveis fósseis, representando o sector dos transportes 50% do seu volume total de importações. Além disso, cruzando as estatísticas da OCDE com as da Direção-geral da Energia concluímos que o nosso sector dos transportes é de facto ineficiente, necessitando nos últimos trinta anos de cerca de 30% mais gasto em Equivalente-Petróleo, para produzir a mesma Unidade-Km de output.

A linha do Alentejo (Casa Branca – Funcheira) não foi exceção a este desinvestimento e declínio. Depois dos anos de 1989 e 1990 que trouxeram inúmeros encerramentos de linhas de caminhos-de-ferro, nos quais se incluiu o ramal de Moura, o ano de 2012 voltar a marcar de forma negativa o transporte ferroviário com o encerramento de vários ramais e de algumas linhas principais, como foi o caso do troço entre Beja – Funcheira. Em 2010 foram suspensas as ligações ferroviárias entre Beja e Lisboa em virtude da eletrificação da Linha de Évora, melhoramento que nunca esteve previsto para a linha de Beja, embora, como o confirmou a própria CP, esta última ligação (Lisboa-Beja-Lisboa) tivesse três vezes mais passageiros do que a ligação

Lisboa-Évora-Lisboa e o Conselho de Administração da CP chegou mesmo a reconhecer, em audiência com o movimento Beja Merece, que a sua eletrificação permitiria a exploração comercial de forma sustentável do ponto de vista financeiro. Aquando desta suspensão, quer a REFER, quer a CP, assim como o Governo, garantiram que a reabertura da linha, após a conclusão das obras, traria algum transtorno em função do necessário transbordo em Casa Branca para o Intercidades Évora-Lisboa mas tal seria compensado pelo aumento de número de serviços, passando dos 4 comboios por dia, anteriores a 2010, para a realização de 5 serviços diários. Com esta intervenção, a ligação Beja-Lisboa saiu desvalorizada, passando a ser feita através de automotora a diesel e com a necessidade de mudança de comboio em Casa Branca para o Intercidades eletrificado Évora-Lisboa, verificando-se assim um retrocesso a 1864, quando a bitola nas duas linhas era diferente. Após a reabertura do troço, deparámo-nos com a manutenção do número de comboios diários existentes antes da suspensão da ligação, em vez do seu aumento conforme prometido, e em horários bastante discutíveis; com a deterioração das ligações em termos de conforto e, apesar disso, com um aumento no preço do bilhete de 17% quando comparado com o valor praticado antes da suspensão (um bilhete de 2.ª classe passou dos €11,50 para os €13,50 e no caso de ida e volta o aumento ainda é maior, passando dos €19,00 para os €25,5); e com ligações entre Évora-Beja que impõem ao cliente um transbordo em Casa Branca com uma espera de uma hora.

Passados sete anos da retoma das ligações no troço Casa Branca-Beja, constatamos uma degradação acentuada do serviço que tem provocado grandes e constantes atrasos, com todo o incómodo que isso causa aos utentes, impondo, algumas vezes, a substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário (autocarros e táxis), o que conduz ao afastamento dos clientes e à consequente perda de passageiros.

II. AS DEZ RAZÕES PARA INVESTIR NA LINHA DO ALENTEJO

O definhamento a que a linha do Alentejo está votada pelo Governo, REFER e CP - que por certo contribuirá para o robustecimento das teses que virão, caso a situação não seja brevemente revertida, defender o seu encerramento por inviabilidade financeira – põe em causa o seu papel e as suas potencialidades para o desenvolvimento económico e social da região e do país.

Como defendeu Manuel Tão, investigador da Universidade do Algarve e especialista em transportes ferroviários, no seu artigo “Dez razões para investir na linha do Alentejo” publicado

no jornal “Diário do Alentejo”, que por concordância abaixo reproduzimos, a linha do Alentejo revela-se de uma importância estratégica para a região e para o país.

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 de abril, que cortou ligações ferroviárias entre a região norte e resto de Portugal durante 72 horas, 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 Pnpot, 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.

4 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 e Ourique/Funcheira, a prática de velocidades comerciais e de ponta, idênticas àquelas que já são rotina quotidiana entre Pinhal Novo, Poceirão, Vendas Novas e Casa Branca: 200 quilómetros/hora. Estas velocidades de ponta permitem idealizar uma oferta suplementar de serviços intercidades Lisboa-Algarve, via Beja, atualmente difíceis de introduzir no itinerário via Grândola, em virtude da falta de capacidade em “canal-horário”, cada vez mais solicitado pelos movimentos logísticos de contentores, gerados e atraídos pelo Terminal XXI do porto de Sines.

5 A linha do Alentejo, uma vez modernizada e eletrificada em 25 kV 50 Hz, na sua totalidade, incluindo CTC eletrónico, nos 126 quilómetros de extensão entre Casa Branca e Ourique,

possibilita a inclusão de Beja numa isócrona inferior a 90 minutos, 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 120 minutos entre Beja e Faro permite aglutinar valências de ambos os territórios, a nível dos diversos setores económicos de atividade, com destaque para o terciário, turismo e novas tecnologias.

6 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 45 minutos da estação de Pinhal Novo, interface central da península de Setúbal, com um mercado potencial superior a 800 mil 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 ramal Ermidas-Sines).

7 A linha do Alentejo permite, estabelecido o novo troço de 92 quilómetros 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 30 minutos entre Beja e Évora (considerando-se uma concordância de um a dois quilómetros a sul de Casa Branca), e cerca de uma hora e 15 minutos de Beja a Badajoz. Com ligação aos futuros serviços AVE Badajoz-Madrid, Beja estaria a uma distância-tempo de cerca de três horas e 30 minutos da capital espanhola, e o Algarve, via Beja, Évora e Badajoz, a cerca de cinco horas (Albufeira), com efeitos nítidos de geração de viagens no segmento de lazer.

8 A linha do Alentejo permite, estabelecido o novo troço de 92 quilómetros 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 uma hora e 30 minutos de Beja e a 50 minutos de Évora, através de serviços ferroviários de tipo "expresso-regional".

9 A linha do Alentejo modernizada faculta 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 por cento (Objetivo 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.

III. O REIVINDICADO

Assim, e pelas razões atrás expostas, exigimos a imediata eletrificação da linha do Alentejo, no troço Casa Branca-Beja, com a reposição de comboios diretos entre Lisboa-Beja-Lisboa, conforme resulta de projeto de resolução que "Defende a valorização da linha ferroviária do Alentejo e a promoção da mobilidade ferroviária no distrito de beja" aprovada pela Assembleia da República em 24 março de 2017. A necessária e urgente modernização contribuirá para o desenvolvimento socioeconómico da região potencializando os seus recursos endógenos, o turismo e as mais-valias geradas pelos expressivos investimentos públicos realizados (ex: aeroporto de Beja e Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva), ao mesmo tempo que permitirá a preconizada coesão territorial, objetivo almejado por países evoluídos com linhas ferroviárias modernas e desenvolvidas; a redução da fatura energética do país e concomitantemente a redução de CO2 com a adoção de uma energia mais limpa, que num futuro muito próximo será a única energia aceitável na europa para o transporte terrestre, como bem o defendeu Eugénio Sequeira no seu artigo "A verdade e a mentira na ferrovia portuguesa" no Jornal Público do dia 5 de outubro de 2017.

IV. FONTES

Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930

Luís Espinha da Silveira, Daniel Alves, Nuno Miguel Lima, Ana Alcântara e Josep Puig-Farré.

Tão, Manuel, 8 de maio de 2017, "Dez razões para investir na linha do Alentejo", *Diário do Alentejo.*

Cipriano, Carlos, 15 de fevereiro de 2014, "Número de passageiros da CP caiu para metade em duas décadas", *Público.* https://www.publico.pt/2014/02/15/economia/noticia/numero-de-passageiros-da-cp-caiu-para-metade-em-duas-decadas-1623727

Sequeira, Eugénio, 5 de outubro de 2017, "A verdade e a mentira na ferrovia portuguesa", *Público*.

6 de outubro de 2012, "Falta de estratégia ferroviária colocou Portugal ao nível da Serra Leoa, afirma especialista", *Público.* https://www.jn.pt/economia/interior/falta-de-estrategia-ferroviaria-colocou-portugal-ao-nivel-da-serra-leoa-afirma-especialista-2812587.html

26 de Julho de 2011, Beja Merece, "Movimento de cidadãos pela modernização da Linha do Alentejo".http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a5355786c5a793944543030764e6b4e4654314176524739 6a6457316c626e52766330466a64476c32615752685a4756446232317063334e6862793834596a4a6c4d324d774f4331684d7a51344c5451304d6a4d744f545a6a4e4330784d7a67335a546730596a4d305a544d756347526d&fich=8b2e3c08-a348-4423-96c4-1387e84b34e3.pdf&Inline=true