



JORNAL de BARCELOS



JORGE O CULISTA

Directora Zita Fonseca Directores Adjuntos Luís Manuel Cunha / José Carlos Braga

www.jornaldebarcelos.com / Semanário / Ano LV / II Série / N.º 143 / Quarta-feira 14 de Abril 2004 / 0,50 euros

Cada barcelense consome, em média, 31 metros cúbicos de água por ano

Apenas 40% do concelho tem água da rede pública

Apesar do crescimento da rede de abastecimento, 60% da população do concelho continua sem água da rede pública. Das 40.209 habitações recenseadas pelo INE,

apenas 15.862 são abastecidas por ramais públicos. A situação é tanto mais grave quando se sabe que a generalidade da água dos poços particulares está

contaminada. Em 2002, Fernando Reis reconheceu tratar-se de um problema de saúde pública que era necessário resolver nos próximos anos. Pág. 4



Trinta e um casos de SIDA em 20 anos

Pág. 2

Os dados disponíveis na Comissão Distrital de Luta Contra a SIDA referem a existência de 31 pessoas infectadas no concelho de Barcelos entre 1983 e 2003. Estes são apenas os casos notificados pelos médicos, não havendo informação disponível quando ao número de pessoas que já morreram. Também não há dados sobre idade, sexo ou grupo de risco.

PSD pode ficar sozinho na Assembleia de Couto

Pág. 3

Os três eleitos do PP na Assembleia de Freguesia de Couto S. Tiago ponderam demitir-se. Não se prevê que os seus lugares sejam ocupados pelos suplentes. O PSD ficará sem oposição.

págs. 8 e 9

Ramal de Braga pode reabrir já na próxima semana



Campanha de substituição "Usado por Novo"

Substitua os seus óculos e saia a ganhar



Óptica₂
desde 1976

GRUPOTICO
olhar português



Comboios Alfa Pendular vão circular já a partir do dia seis de Junho num troço totalmente remodelado

Reabertura do ramal de Braga prevista para os próximos dias

FOTOS: Paulo Vila



O novo apeadeiro de Coutho de Cambeses

Com a inauguração inicialmente prevista para amanhã mas adiada, ao que o Jornal de Barcelos conseguiu apurar, por razões de indisponibilidade de agenda do primeiro-ministro, espera-se que reabra nos próximos dias à exploração o ramal ferroviário de Braga. A possibilidade de ser inaugurado no dia 15 terá sido aventada pela Refer mas nunca foi confirmada pela CP, a quem agora poderão ser pedidas explicações.

São aproximadamente 15 quilómetros de um troço que surge totalmente remodelado ao fim de quase ano e meio de obras e de um investimento de cerca de 100 milhões de euros. Aliados a uma maior rapidez, o conforto e a segurança são os principais aspectos do novo ramal de Braga. O troço Lousado-Nine foi igualmente objecto de modernização.

Até ao fecho desta edição ainda não era conhecida a nova data para a inauguração do ramal de Braga e, por isso, está criada uma confusão semelhante à gerada por ocasião do encerramento, a 3 de Novembro de 2002: ninguém se entende! Tanto mais que a CP tinha já previsto que a partir de amanhã, "a todos os [comboios] Intercidades", seria "reposta a circulação normal ferroviária no troço Porto Campanhã / Braga / Porto Campanhã, deixando de se realizar por consequência o transbordo rodoviário de substituição". Uma decisão que vem confirmar que o ramal já se encontra em condições de ser reaberto à exploração, mas que parece estar agora sujeita aos condicionamentos da agenda ministerial. Entretanto, a Câmara de Vila Nova de Famalicão pôs a circular anúncios publicitários onde convida a população a participar amanhã na inauguração do troço Lousado-Nine. De qualquer modo, a Rede Ferroviária Nacional -

Refer, tem já concluída a obra e dentro do prazo previsto para a execução: o primeiro trimestre deste ano. Contudo, a modernização do ramal de Braga só foi possível num espaço de tempo tão curto devido ao acordo entre a Refer e a CP que determinou a suspensão da circulação ferroviária entre Nine e Braga durante o período das obras. E, 15 meses após o encerramento, aí está: o ramal de Braga possui agora via dupla - uma assente sobre travessas de betão monobloco, sendo a outra apoiada igualmente em travessas de betão mas bi-bloco -, está totalmente electrificado e vedado em toda a sua extensão e dispõe de novos sistemas de sinalização e de telecomunicações. As 29 passagens de nível foram todas suprimidas e as estações de Arentim, Tadim e Braga - com particular destaque para esta última pela dimensão dos trabalhos - têm novos edifícios de passageiros, interfaces rodoviários e acessos desnivelados. Os apeadeiros

de Coutho de Cambeses, Ruilhe, Aveleda, Mazagão e Ferreiros foram igualmente remodelados e dispõem, todos eles, de parques de estacionamento, espaços verdes e, tal como aconteceu com as estações, as plataformas de embarque são agora bastante maiores. Na prática, o que resta do antigo ramal de Braga é o traçado e, mesmo esse, sofreu rectificações nas curvas de raio mais apertado para diminuir os constrangimentos na circulação e, por conseguinte, permitir velocidades mais elevadas. Será, aliás, o capítulo da velocidade e dos tempos de viagem que, por certo, merecerá maior discussão logo que sejam conhecidos os novos horários. O que só acontecerá, de acordo com informação veiculada pela CP, no acto de inauguração. Tudo quanto o Jornal de Barcelos conseguiu saber sobre esta matéria é que, seguramente, os horários não serão iguais aos praticados antes do encerramento do ramal e que a oferta vai

ser melhorada, estando já definida "a criação da família de comboios Braga-Famalicão em detrimento dos comboios Braga-Nine". Expectativa idêntica está criada relativamente à melhoria do serviço na linha do Minho, especialmente entre Nine e Viana do Castelo, onde a oferta actual está longe de satisfazer as necessidades mínimas dos utentes. Aqui há, no entanto, a garantia dada ao Jornal de Barcelos pela CP em Novembro do ano passado que aponta para um modelo de exploração que "será efectuado em moldes diferentes e com reforço de oferta".

Braga-Porto em menos de uma hora?

Como em qualquer outro eixo ferroviário, também aqui os tempos de viagem, sobretudo os praticados entre o Porto e Braga, dois importantes núcleos económicos, vão ditar o sucesso comercial do ramal. Neste sentido, a CP já anunciou que "os comboios Famalicão-Braga-Porto serão feitos de forma a terem tempos inferiores a uma hora". E o comboio de testes que o Jornal de Barcelos acompanhou a semana passada - em condições excepcionais, é certo - demorou pouco mais de 20 minutos entre Famalicão e Braga, mesmo

efectuando todas as paragens do percurso. No entanto, e pelo menos numa primeira fase, a CP dificilmente conseguirá oferecer viagens com duração inferior a uma hora no eixo Porto-Braga caso opte por manter a totalidade das paragens. Primeiramente, porque o troço da linha do Minho entre a Senhora das Dores e a saída da ponte sobre o rio Ave permanece em via única. Um constrangimento que só será anulado com a construção da variante da Trofa, uma obra que ainda está em projecto. Depois, e apesar dos comboios que a CP terá a circular no ramal de Braga atingirem velocidades máximas na casa dos 140 quilómetros/hora, tal nunca acontecerá nos primeiros meses, período necessário para um melhor assentamento da via e para um último "ataque pesado" - consolidação do balastro em que assentam as travessas. Por isso, pelo menos por enquanto, a velocidade máxima ali permitida situa-se entre os 110 e os 120 quilómetros/hora e a velocidade comercial será ainda inferior. Por último, qualquer velocidade acima dos 140 só será possível e permitida pelas regras que regulam o transporte ferroviário se a via estiver equipada com o Sistema Convel - numa linguagem simplista, um controlador automático de velocidade e sinalização. E este é um

equipamento que só será instalado no ramal de Braga numa fase posterior e que a linha do Minho apenas possuiu no troço entre o Porto e Ermesinde. Nem mesmo os comboios pendulares poderão exceder a fasquia dos 140. A "diminuição do tempo de viagem" entre Braga e o Porto - aproximadamente 54 quilómetros - foi apresentada como sendo o "objectivo base" para a remodelação do ramal. Um projecto que estabeleceu como "objectivos da Refer" a redução do tempo de percurso "para cerca de 36 minutos" com recurso ao "novo material circulante eléctrico" adquirido pela CP. Mas ao que tudo indica, esta é uma marca que só o Alfa Pendular conseguirá bater dado o reduzido número de paragens.

Alfa Pendular em Braga a partir de seis de Junho

Apesar da indefinição quanto aos tempos de viagem a praticar, a reabertura do ramal de Braga - coincidente com a conclusão dos trabalhos de duplicação e electrificação do troço entre Lousado e Nine - trará por certo uma acentuada melhoria das condições de mobilidade dos utentes. O acesso às estações e apeadeiros faz-se agora muito facilmente e, em todos eles, é possível deixar o carro estacionado a poucos metros das plataformas de embarque. Pelas condições da via e pela a excelência dos novos comboios, a qualidade da viagem no novo ramal de Braga é incomparavelmente superior. E embora a oferta não seja por enquanto conhecida, sabe-se já que a partir do dia seis de Junho a CP prolongará o serviço Alfa Pendular a Braga. Serão três comboios diários directos em cada sentido - Lisboa/Braga e Braga/Lisboa. Até lá, mantém-se o modelo anterior de dois comboios intercidades a chegar e outros dois a partir. Um de manhã e o outro ao final do dia.

Paulo Vila



O novo ramal de Braga em números

ESTAÇÃO DE NINE

Modernizada no âmbito da remodelação do troço Lousado-Nine, foi dotada com cinco linhas: duas gerais para Braga, duas gerais para o Minho e uma linha central para resguardo de material circulante, todas interligadas por 16 aparelhos de mudança de via - agulhas - com acesso a um ramal de mercadorias ali existente. É nesta estação que é feita a bifurcação ferroviária da linha do Minho e do ramal de Braga. O antigo edifício foi reaproveitado e enquadrado no projecto da nova estação de Nine. Está situada a quilómetro 39 da linha do Minho.

APEADEIRO DE COUTO DE CAMBESSES

Área de plataforma: 1.748m²; Área de cobertura: 670m²; Área de passeios: 417m²; Área de rampas e escadas: 475m²; Arruamentos dentro do interface: 521m²; Parque de estacionamento: 540m²; Espaços vedes: 806m²; Ponto quilométrico: 42,3

ESTAÇÃO DE ARENTIM

Área de plataforma: 1.760m²; Área de cobertura: 1.192m²; Área de passeios: 2.460m²; Área de rampas e escadas: 559m²; Arruamentos dentro do interface: 2.121m²; Arruamentos fora do interface: 2.669m²; Parque de estacionamento: 866m²; Espaços vedes: 2.435m²; Ponto quilométrico: 44,4

APEADEIRO DE RUIÏLHE

Área de plataforma: 1.779m²; Área de cobertura: 672m²; Área de passeios: 2.460m²; Área de rampas e escadas: 337m²; Arruamentos dentro do interface: 450m²; Parque de estacionamento: 451m²; Espaços vedes: 572m²; Ponto quilométrico: 45,7

ESTAÇÃO DE TADIM

Área de plataforma: 1.760m²; Área de cobertura: 1.192m²; Área de passeios: 1.153m²; Área de rampas e escadas: 547m²; Arruamentos dentro do interface: 1.949m²; Parque de estacionamento: 932m²; Espaços vedes: 2.136m²; Ponto quilométrico: 47,3

APEADEIRO DE AVELEDA

Área de plataforma: 1.760m²; Área de cobertura: 672m²; Área de passeios: 447m²; Área de rampas e escadas: 464m²; Arruamentos dentro do interface: 368m²; Parque de estacionamento: 380m²; Espaços vedes: 502m²; Ponto quilométrico: 49,2

APEADEIRO DE MAZAGÃO

Área de plataforma: 1.760m²; Área de cobertura: 672m²; Área de passeios: 249m²; Área de rampas e escadas: 461m²; Arruamentos dentro do interface: 525m²; Parque de estacionamento: 311m²; Espaços vedes: 603m²; Ponto quilométrico: 50,3

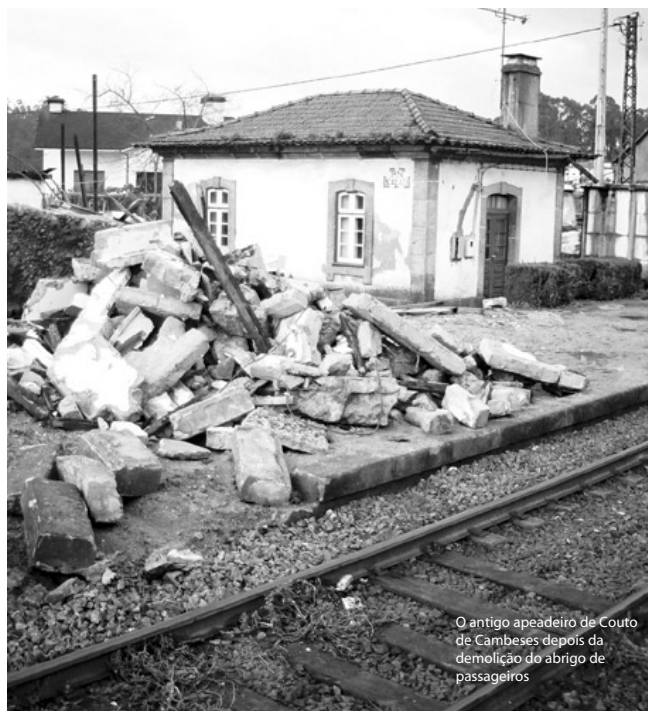
APEADEIRO DE FERREIROS

Área de plataforma: 1.696m²; Área de cobertura: 670m²; Área de passeios: 953m²; Área de rampas e escadas: 355m²; Arruamentos dentro do interface: 526m²; Parque de estacionamento: 332m²; Espaços vedes: 83m²; Ponto quilométrico: 51,8

ESTAÇÃO DE BRAGA

À semelhança do que aconteceu com a estação de Nine, o antigo edifício foi igualmente enquadrado no projecto da nova estação que, para permitir a integração de um balneário pré-romano descoberto durante as obras, teve que ser alterado. Localizada ao quilómetro 53,9, a nova estação dispõe de seis linhas interligadas por dez aparelhos de mudança de via. As plataformas, com uma largura de seis metros, estão integralmente cobertas. No largo da estação, foi criado um parque de estacionamento público subterrâneo com quatro pisos e capacidade para cerca de 550 lugares.

A requalificação urbana da área envolvente atinge os três hectares. O edifício da antiga estação será "libertado para actividades socioculturais" e, contíguo à actual estação, foi construído um outro "vocado preferencialmente para condomínio privado universitário". A construção da nova estação de Braga foi desenvolvida no âmbito do projecto "Estações com Vida", da Invesfer.



O antigo apeadeiro de Couto de Cambeses depois da demolição do abrigo de passageiros

Há quase 130 anos...

Foi no dia 20 de Maio de 1875, a acreditar no programa de inauguração e benção das locomotivas, que à ordem do Rei D. Luís e ao anúncio de uma girândola de foguetes e de "uma salva real de artilharia da fortaleza da Serra do Pilar" o comboio se pôs em marcha, dando-se assim início à cerimónia de inauguração da linha férrea entre o Porto e Braga. Ficavam para trás muitas propostas, discussões e projectos e outros tantos anos de atraso na construção das linhas do Minho e do Douro. Mas era finalmente chegada a hora de levar o "progresso" a outras populações, muito embora estas preferissem teimosamente a construção de estradas do que dos caminhos-de-ferro. A cerimónia, que teve início com a benção das locomotivas pelo "reverendíssimo bispo da cidade do Porto", começou pouco depois das dez horas da manhã na estação de Campanhã, como hoje é conhecida. A bordo seguiam

Suas Majestades e Altezas, os ministros e secretários de Estado e "as pessoas da comitiva real". Para os acompanhar, entre outros, deputados, câmara municipal do Porto, autoridades "superiores, civis e militares" e o presidente da Associação Comercial do Porto. Num outro comboio, seguiram os restante convidados. Como já se percebeu, o ramal de Braga foi inaugurado em simultâneo com o troço da linha do Minho entre Campanhã e Nine. A 14 de Maio de 1875, saía aprovado do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria o horário pelo qual devia "regular-se o transporte de passageiros e mercadorias na linha férrea do Porto a Braga". O número de comboios diários era de apenas três em cada sentido, e destes, dois eram "facultativos" e só se realizavam "quando as necessidades do serviço" o exigissem. Os tempos de viagem variavam entre a

uma hora e cinquenta - no caso do comboio correio - e as três horas e quarenta e cinco minutos. Nessa altura, no ramal de Braga existia apenas uma paragem: em Tadim. Todas as restantes estações e apeadeiros surgiram mais tarde, como foi o caso de Couto de Cambeses, cujos registos apontam 1915 como o ano da instalação do apeadeiro naquela freguesia - a única do concelho de Barcelos por onde o ramal de Braga passa. De resto, a electrificação do ramal de Braga acontece com, pelo menos, 35 anos de atraso. Isto porque, a 10 de Maio de 1968, foi assinado entre a CP e o "Groupement d'Études et d'Electrification de Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz" um contrato para a electrificação do troço entre São Romão e Braga. Porém, a obra nunca chegou a concretizar-se e foi sendo sucessivamente adiada. E não fosse o Euro 2004...

Paulo Vila

Toda a actualidade local em:

www.jornaldebarcelos.com

Notícias Inquéritos Opiniões Foruns