

Há dois anos, o ano começara com uma péssima notícia para os utilizadores do serviço ferroviário que prestava a ligação entre o Médio Tejo, o Norte Alentejano e a cidade de Badajoz. Ao abrigo do Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015 (PET) (Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011), este serviço de passageiros seria descontinuado pois as alternativas rodoviárias ofereciam um serviço muito mais adequado.

Esta decisão foi efetuada unilateralmente pelo Governo de Portugal, sem ouvir as autarquias afetadas, as comunidades intermunicipais do Médio Tejo e do Alto Alentejo nem os clientes ou comissões de utentes. O autoritarismo, materializado na pouca intenção de negociação e diálogo por parte do Governo, impôs esta decisão baseada em pressupostos que na realidade não se verificam, nomeadamente as concessões rodoviárias alternativas existentes. Uma jornada de diálogo com os atores locais permitiria ao Governo inteirar-se da realidade dos serviços de transportes na região. Porém Sérgio Monteiro, à altura Secretário de Estado dos Transportes, Obras Públicas e Comunicações, optou por não o fazer e escolheu apresentar uma solução consumada garantindo, por diversas vezes, que todas as populações afetadas pelos cortes efetuados no âmbito do PET ficariam com alternativas de idêntico valor e abrangência. Mentira.

Apesar dos estudos do Governo indicarem o inverso, as alternativas rodoviárias não existem para a totalidade do percurso em causa. Tal foi diversamente referido pela população logo em 2011 mas o Governo não desistiu do desmantelamento deste serviço de transporte público. Em 2012 essa realidade não se alterou, continuando a verificar-se a inexistência de alternativas para a totalidade dos percursos anteriormente assegurados, nomeadamente as ligações a Elvas e Badajoz. Para piorar, em 2012 foi suprimida a ligação internacional Lisboa-Cáceres-Madrid, com paragens em Entroncamento, Abrantes e Beirã. Em 2013 foram efetuadas algumas alterações nas concessões rodoviárias mas sem impacto positivo na substituição modal.

Não só é preocupante a falta de alternativas viáveis ao serviço ferroviário ao longo da linha do Leste, como a falta de ligações do Norte Alentejano até à zona da Beira Litoral - que com o comboio estavam perfeitamente garantidas mediante transbordo no Entroncamento - é também um dos grandes inconvenientes apontados. Por transporte público, quase todas estas ligações são agora efetuadas por Lisboa, com as consequentes penalizações dos tempos de viagem e tarifas associadas. Situação que não se verifica com o transporte individual, com um conjunto de estradas transversais de altas prestações, que passou a ser a única alternativa válida para as deslocações anteriormente garantidas pela linha do Leste.

Os horários ferroviários há muito vinham sendo desenhados para afastar os passageiros deste serviço, nomeadamente devido à política de enlances em Abrantes e no Entroncamento. Historicamente, esta ligação era muito procurada por passageiros oriundos do Porto, Aveiro e Coimbra e também alguns da Beira Baixa. A organização dos horários da CP, apesar de constantemente ter sido avisada do facto, não permitia o enlace destes passageiros para o serviço Regional da linha do Leste por menos de 20 minutos, isto é, o comboio saía do Entroncamento ou de Abrantes minutos antes da chegada dos comboios Intercidades procedentes do Porto e de Covilhã respetivamente.

A isto juntamos o material circulante de fraquíssimas prestações que foi substituído em 2004. Alegando maior facilidade de exploração, a CP substitui o clássico material de máquina e carruagem por automotoras Allan ruidosas, com forte odor a gasóleo no interior e francamente sujeitas a diversos atrasos devido às suas múltiplas avarias, fruto dos quase 60 anos de serviço.

Caraterística da CP nos últimos tempos, o aviso da supressão foi acompanhado de uma nota “explicativa” a informar da ocupação média das circulações, bem como do seu custo operacional (1,78 MEUR) e as receitas (cerca de 200 mil) no ano anterior. Se custos são custos, a ocupação média é um parâmetro amplamente questionável cujo objetivo é o de atirar para a opinião pública um dado que, parecendo dizer tudo, nada acrescenta à discussão e desvirtua a análise. É que não passa disso mesmo ... uma **média!** E, curiosamente, uma média com um número reduzido de observações, reportando-se apenas ao ano de 2011 após a supressão da terceira frequência nesta linha e dos encaminhamentos pelo ramal de Cáceres. Não se entra em linha de conta nem com a diferente ocupação ao longo do percurso, nem com as diferenças de ocupação ao longo da semana. Por mera estimativa visual, mas comprovada por todos os passageiros, a procura durante a semana não era expressiva mas durante o fim-de-semana por motivos de reencontro familiar, de estudantes, militares ou trabalhadores nos grandes centros urbanos que regressavam às suas origens, aumentava bastante. Diversas vezes, chegava a haver passageiros de pé, ou sentados no chão, entre o Entroncamento e Ponte de Sôr ou mesmo Portalegre! São coisas para as quais o indicador média é cego, estatisticamente errado e cientificamente questionável.

Estatística à parte, o que acontece é que por detrás destas tergiversações numéricas encontram-se pessoas. Portugueses e não só, pois a ligação também era procurada por diversos estudantes da Extremadura que haviam escolhido Coimbra ou Aveiro para seu local de estudo ao abrigo do programa Erasmus. Pessoas que, de um momento para outro, ficaram sem o seu transporte, apesar do ministro Álvaro Santos Pereira e do Secretário de Estado Sérgio da Silva Monteiro alegarem que as carreiras rodoviárias continuam a realizar serviços entre as mesmas origens e destinos. Negam uma realidade conforme qualquer ex-cliente da CP comprovou nos dias e meses seguintes em que teve de reinventar – sozinho – a sua mobilidade. Sozinho, pois ninguém desde a CP até ao Ministério foi capaz de indicar uma única alternativa às viagens que deixaram de se poder efetuar. E quando os ex-clientes procuravam informações, os serviços da CP remetiam para o então IMTT, I.P. (Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres) ou para entidades locais, sem contudo precisar quais.

A tutela consegue assim negar uma **realidade**. Uma **realidade** que no PET (MEE, 2011) se denominou “**realismo**” e sobre o qual se escreve, na sua introdução, “**realismo** implica **responsabilidade**, essa **responsabilidade** convida à coragem para optar por medidas que serão certamente impopulares mas fundamentais, face à situação crítica que muitas das empresas do Sector Empresarial do Estado na área das infra-estruturas e transportes e o próprio País se encontram, para garantir uma reforma estrutural bem sucedida.” Tal **responsabilidade** vem espelhada no PET na sua referência ao serviço de passageiros na linha do Leste: “Desactivação, até ao final de 2011, do serviço de passageiros da Linha do Leste (mantendo a linha activa para o transporte de mercadorias), sendo assegurada a

mobilidade das populações através de concessões rodoviárias;”.

Responsabilidade que não especifica que concessões rodoviárias são, quais aquelas que se irão ajustar nem sequer se irá criar alguma por forma a suprir as necessidades de mobilidade que se criarão após a supressão do serviço. Tudo muito vago, apenas uma certeza: cortar, em nome da Lei e da “reforma estrutural”. Fica-se a saber, pelas palavras da Tutela, que a sua reforma estrutural é afinal deixar um conjunto de vilas e cidades sem ligações de transporte público, ou seja, sem mobilidade acessível.

NOTAS

Os horários aqui publicados reportam-se aos anos de 2012 e 2013, não se responsabilizando o Terminal Intermodal pela posterior correção, cuja responsabilidade é dos respetivos operadores, que resultem em eventuais perdas de ligações.

Qualquer sugestão ou reclamação mais específica sobre os horários e tarifários, deverá ser remetida para a CP, Secretaria de Estado das Infraestruturas, Obras Públicas e Comunicações, IMT, Rodoviária do Alentejo, Rodoviária do Tejo ou Rede Nacional de Expressos.

O contexto demográfico e territorial

Este serviço desenvolvia-se em duas “regiões” (NUTS III): Médio Tejo e Alto Alentejo, sendo predominantemente um serviço de ligação de e para o Alto Alentejo à rede nacional de transportes.

A rarefação demográfica existente na região do Norte Alentejano acentuou-se na primeira década do século XXI. Segundo os dados dos Censos 2011 (INE, 2011), esta região perdeu 8.616 habitantes em todos os escalões etários, principalmente entre os 15 e os 24. Ao nível do município, todos os servidos diretamente pela linha do Leste (mais ramal de Cáceres) perderam população, embora em Elvas e em Monforte os valores relativos sejam reduzidos (menos de 2% menos). Ao nível da estrutura etária, todos os municípios perderam população no escalão 15-24 (média = 27% menos), destacando-se Portalegre, Crato e Marvão. O mesmo se passa no escalão 0-14, com uma notável exceção: Monforte que passa de 434 para 489 indivíduos neste escalão etário. O escalão da população ativa, entre os 25 e os 64 anos, sofre redução do número de indivíduos em quase todos os municípios. Elvas é uma exceção, embora com uma taxa de crescimento reduzida e os municípios de Monforte e Portalegre praticamente não sofrem alteração. No entanto, a proporção da população nesta classe etária aumenta em todos os municípios.

Avaliando a tendência de envelhecimento da população, a proporção de indivíduos com mais de 65 anos aumenta em todos os municípios, pese a perda de população também neste

escalão, com exceções em Portalegre, Arronches e Elvas ainda que sejam aumentos muito reduzidos.

Em suma, a tendência nos municípios é a de redução da população em todos os escalões etários, predominantemente nas classes das idades inferiores a 25 anos. Este fenómeno faz aumentar a proporção da população com 25 anos ou mais, apenas com aumentos brutos do escalão da idade ativa no concelho de Elvas e manutenção em Monforte e Portalegre. Ou seja, menos população e menos jovem – não necessariamente mais velha - o que, aliás, é um retrato praticamente transversal a todo o território Português. Ressalva-se que não se trata de um cenário de envelhecimento acentuado, como por vezes se quer passar a ideia da região em causa, mas antes de diminuição de população à exceção dos principais centros populacionais.

A procura

A CP alegava uma procura de 17 passageiros por automotora como média de utilização deste serviço de transporte público. Tendo em conta os valores obtidos, Terminal Intermodal simula o pressuposto que originou a conta efetuada pelo Governo e pela CP:

25.000 passageiros anuais* / 1452 circulações anuais** = 17 passageiros por automotora.

* Valor aproximado aos valores avançados e em nota com os veiculados em anos anteriores sobre a linha do Leste.

** 361 dias de 4 circulações e 4 dias com 2 circulações. Não foram contabilizadas as ligações Entroncamento-Marvão Beirã realizadas até 31 janeiro 2011.

É, como se observa, uma simples operação aritmética para devolver o indicador “média”. Uma simples média ao longo do ano, sem consideração alguma com outros pressupostos!

Entre os pressupostos a ter em linha de conta, destaca-se a diferente ocupação da automotora em determinados períodos do ano, ao longo da semana e até ao longo do percurso. A média não equaciona nenhuma dessas ponderações e assume que todos os passageiros da linha do Leste embarcavam no Entroncamento para apenas desembarcar em Badajoz, com uma distribuição equilibrada ao longo da semana.

Sem mais, a CP alegou que para 17 passageiros, “o recurso a operadores rodoviários locais será a solução mais adequada para assegurar a mobilidade das populações, tanto no que se refere à necessária sustentabilidade económica, como do ponto de vista ambiental”. Certamente para os clientes deste serviço, estas palavras custaram a digerir. Pela manipulação associada ao número médio de passageiros, decorrente de uma obscura aplicação de conhecimentos estatísticos essenciais, e pela mentira descarada sobre as alternativas. Alternativas que, numa clara atitude de desprezo e falta de honestidade por parte da CP, nem são referidas! Nos apeadeiros e nas estações, o aviso da supressão apresenta apenas a data

de encerramento e a referência a uma “solução rodoviária como a mais adequada”. Do ponto de vista estrito deste aviso, ficava a sugestão de informação de que a partir do dia 1 de janeiro de 2012 iria aparecer um autocarro ao serviço da CP a efetuar os mesmos horários e paragens que o modo ferroviário. O desrespeito da CP chegou ao ponto de nem sequer conseguir elaborar um aviso minimamente explicativo. O aviso encontra-se reproduzido no Anexo I.

Incredulamente, nas bilheteiras e a bordo das composições, os colaboradores não haviam recebido informações sobre essas alternativas. No apoio ao cliente, presencial e via telefone, desconheciam quais as reais alternativas e apenas informavam para experimentar o site da Rodoviária do Alentejo, “a ver se consegue encontrar algo” [sic]. Pela internet, a resposta meio atabalhoada dava conta da existência de transportes a cargo de operadores locais. Quando o cliente queria saber mais sobre essa existência, a resposta surgia sob a forma de “contate o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.”

Postura, no mínimo, repugnante.

A oferta – Horários e ligações

A oferta consistia em duas ligações diárias por sentido. Nunca se equacionaram diferentes horários ao longo da semana por forma a tentar servir melhor a maioria dos desejos de mobilidade dos clientes. A primeira ligação tinha saída de Elvas às 05:36 e Portalegre às 06:23, sendo a seguinte apenas pelas 17:31 e 18:18 respetivamente. De domingo a sábado, sem exceção. Do Entroncamento tinham saída pelas 08:45 e 18:56, com o mesmo regime de frequência. A viagem tinha a duração de 2h44 de Elvas ao Entroncamento e aproximadamente 2h de Portalegre ao Entroncamento, com uma marcha calculada para 100 km/h, o máximo do material circulante – automotora Allan.

Uma das características de um (bom) sistema de transportes é o seu funcionamento em rede, potenciando a complementaridade das ligações aos principais eixos de transporte. A ligação do Entroncamento a Elvas/Badajoz permitia potenciar o efeito rede do sistema nacional de transportes públicos por permitir ligações na estação ferroviária do Entroncamento até Coimbra, Aveiro, Porto, Beira Alta, Santarém, Tomar e Lisboa e até à Beira Baixa na estação de Abrantes.

Apesar de sistematicamente ter sido avisada, a CP sempre apostou por impedir enlaces nas estações do Entroncamento e de Abrantes aos comboios da linha do Leste:

- pela manhã, a circulação do Leste partia do Entroncamento **13 minutos antes** da chegada de um comboio Intercidades procedente do Porto;
- cenário idêntico na estação de Abrantes, com a circulação do Leste a sair desta estação **17 minutos antes** da passagem do Intercidades procedente da Covilhã;
- aos domingos e feriados a primeira circulação vinda de Santarém/Lisboa chegava ao

Entroncamento minutos depois do comboio em direção ao Leste sair;

- a ligação da tarde partia do Entroncamento **2 minutos antes** da chegada de um Intercidades procedente do Porto e partia de Abrantes **20 minutos antes** da chegada de uma composição procedente de Castelo Branco;
- No sentido Elvas-Entroncamento, as ligações ao centro e ao norte por comboios Intercidades era mais razoável, com tempos de espera de 13 a 17 minutos e, em caso de atraso do comboio do Leste, processava-se uma nova ligação para o centro e norte do país 24 minutos depois em comboio Alfa Pendular.
- Por outro lado, no sentido Elvas-Abrantes, os tempos de espera por uma composição para a Beira Baixa rondavam os 50 minutos.

Salva-se a existência de ligações em comboio Regional Coimbra-Entroncamento que permitia ainda aos passageiros da zona de Coimbra enlaçar para Portalegre, Elvas ou Badajoz, embora demorando mais tempo na viagem. Mais benevolentes eram as ligações desde o Alto Alentejo até Coimbra, Aveiro e Porto. Mesmo em caso de atraso, 24 minutos após a passagem do IC com destino ao Porto efetuava paragem no Entroncamento um comboio Alfa Pendular com destino ao Porto. As ligações para a Beira Baixa eram ineficazes. Em seguida, figuras 1 e 2, apresentam-se os horários vigentes dos serviços ferroviários com enlace.

	Regional	IC	IC	Regional	IC	Regional
Covilhã			07:35			
Castelo Branco			08:25			18:28
Porto		06:52	-		16:52	-
Aveiro		07:32	-		17:32	-
Coimbra	06:50	08:02	-	16:31	18:00	-
Entroncamento	08:23	08:58	-	18:15	18:58	-
Entroncamento	08:45		-	18:56		-
Abrantes	09:21		09:38	19:34		19:55
Ponte de Sôr	09:47			20:00		
Crato	10:25			20:38		
Portalegre	10:43			20:56		
Elvas	11:31			21:42		


Ligações impossíveis de realizar.

A alteração do horário da ligação Entroncamento – Elvas / Badajoz permitiria dar resposta a estes enlaces, melhorando a eficácia do transporte ferroviário e respondendo de forma mais eficaz às populações. E isto sem nenhum investimento milionário, apenas atrasar em 20 minutos os horários destas ligações.

Figura 1 – Horário da ligação Entroncamento – Elvas e respetivos enlaces (falhados).

	Regional	IC	Regional	Regional	IC	IC
Elvas	05:36			17:31		
Portalegre	06:23			18:18		
Crato	06:37			18:32		
Ponte de Sôr	07:15			19:10		
Abrantes	07:38		08:23	19:34		20:52
Entroncamento	08:17		-	20:13		-
Entroncamento		08:30	-		20:30	-
Coimbra		09:29	-		21:29	-
Aveiro		09:59	-		21:59	-
Porto		10:39	-		22:39	-
Castelo Branco			09:57			22:06
Covilhã			11:08			22:55

Figura 2 – Horário da ligação Elvas - Entroncamento e respetivos enlaces.

Do ponto de vista de servir as pendularidades existentes de e para Portalegre, de e para Elvas, de e para Badajoz, a utilidade destas ligações era reduzida. A oferta estruturava-se como um prolongamento do serviço nacional de longo curso ferroviário, com rebatimento ao transporte rodoviário interurbano em alguns locais com horários, por norma, não coincidentes. Os horários permitiam também servir algumas pendularidades existentes ao nível urbano de Ponte de Sôr, mas eram horários sobretudo executados na ótica de ligação do Alto Alentejo até ao Médio Tejo (Entroncamento, Abrantes e com ligações eficazes até Tomar) e daí ao restante território do litoral.

O carácter internacional permitia a ligação da cidade de Badajoz, e daí ao restante território da Extremadura, até ao Alto Alentejo, Médio Tejo e daí para o restante território do litoral. No entanto, apesar de se tratar de uma ligação internacional, nunca foi feita publicidade junto da Extremadura (Badajoz: cidade com 152 mil habitantes, mais do que todo o Alto Alentejo (El Periodico Extremadura, 2013)) nem houve o esforço de tentar divulgar esta oferta ferroviária em conjunto com a operadora Renfe.

A oferta – Material circulante e instalações

Conforme visto no ponto anterior, os horários correspondiam a uma oferta que não procurava satisfazer as necessidades de mobilidade local/de proximidade (à exceção do percurso no Médio Tejo), mas sobretudo visava a articulação nas viagens de médio e longo curso entre o Alto Alentejo e o restante território nacional. Porém, o material circulante em operação não era compaginável com essa função: baixas prestações a nível comercial e técnico, sem amenidades a bordo e sem corresponderem às atuais exigências dos clientes desse tipo de serviço.

Trata-se das automotoras Allan (figura 3) que foram construídas em 1954 e sofreram renovações em 1980 e 2000. A última renovação destinou-as a um tipo de serviço de características suburbanas e interurbanas de curta distância, não oferecendo condições para o tipo de serviço prestado na linha do Leste. Material ruidoso, com intenso odor a Diesel no seu interior, de fracas prestações a nível motor, reduzida fiabilidade, interiores incómodos e nada ergonómicos, além de excessivamente quente no verão. De ressaltar que, dada a sua idade, os seus consumos eram francamente astronómicos.

As instalações nas estações e apeadeiros eram também pouco acolhedoras e algumas nem com iluminação contavam (A Nossa Terrinha, 2011). Contudo, na maioria dos casos, reuniam parâmetros de segurança e conforto superiores às instalações equiparadas para o serviço rodoviário, o atual e único modo de deslocação na região.



Figura 3 – Interior, de classe única, das automotoras Allan que realizavam os serviços na linha do Leste. Foto obtida de João Silva - Js_trains (Flickr)

Análise detalhada das alternativas

As alegadas alternativas (asseguradas) não existem para a totalidade do percurso em causa, garantindo-se apenas as ligações entre os principais centros populacionais contíguos, mais uma carreira Expresso semanal que circula entre Torres Novas, Abrantes e Portalegre.

As matrizes da figura 4 e quadro 1 permitem a visualização da ausência ou da existência das alternativas diretas que se processam entre as principais origens e destinos proporcionados pelo antigo serviço ferroviário Entroncamento-Elvas, sem mencionar a frequência e o período de funcionamento dos serviços “alternativos” cuja informação pode ser consultada no quadro 2 e nos horários presentes no Anexo II e no Anexo III. Badajoz não se encontra aqui incluída pois apenas mantém ligações rodoviárias com Elvas, Évora e Lisboa, não havendo ligações facilitadas com Torres Novas, Abrantes, Ponte de Sôr ou Portalegre, o que é paradigmático quando constantemente os discursos vão no sentido de promover a coesão e cooperação

transfronteiriça entre a Extremadura e a comunidade intermunicipal do Alto Alentejo.

Entroncamento



	Torres Novas *				
		Abrantes			
			Ponte de Sôr		
				Crato	
					Portalegre
					

Figura 4 – Matriz das alternativas diretas, por operador, para as principais origens e destinos proporcionados pelo antigo serviço ferroviário Entroncamento-Elvas.

* A inclusão da localidade Torres Novas deve-se à inexistência de serviços rodoviários de longo curso a operar no concelho do Entroncamento.

Quadro 1 – Alternativas rodoviárias diretas ao serviço ferroviário da linha do Leste

Entroncamento	Abrantes	Bemposta	Ponte de Sôr	Torre d. Vargens	Crato	Portalegre	Elvas	Badajoz
Entroncamento	Abrantes							
	Abrantes	Bemposta	Ponte de Sôr					
	Abrantes	Bemposta						
Torres Novas	Abrantes	----->					Portalegre	
			Ponte de Sôr	Torre d. Vargens				
			Ponte de Sôr	----->	Crato	Portalegre		
					Crato	Portalegre		
						Portalegre	Elvas	
							Elvas	Badajoz

Duas vezes por semana existe uma carreira entre Torres Novas, Abrantes e Portalegre sem

paragens intermédias, constituindo a concessão Leiria-Portalegre. Esta acaba por ser a única alternativa real para o serviço da linha do Leste, embora não sirva quaisquer outras localidades nem se complemente com as referidas carreiras interurbanas para as deslocações para Ponte de Sôr, Crato e Elvas. Por isso, Elvas fica mais longe de qualquer destino do Médio Tejo, Centro e Norte do país e Portalegre fica dependente da existência de atividades escolares para se poder conectar com o Médio Tejo. Não obstante, a cidade do Entroncamento mais as suas ligações ferroviárias regionais até Santarém e Tomar e as ligações nacionais que se processam desde esta estação, ficam arredadas desta carreira Expresso que não efetua paragens entre Torres Novas e Abrantes.

Por outro lado, as matrizes apenas evidenciam a ausência/existência de ligações percurso-a-percurso. A maior parte dos horários de cada um desses percursos é incompatível com o percurso seguinte pelo que poucas são as alternativas de transbordo. Essa incompatibilidade, por vezes, é da ordem de minutos pelo que as alternativas com transbordo são, também, muito reduzidas. Da análise de todas as alternativas que implicam transbordo, constata-se que os dois eixos interurbanos com terminal em Portalegre (sentido Elvas e sentido Crato-Ponte de Sôr) possuem horários desarticulados e que impedem, de um ponto de vista digno, qualquer deslocação desde Ponte de Sôr e Crato até Elvas ou Badajoz. Igualmente, a carreira Abrantes-Ponte de Sôr não possui horários articulados de ligação com Portalegre ou com Torres Novas/Entroncamento.

O quadro 2 resume a realidade das ligações que obrigam a transbordo no eixo Entroncamento-Badajoz, considerando que as ligações até Badajoz se fazem via carreira da Rodoviária do Alentejo da concessão Évora-Badajoz. No Anexo II e no Anexo III, encontram-se os horários das diversas ligações que permitiram a análise seguinte.

Quadro 2 – Resumo das características das alternativas às viagens da linha do Leste, para os principais centros urbanos servidos, para origens e destinos com obrigação de transbordo

Deslocação		km	Tempo	Número de transbordos	Viagens
Entroncamento	Ponte de Sôr	57	2h49	1	1 viagem por dia aos dias úteis.
	Crato	93	<i>Não há possibilidade</i>		
	Portalegre	110	4h28 2h00*	2 (sem garantia de enlace)	1 viagem por dia aos dias úteis. *De Torres Novas a Portalegre (e volta) às sextas-feiras e domingos, realiza-se uma viagem, com duração de 2 horas.
	Elvas	159	<i>Não há possibilidade</i>		
Abrantes	Crato	64	<i>Não há possibilidade</i>		
	Elvas	130	<i>Não há possibilidade</i>		
Ponte de Sôr	Elvas	102	cerca de 3 horas	1 (sem garantia de enlace)	1 viagem no sentido Elvas-Ponte de Sôr aos dias úteis. Sentido inverso, uma viagem apenas aos dias úteis em julho.
Crato	Elvas	66	cerca de 2 horas	1	1 viagem diária para cada sentido aos dias úteis. À sexta-feira, uma adicional no sentido Crato-Elvas em 3h05.

Relativamente aos destinos exteriores à linha do Leste, para os quais o enlace no Entroncamento permitia alcançar inúmeros destinos no eixo litoral do continente Português, o panorama das ligações dos “operadores rodoviários locais” é bem mais desanimador. Em qualquer uma das viagens analisadas para Coimbra, Aveiro ou Porto, o modo rodoviário apresenta uma desvantagem em tempos de viagem que pode ir de uns negligenciáveis 14 ou 34 minutos até diferenças superiores a 60, 90 ou mesmo 120 minutos. No caso de Crato e Ponte de Sôr opta-se por não colocar os tempos de viagem, porque estes ultrapassam os limites mínimos aceitáveis para deslocações em distâncias daquela ordem de grandeza, dada a obrigação de vir efetuar transbordo em Lisboa. O quadro 3 reúne esses valores e, novamente, os horários que permitiram a análise encontram-se no Anexo II e no Anexo III.

Quadro 3 – Comparação entre os tempos para Coimbra, Aveiro e Porto desde os principais pontos da linha do Leste por modo ferroviário (a preto, em cima) e rodoviário (a vermelho, em baixo)

Destino \ Origem	Coimbra		Aveiro		Porto	
	Melhor	Diferença	Melhor	Diferença	Melhor	Diferença
Elvas	03:53 05:30	+ 1h37	04:23 06:45	+ 2h22	05:03 06:30	+ 1h27
Portalegre	03:06 03:40 A	+ 0h34	03:36 04:45 A	+ 1h09	04:16 04:30 A	+ 0h14
Crato	02:52 NULL		03:22 NULL		04:02 NULL	
Ponte de Sôr	02:14 NULL		02:44 NULL		03:24 NULL	

A - a ligação com Portalegre é apenas **semanal e no período de atividades escolares**. As restantes alternativas implicam dispêndio considerável de tempo, pelo trajeto e transbordos associados.

NOTAS

Viagens ferroviárias com transbordo no Entroncamento. Somente no sentido Alentejo – Norte. No sentido inverso, a CP não garantia o transbordo.

Nas viagens rodoviárias consideram-se todas aquelas que dispõem de transbordos garantidos ou com margem suficiente de transbordo. Foram descartadas as alternativas de viagem que

decorrem de desdobramentos ou de reforços semanais com horários ou tempos de percurso desinteressantes face às restantes alternativas.

A figura 5 apresenta o trajeto ferroviário da linha do Leste (a preto, tracejado) em oposição com a rede rodoviária de longo curso que serve a região. Vislumbra-se uma rede pouco coesa, desprovida de alguma hierarquia, cuja aparente abrangência resulta dos enormes percursos que cada carreira realiza no interior da região, com graves penalizações nos tempos de viagem para os destinos mais procurados. Adicione-se que esta rede não permite a sua utilização em regime interurbano, podendo ser utilizadas mediante pagamento de um suplemento incluído no preço do bilhete cujo valor mínimo é 6,00 EUR (RNE, 2012).



Figura 5 – Trajeto da linha ferroviária do Leste, a tracejado, e das concessões de carreira Expresso na região (DGTTF, 2005).

As reações e a imprensa

HOY.es De la Torre (2010):

Com a reativação do serviço Regional entre Entroncamento e Badajoz, foi escrito por Alonso de la Torre no jornal HOY, na secção da Extremadura, um artigo com o título “Un tren nuevo a Portugal”. Ironizando um pouco, de la Torre compara o êxtase que se vive na comunicação social local sempre que existe uma nova ligação aérea no aeroporto de Talavera de la Real,

junto a Badajoz, com o que acontece sempre que há novos percursos ferroviários: “se se coloca ou se repõe um comboio, a ninguém ocorre fazer uma conferência de imprensa. E se a ligação é um humilde comboio que une, ou melhor, volta a unir, a Extremadura com Portugal, então já nem aparece na página web da Renfe” (traduzido do original). De la Torre refere ainda a pouca informação prestada acerca da nova ligação para o Entroncamento, também, no site da CP que não referia esta ligação no seu separador de serviços internacionais.



Público (2011):

O artigo que o Público escreve sobre o fim do serviço de passageiros na linha do Leste tem o título "Agora que decidi trocar o carro pelo comboio é que vão acabar com ele?" parafraseado de Fátima Teixeira, engenheira numa fábrica em Elvas mas oriunda do Porto. Fátima Teixeira escolhia a ligação Elvas-Porto efetuada pela CP, com transbordo no Entroncamento, dizendo ter um preço “razoável” (30,50 EUR) e que compensa no tempo de viagem que apenas era uma hora superior face à viagem de automóvel.

No artigo são ainda referidos outros exemplos de deslocações de Badajoz e da região do Alto Alentejo para zonas do litoral de Portugal Continental, destacando-se a reação de incredulidade e revolta de alguns clientes do serviço, ao saber da sua supressão pelo jornalista do Público.

Ao longo de uma viagem acompanhada pelo jornal Público, retratam-se algumas peculiaridades do material circulante e ainda se fazem breves referências à recente modernização da via, comentando o artigo do jornal Público que, com outro material circulante, a percurso do Entroncamento a Elvas “poderia ser feito em pouco mais de duas horas”.

Blogue Arronches em Notícias (Arronches em Notícias, 2011):

Nos apeadeiros de Assumar (PK 226,8) e Arronches (PK 233,2) foram colocadas bandeiras negras, por um grupo de cidadãos de Arronches e Monforte, como forma de protesto.

Na imprensa em geral, a notícia foi dada praticamente como se fora uma cópia do preconizado no PET. Sem um mínimo de crítica ou sentido de investigação, os meios de comunicação social – numa forma geral, repete-se – reproduziram o conteúdo do PET, como é exemplo a notícia do semanário Expresso (2011) e do Sol (2011).

Outras soluções em contextos idênticos

a) Lleida -> La Pobla de Segur

Face ao agravamento das condições económicas, os FGC (Ferrocarriles de la Generalitat de

Catalunya) modificaram a sua oferta no corredor Lleida – La Pobla de Segur. Contando com um conjunto de 6 circulações e mais 16 parciais no troço Lleida-Balaguer, a solução para reduzir custos procurando o equilíbrio operacional, centrou-se na eliminação de um vasto conjunto de ligações. De momento, apenas se realiza uma ligação por sentido à qual se juntam quatro parciais por sentido (FGC, 2013).

Ao mesmo tempo, a oferta rodoviária foi revista totalmente no sentido de complementar a oferta ferroviária em termos de ligações e de rebatimento. A oferta tarifária foi igualmente renovada por forma a ter um carácter eminentemente territorial. Ou seja, o cliente adquire um título de transporte válido para um determinado percurso, independentemente de o realizar por comboio ou autocarro (El País, 2012). No Anexo IV, encontra-se a atual ficha horária deste eixo.

b) Ourense -> Puebla de Sanabria (-> Valladolid)

Idêntica solução encontrou-se em estudo para a substituição do serviço Regional Ourense-Puebla de Sanabria. Com apenas 9000 passageiros ao ano, o Ministério do Fomento estudou a criação das melhores alternativas em termos rodoviários para que todas as populações servidas pelo comboio Regional continuem com alternativas diretas e válidas no troço referido. Contudo, o serviço ferroviário continuou em atividade até que a alternativa fosse encontrada e posteriormente discutida com os atores locais.

Por outro lado, a ligação entre Puebla de Sanabria e Valladolid, via Zamora-Medina cuja supressão tinha sido avaliada, não foi encerrada devido à falta de transportes rodoviários alternativos com qualidade equiparada ao serviço ferroviário. No Anexo V, encontra-se uma análise sobre o estudo efetuado para este eixo (INECO, 2012).

c) Huelva -> Zafra

No caso da linha Huelva-Zafra, a manutenção do serviço ferroviário passou por uma reformulação completa do serviço na Extremadura. Este eixo passou a ser servido por um comboio de categoria Intercity entre Madrid Atocha e Huelva, e respetivo regresso, servindo Plasencia, Cáceres, Mérida e Zafra, funcionando todas as sextas, sábados e domingos. Este novo serviço permitiu substituir o anterior serviço Regional com partida às segundas feiras de Zafra ao início da manhã (antes das 06:00) e regresso às sextas-feiras pelas 19:30 (GOBEX, 2013). Esta alteração além de permitir uma redução substancial de custos associados à exploração da ligação Madrid-Mérida-Zafra e Zafra-Huelva, dotou todo o território entre Zafra e Huelva de uma ligação mais frequente, a horas que se podem discutir ser mais consentâneas com o serviço que se quer prestar, mais abrangente ao passar a servir duas capitais (Mérida e Cáceres) e a providenciar a segunda ligação da Extremadura até à Andaluzia. Do serviço na linha Zafra-Huelva faz também parte a ligação parcial de Jabugo a Huelva e volta, um Regional

com horários tipicamente laborais. Antes da alteração efetuada estes quatro comboios (Zafra-Huelva e vv., Jabugo-Huelva e vv.) tinham um nível de passageiros muito semelhante ao do Leste: aproximadamente 32 mil ao ano (INECO, 2012).

Obviamente, todas estas alterações foram efetuadas sem folclores de Planos “Estratégicos” de Transporte cuja introdução aqui se relembra (MEE, 2011):

“Um caminho a seguir no sector das infra-estruturas e transportes. Estão aqui presentes um conjunto de opções resultantes da consciência de que os recursos públicos disponibilizados pelos contribuintes Portugueses são limitados.

Essa consciência implica realismo, esse realismo implica responsabilidade, essa responsabilidade convida à coragem para optar por medidas que serão certamente impopulares mas fundamentais(...)”

A temática da oportunidade de realização de determinadas ligações de transporte público pelo modo ferroviário, a sua articulação com a rede de transportes Nacional e a “adequação” de determinadas ligações era já uma preocupação em Portugal na década de 1940. O Diário do Governo nº 200 (7/9/1945: 730), citado por Pacheco (2004), enquadrava essas preocupações do seguinte modo:

(...) regimes especiais de exploração económica nas linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal, [se] mesmo naqueles regimes, continuarem a ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração, desde que, em vez desta, seja estabelecida, pela empresa ou empresas concessionárias de transportes interessadas (...) uma carreira com percurso equivalente (...).

Salientando-se o conjunto de palavras “Desde que, em vez desta, seja estabelecida, pela empresa ou empresas concessionárias de transportes interessadas uma carreira com percurso equivalente.” É visível a preocupação de evitar o isolamento das populações mediante transporte público procurando atendê-las com outras soluções de transporte. Por outro lado, ao longo das linhas do designado PET, 66 anos depois e já em contexto democrático, é visível uma certa tentativa de branqueamento da responsabilidade de providenciar modos alternativos de transporte às populações afetadas pela decisão Governamental. Por outro lado, o que o mentor do PET repetiu até à exaustão “ninguém ficará sem transportes” e aquilo que realmente aconteceu é uma fantástica habilidade política que possibilita a criação de

sarcásticos comentários humorísticos. Diga-se, em absoluta procura da verdade, que realmente todos os afetados continuaram com transportes...quais os seus destinos, abrangência, frequência, preço ou integração com outros modos de transporte é algo que não interessa procurar saber. O que realmente importa são os números e esses fundamentam – com habilidade – as palavras proferidas.

Por essa via, o serviço prestado ao longo dos 175 km entre o Entroncamento e Badajoz foi segmentado em diversos percursos, sem ligação facilitada entre si, o que configura uma grande aventura para o cliente que deseje efetuar uma viagem entre os pontos de maior procura na linha: Entroncamento, Abrantes, Portalegre, Elvas e Badajoz. Aliás, as concessões que se dizem ter sido criadas e devidamente articuladas para promover modos alternativos...já existiam todas muito antes do fim do serviço ferroviário! A sua existência até era mais vasta, com as ligações rodoviárias que entretanto foram sendo suprimidas. Se já existiam, pois então por que situação é que aquelas 28 mil almas anuais procuravam realizar a sua viagem por caminho-de-ferro?

Em curiosa situação ficou toda a estratégia de promoção do transporte público na integração territorial e social Portugal-Espanha, em especial Alentejo-Extremadura ... bom, a menos que se considere todo o Alentejo como Elvas e toda a Extremadura como Badajoz . Aí sim, vamos bem sucedidos.

Soluções

Está comprovado que a alternativa anunciada pelo Governo é a consideração do somatório das várias concessões como se de uma só se tratasse. O que só mostra desconhecimento e alheamento da realidade...ou talvez uma outra estratégia de desenvolvimento territorial com manipulação da opinião pública.

1. A solução mais eficiente de efetuar a curto prazo seria a reformulação da oferta da concessão da carreira Expresso Leiria-Portalegre:

- a mais evidente seria a criação de um enlace para Elvas, ou mesmo Badajoz, em carreira de serviço Interurbano servindo Arronches, Monforte e Santa Eulália. Inclusivamente, o autocarro da ligação Leiria-Portalegre poderia continuar até Elvas/Badajoz, mudando de categoria em Portalegre. Seria algo a efetuar para contornar os diversos imperativos legais que instituem as concessões rodoviárias, mantendo as denominações do serviço atual com um só veículo, o que seria possivelmente realizável dentro dos acordos das operadoras. Em alternativa, inovando e simplificando a questão, seria interessante estudar a possibilidade de implementar a metodologia de “produto compartilhado”, isto é, um serviço de longo curso que permitisse a utilização em deslocações interurbanas num determinado percurso. Nesta perspetiva adotaria a designação Leiria-Badajoz, efetuando serviço interurbano no troço Portalegre-Badajoz;

- a inclusão de trajeto e paragem pelo Entroncamento permitiria o rebatimento a um conjunto

de ligações ferroviárias, melhorando a acessibilidade das populações a outros locais de reconhecida importância económica e social;

· funcionamento mais abrangente, com eventual alteração de horários, acompanhada de um programa de promoção daquela “alternativa” rodoviária por forma a intercalar novos clientes.

2. Uma reformulação das concessões das carreiras Expresso de Lisboa para Portalegre permitiria, com os mesmos recursos atualmente empregues, dotar a região do Alto Alentejo com um serviço de transporte público mais coeso, abrangente e perceptível. Por exemplo, a concessão de Lisboa a Castelo de Vide / Santo António das Areias segue via Mora-Ponte de Sôr, dirigindo-se posteriormente até Portalegre via Tolosa e Alpalhão, passando por Gavião sem efetuar paragem. Em contraste, a concessão Leiria-Portalegre não efetua paragens entre Abrantes e Portalegre. Enquanto a primeira faz um desvio longo e propositado para atender as localidades de Tolosa, Gáfete e Alpalhão, a segunda apesar de passar próximo destas localidades não efetua qualquer paragem. Este modelo tem como consequência o desperdício de oportunidade de realizar serviços mais rápidos sem sacrificar a mobilidade das populações, a reduzida abrangência territorial no Alto Alentejo, a falta de complementaridade com outros modos e, obviamente, o alargamento desnecessário do tempo de viagem. O ordenamento desta série de serviços de carreira Expresso no Alto Alentejo iria permitir um melhor funcionamento da rede rodoviária e até certas economias de escala sempre e quando houvesse a aplicação do conceito, já explanado, de “produto compartilhado”.

3. A fusão das concessões Torres Novas – Abrantes (Rápida Médio Tejo, da Rodoviária do Tejo) com Ponte de Sôr – Abrantes (da Rodoviária do Alentejo). Seria realizado através de uma parceria a realizar entre as duas empresas, enquanto operadoras, com a participação das comunidades intermunicipais do Médio Tejo e Alto Alentejo enquanto agentes reguladores.

4. A manutenção do serviço ferroviário na linha do Leste passaria pela assunção de um produto mais vocacionado para o longo curso em virtude das características geométricas e da própria procura. A procura no tempo antecedente ao fim do serviço ferroviário era maioritariamente de complemento ao longo curso ou de comunicação entre as três principais zonas que atravessava (Médio Tejo, Norte Alentejano e zona urbana de Badajoz), pelo que nesse segmento de mercado podia ainda haver muito a explorar, no sentido de procurar uma redução efetiva de custos e, preferencialmente, uma maximização das receitas. Por outro lado, uma oferta de serviços marcadamente regionais ou interurbanos, tendo em consideração a reduzida dinâmica económica e populacional no raio de ação de cada uma das paragens do serviço ferroviário, seria bastante difícil de implementar.

O argumento, tantas vezes indicado como se de um lugar-comum se tratasse, da distância de certas gares às povoações de maior importância poderia jogar a favor da manutenção deste serviço caso se sobre ele fossem articuladas certas ações para o incluir numa oferta geral a nível nacional. É referido em diversos estudos desta área que a atratividade das ligações de longo curso – medida em tempo total de viagem, conforto e amenidades, conjugada com a (falta de) oportunidade de realizar essas deslocações por outro modo – permite que os seus clientes estejam dispostos a percorrer uma maior distância até ao respetivo local de embarque.

Complementarmente a essa observação, existe também um enorme fator atrativo associado à questão da marca “longo curso” em Portugal que facilmente se percebe em eixos com os dois tipos de serviço: muitos clientes estão dispostos a percorrer 10, 15 ou 20 km para alcançar uma paragem de um serviço ferroviário de longo curso mas jamais o fariam para um serviço sem ter uma marca associada ao “longo curso”. Mesmo para o mesmo trajeto, mesmo com tempos de viagem não significativamente diferentes (vd. eixo Coimbra-Guarda, ou serviços de fim de semana na linha do Norte).

Conclusões

A defesa da existência de alternativas com base nos operadores locais cai integralmente por terra, a menos que se defenda que o cliente do Entroncamento a Elvas tenha de realizar três transbordos: Abrantes, Ponte de Sôr e Portalegre. Com o requinte de ser necessário pernoitar nesta.

Existe apenas uma alternativa relativamente coincidente com a linha do Leste, oferecendo enlances a Coimbra e Porto em tempos relativamente semelhantes ao caminho-de-ferro. Trata-se de uma circulação que se efetua às sextas e aos domingos entre Portalegre e Leiria pela hora do almoço, regressando a meio da tarde. As ligações de e para Elvas a esta carreira são impossíveis de realizar pelos horários da concessão de cariz Interurbana explorada nesse percurso. Apesar da existência dessa alternativa, constata-se que as únicas paragens que efetua realizam-se em Abrantes, Torres Novas e Fátima, não prestando um contributo válido na vertebração do território do Norte Alentejano por ignorar os mercados de Crato, Alter do Chão e Ponte de Sôr que o comboio integrava na sua oferta.

Nada contra a substituição modal desde que cumpra com parâmetros de qualidade e tarifas semelhantes ao do caminho-de-ferro. Especialmente, o fácil acesso a informação sobre horários, preços e percursos, informação em tempo real e espera em condições minimamente dignas e totalmente seguras. Especialmente que seja executado um conjunto de procedimentos que tenha respeito pelo cliente na fase de transição modal, com fornecimento de total informação detalhada sobre as alternativas prestadas. Só assim se conseguem proteger os clientes do antigo serviço ferroviário e a sua mobilidade por transporte público.

Caso contrário, o trabalho não é sério.

O cliente ocasional, pouco habituado à utilização do transporte público, ficará muito mais ansioso ao utilizar o autocarro face ao comboio. Isto porque os graus de apoio ao cliente ferroviário são muito superiores ao cliente rodoviário nomeadamente durante a espera pelo seu transporte. Para os novos utilizadores, ou para os poucos frequentes, é relativamente fácil obter informação sobre o serviço ferroviário para utilizar antes de realizar a viagem, na espera para realizar a viagem e durante a realização da viagem. Com as novas tecnologias, e não só, é fácil saber a localização da estação ou do apeadeiro numa determinada localidade. A consulta do horário e do preço da viagem é também facilitada, através do telefone ou da internet. Por outro lado, o cliente sabe que pode estar relativamente descansado enquanto o seu comboio não chega, pois facilmente a sua presença é detetada mesmo em caso de

paragem facultativa. Em caso de atraso ou supressão, o cliente pode obter informação sobre o estado da circulação através da megafonia existente no local de embarque ou através do serviço de telefone. Já a bordo e preparando o cliente o seu desembarque, este saberá que chegou ao seu destino sem necessitar de solicitar paragem, o que se torna complicado para quem não conhece o percurso. E, mesmo no caso de ter de solicitar a paragem, o pessoal a bordo tem já conhecimento prévio de que há passageiro(s) para desembarcar num determinado ponto. Atualmente, nada disto acontece na larga generalidade de qualquer serviço rodoviário de passageiros.

Pese toda a crítica que pode ser feita ao operador CP, o facto é que este operador público é o único em Portugal que disponibiliza informação correta, detalhada e facilmente interpretada pelos seus clientes, independentemente do canal (presencial, personalizado a bordo ou em terra, telefone ou internet). Para termo de comparação, a reunião dos horários das alternativas possíveis foi feita de modo ad hoc pela inexistência de uma base de dados que reúna informação sobre serviços de transporte a um nível regional, tendo sido feita num prazo de três (!) semanas. A descoberta do serviço Expresso entre Leiria e Portalegre foi feita fruto do acaso. Em qualquer um dos operadores, a informação sobre horários disponibilizada nos respetivos sites é muito pouco esclarecedora e incompleta, não informando o cliente da totalidade das alternativas, percursos e horários realmente existentes. Tanto assim é na Rodoviária do Tejo, como na Rodoviária do Alentejo e, particularmente, na Rede Expressos onde a consulta apenas pode ser feita percurso-a-percurso. Por telefone, não parece haver uma mínima preocupação na formação dos operadores por parte das empresas rodoviárias. Presencialmente, consegue-se obter alguma informação mas apenas nos locais onde a empresa possui estações e, naturalmente, no respetivo horário de funcionamento.

Portugal tem ainda muito por estudar e explorar na área de servir, com mínimos aceitáveis, a sua população mediante transporte público. Infelizmente, o atual Governo desbaratou a oportunidade de ouro que seria a reformulação do serviço de transportes públicos através da realização de uma reflexão séria e integrada que apreciasse e avaliasse as reais necessidades de mobilidade ao longo do território, para melhor servir a população. Um exercício de diálogo e de gestão dos meios e dos recursos que não foi feito na altura que mais era necessário, tendo-se optado por soluções “embrutecidas”, alheadas da realidade, dando por consumado de que era urgente fazê-lo, “é isto ou a falência”, e não havia tempo para estudar alternativas. Um convite implacável a “Puni-vos, porque haveis vivido acima das possibilidades”. O tempo veio dar razão a algo: não havia tempo de estudar alternativas, não obstante o Governo e a CP terem optado pelo argumento que foram estudadas as alternativas aos serviços a suprimir. E que estes passariam a ser assegurados por concessões rodoviárias de operadores locais. Intrujice.

O que se passou no Norte Alentejano com a supressão do serviço ferroviário, prova a pouca seriedade e a falta de honestidade que este Governo, especialmente a Secretaria de Estado dos Transportes, Obras Públicas e Comunicações (designação à data), aplicou à reformulação do serviço de transportes públicos em Portugal, o PET. Neste caso particular, sem assegurar qualquer nova contrapartida ou renegociação de concessões para melhor servir as populações, deixou todo o território apenas com o serviço da Rodoviária do Alentejo, S.A. O trabalho de

reduzir custos no serviço ferroviário, necessário face à situação nacional, foi substancialmente executado através da redução drástica e repentina de serviços. Só que esse trabalho deve ser feito de uma perspetiva integrada, racionalizando os recursos e tirando o melhor partido de todos os operadores intervenientes, buscando sinergias e evitando desperdícios efetivamente redundantes.

Resta a quem ainda se quer movimentar e, para desespero deste Governo, não possui veículo particular, experimentar o site AMOVENS que possibilita a partilha de boleias.

Bibliografia

A Nossa Terrinha (2011). “Portalegre – mais uma capital de distrito sem ferrovia“, outubro, consultado na internet a 30 de dezembro de 2011. URL: <http://anossaterrinha.blogspot.pt/2011/10/portalegre-mais-uma-capital-de-distrito.html>

Arronches em Notícias (2011a). “Arronches – Protesto contra o encerramento da linha do Leste entre Abrantes e Badajoz“, 31 de dezembro, consultado na internet a 30 de dezembro de 2013. URL: <http://arronchesemnoticias.blogspot.pt/2011/12/arronches-protesto-contra-o.html>

Arronches em Notícias (2011b). “Valência de Alcântara - Organizações sindicais e de ambientalistas de Portugal e Espanha protestam contra desaparecimento da circulação ferroviária“, 28 de dezembro, consultado na internet a 30 de dezembro de 2013. URL: <http://arronchesemnoticias.blogspot.pt/2011/12/valencia-de-alcantara-organizacoes.html>

AMOVENS. Consultado na internet a 30 de dezembro de 2013. URL: <http://pt.amovens.com/pt/>
De la Torre, J.R.A. (2010). “Un tren nuevo a Portugal”.

Hoy, 9 de julho, consultado na internet a 30 de dezembro de 2013.
URL: <http://www.hoy.es/v/20100709/badajoz/tren-nuevo-portugal-20100709.html>

CP – Comboios de Portugal, E.P.E. (2012). Consulta de horários e preços. Consultado na internet a 30 de dezembro de 2013. URL: <http://www.cp.pt>

DGTTF – Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (2005). Caracterização dos Serviços Expresso e de Alta Qualidade. Consultado na internet [URL: <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Observatorio/Relatorios/ServicosExpresso/Documents/Caracteriza%C3%A7%C3%A3o%20servi%C3%A7os%20Expresso%20e%20Alta%20Qualidade.pdf>] a 27 de junho de 2013.

El País (2012). “La Generalitat abarata el tren Lleida-La Pobla y suprime convoyes“, 1 de fevereiro, consultado na internet a 27 de junho de 2013. URL: http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/01/31/catalunya/1328019995_529370.html

El Periódico Extremadura (2013). “Badajoz crece en 931 habitantes, sin contar con la separación de Guadiana“, 8 de janeiro, consultado na internet a 7 de janeiro de 2014.

URL:

http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/badajoz/badajoz-crece-931-habitantes-contar-s-eparacion-guadiana_704126.html

Expresso (2011). “Serviço de passageiros vai acabar nas linhas do Leste e do Vouga”, 15 de outubro, consultado na internet a 30 de dezembro de 2011. URL:

<http://expresso.sapo.pt/servico-de-passageiros-vai-acabar-nas-linhas-do-leste-e-do-vouga=f680859>

FGC – Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2013). Consulta de horários e preços. Consultado na internet a 30 de dezembro de 2013. URL: <http://www.fgc.cat>

GOBEX - Gobierno de Extremadura (2013). El Gobierno de Extremadura garantiza el servicio ferroviario Zafra-Huelva y lamenta la confusión que está creando el PSOE en los ciudadanos. Consultado na internet a 12 de março de 2013. URL:

<http://www.gobex.es/salaprensa/view/press/press/detalle.php?id=8160>

INE – Instituto Nacional de Estatística (2011). Censos - Resultados definitivos. Região Alentejo – 2011. Consultado na internet a 27 de junho de 2013. URL:

http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=156654102&PUBLICACOESstema=55466&PUBLICACOESmodo=2

INECO - Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (2012). Definición de los Servicios Ferroviarios de Media Distancia que se regirán por Obligaciones de Servicio Público y Análisis Intermodal por corredores de los servicios de Transporte de Viajeros de Media Distancia por Ferrocarril y Carretera. 328p. Consultado na internet a 30 de dezembro de 2013 e disponibilizado por jornal El País. URL:

<http://ep00.epimg.net/descargables/2013/05/16/d7741b67fe19b54a447b0e29d88f7a43.pdf>

MEE - Ministério da Economia e do Emprego (2011). Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015. Lisboa. 90 p.

Pacheco, E. (2004). Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes. Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para a obtenção de grau de Doutor em Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES.

Público (2011). “Agora que decidi trocar o carro pelo comboio é que vão acabar com ele?”, 31 de outubro, consultado na internet a 30 de dezembro de 2013. URL:

<http://www.publico.pt/local/noticia/agora-que-decidi-trocar-o-carro-pelo-comboio-e-que-vao-acabar-com-ele-1519016>

RA - Rodoviária do Alentejo, S.A. (2012). Consulta de horários e preços. Consultado na internet a 2 de janeiro de 2013. URL: <http://www.rodalentejo.pt>

RNE - Rede Expressos, Lda. (2012). Consulta de horários e preços. Consultado na internet a 22 de dezembro de 2012. URL: <http://www.rede-expressos.pt/>

RT - Rodoviária do Tejo, S.A. (2012). Consulta de horários e preços. Consultado na internet a 22 de dezembro de 2012. URL: <http://www.rodotejo.pt>

Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011. D.R. I Série. 216 (2011-11-10) p. 4796-4821

Sobre a Ponte – Blogue (2011). “Transportes Públicos no Alto Alentejo”, outubro, consultado na internet a 30 de dezembro de 2011. URL: <http://sobreponte.blogspot.pt/2011/10/transportes-publicos-no-alto-alentejo.html>

Sol (2011). “CP: Linha do Leste e Beja-Funcheira páram a 1 de Janeiro”, 17 de dezembro, consultado na internet a 30 de dezembro de 2011. URL: http://sol.sapo.pt/inicio/Sociedade/Interior.aspx?content_id=36485

Anexos

[Índice do relatório sobre a supressão do serviço ferroviário de passageiros na linha do Leste.](#)

[II. Descrição e horários dos serviços rodoviários que constituem a alternativa ao serviço ferroviário.](#)

[III. Horários coligidos do serviço rodoviário na região.](#)

[IV. Resumo da análise do INECO ao serviço ferroviário no corredor Medina del Campo – Ourense Empalme.](#)

[Anexo 1 - Horário FGC da linha Lleida – La Pobla de Segur.](#)