

Pais e funcionárias vão manifestar-se pela reabertura de infantário

Pág. 4

Funcionárias e pais das crianças que frequentavam o Infantário de Santa Maria da Fonte de Baixo vão manifestar-se para exigir que a Segurança Social reabra aquela valência.



Todos os partidos contra a desclassificação do serviço de urgências

Pág. 3

Todos os partidos com assento na Assembleia Municipal se manifestam contra o previsível encerramento do serviço de cirurgia da urgência do Hospital de Barcelos.

JORNAL de BARCELOS



Directora Zita Fonseca Directores Adjuntos José Carlos Braga / Luís Manuel Leite Cunha
www.jornaldebarcelos.com . jornaldebarcelos@mail.telepac.pt / Quarta-feira 27 de Setembro 2006

Semanário . Ano LVII / II Série / N.º 262
0,50 Euros



Presidente da Assembleia Geral diz que “este problema é gravíssimo” (pág. 18)

Direcção do Gil Vicente colocou lugar à disposição



Barcelos de fora da alta velocidade ferroviária

Págs. 14 e 15

ACIB traz pós-graduação para Barcelos

Pág. 8

Nome da Extensão de Vila Cova gera polémica

Pág. 5

EP repavimentou estrada com piso em bom estado

Pág. 7



REGRESSO ÀS AULAS O sucesso escolar depende de uma boa visão

ARMAÇÃO + LENTES
desde 54,50€



Faz já o teu exame visual - Tel. 253 813 811

Novo canal ferroviário da ligação Porto-Vigo passará “tão perto de Braga quanto é possível”

Barcelos de fora da alta velocidade ferroviária

PAULO VILA

A estação intermédia da futura ligação ferroviária Porto-Vigo vai ficar instalada em Braga e não em Barcelos. A decisão está a ser tornada pública pela primeira vez e foi confirmada ao Jornal de Barcelos pelo presidente da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, a empresa responsável pela instalação desta infra-estrutura em Portugal.

Constituiria o maior investimento de sempre realizado no concelho de Barcelos num único projecto, mas essa possibilidade está agora definitivamente colocada de parte. Até 2015, será Braga quem albergará a estação intermédia da ligação ferroviária

de velocidade alta (VA) entre as cidades do Porto e Vigo. E embora a decisão não tenha sido ainda tomada formalmente, o presidente da RAVE garantiu em declarações exclusivas ao Jornal de Barcelos que esta “é a solução que está a ser analisada” e que a estação intermédia ficará em Braga. Luís Pardal esclareceu que “ainda não há uma decisão formal, mas há claramente um acolhimento por parte do ministério [das Obras Públicas, Transportes e Comunicações] e, inclusivamente, nas relações do grupo luso-espanhol que (...) funciona concentrado no tratamento desta ligação”, onde esta proposta foi “colocada na mesa e foi bem acolhida”. Ora, ainda de acordo com o também presidente do conselho de administração da

REFER – Rede Ferroviária Nacional, a proposta que tem merecido um amplo consenso consiste em utilizar o canal ferroviário existente do Porto “até Nine” seguindo pelo ramal de Braga, sendo que a nova estação deverá ficar “tão perto de Braga quanto é possível”. A partir dali, explicou Luís Pardal, o traçado “inflectirá em linha nova na direcção de Valença, à fronteira. E portanto, necessariamente, prolongar-se-á para Vigo”. Para o administrador da RAVE esta opção representa “um tempo de percurso entre Porto e Vigo de cerca de uma hora” e suportará “tráfego misto” – passageiros e mercadorias. De resto, justifica Luís Pardal, “esta solução tem dois objectivos compreensíveis”. O primeiro deles, diz, “é aproveitar a infra-estrutura existente



Luís Pardal, presidente da RAVE e da REFER, garantiu ao Jornal de Barcelos que a nova estação “cai para Braga, claramente!”.

e que foi objecto de investimentos muito significativos até 2004”. Assim, sustenta, “uma parte substancial da ligação Porto-Vigo (...) fica resolvida com uma

infra-estrutura que já existe e que tem boas condições de exploração”. Como segundo desígnio, Luís Pardal invoca o facto de a procura ser maior, optando

por instalar a estação intermédia em Braga e de o tempo de viagem, desviando o canal por ali, não ir muito para além dos 60 minutos. Acontece que já este

ano, após uma reunião entre a Junta Metropolitana do Porto e a RAVE, Rui Rio, presidente da JMP, veio afirmar que dos “vários traçados” em análise para ligar o

Porto a Vigo em comboios de velocidade alta, tinham ficado reduzidos a “duas possibilidades”. “Uma a passar por Barcelos, mais directa, e outra mais longa, com passagem intermédia em Braga, mas com maior procura”. Ora, as declarações de Luís Pardal ao Jornal de Barcelos sobre qual o traçado mais curto não coincidem, de todo em todo, com as preferidas por Rui Rio há apenas seis meses. Para além disso, a opção de construir o canal ferroviário a partir de Braga apresenta-se, também, como sendo a mais onerosa, tendo em conta o elevado valor a pagar pelas expropriações. Seja como for, as declarações de Luís Pardal não deixam margem para grandes dúvidas: a estação intermédia a construir “cai para Braga, claramente!”.



Opinião

De acordo com informação obtida pelo Jornal de Barcelos junto do Presidente da RAVE a paragem no Minho do TGV Porto – Vigo será em Braga. Primeiro, quero deixar bem patente a minha decepção pelo facto de uma vez mais as vozes retrógradas, desinteressadas e limitadoras do nosso concelho se terem escorado na desculpa de que não haverá nada a ser concedido para nada fazerem e deixarem que o concelho fique uma vez mais para trás nos grandes investimentos estruturais. Afinal neste caso do TGV havia algo; e esse algo era nada mais nada menos que a paragem no Minho, a tal que muitos diziam que era uma ilusão e que não existiria na realidade. As diferentes entidades políticas do concelho de Braga, sempre souberam e acreditaram nessa paragem e parece que fizeram um bom trabalho: será em Braga que o TGV parará! Para os cidadãos e empresas do concelho de Barcelos esta é uma péssima notícia, talvez a pior das notícias que se poderia receber neste momento, pois não se refere a algo com impacto no momento, mas sim a algo que nos vai comprometer o futuro e reduzir em muito as hipóteses deste nosso concelho poder vir a ser mais próspero,

rico, atractivo e com perspectivas de crescimento. Neste momento o concelho de Barcelos é dos menos competitivos devido a um conjunto de significativos atrasos estruturais; apresenta um baixo rendimento *per capita*; tem apenas 59% da média nacional do índice de poder de compra concelhio (enquanto Braga tem 99%, Guimarães 72% Famalicão 73%) evidenciando este indicador o quanto estamos atrasados e o quanto a nossa população perde de conforto e acesso a melhor qualidade de vida; tem sobre a cabeça o machado executor da dependência excessiva da indústria têxtil e do vestuário e da sempre eminente crise que destruirá muitos postos de trabalho; tem um reduzido atractivo que condiciona o aparecimento de novos investimentos força de inércias sempre introduzidas; enfim, tem graves condicionantes para o futuro próximo. E então o porquê da importância da paragem do TGV? Bem, onde parar um TGV o cenário empresarial, económico e social modifica, a cidade respectiva e seu concelho modernizam-se e evoluem, crescem as oportunidades de investimento, inovação, ensino, saúde e aumenta a população residente. Onde parar um TGV surgem novas empresas

Futuro perdido para Barcelos

que se deslocam dos grandes centros, como o Porto, e fazem grandes investimentos em infra-estruturas, deslocando o seu pessoal técnico superior e contratando novos quadros especializados. Com isto dinamizam todo o mercado imobiliário, o comércio, a indústria local e fazem surgir novas empresas que complementam e apoiam esses grandes investimentos. A paragem do TGV tem impacto na atractividade do concelho em termos turísticos pelo que motiva o aparecimento de grandes projectos nessa área, mobilizando centenas de milhões de euros e absorvendo mão-de-obra local. Ao perdermos o TGV perdemos os empreiteiros locais, os comerciantes, os investidores, a população mais qualificada como os 500 licenciados e bacharéis desempregados do concelho, os activos que poderiam passar da indústria que vai desaparecer para o turismo que apareceria, a população em geral que verá como vai perdendo o concelho ainda mais o interesse que gera face a um concelho de Braga cada vez mais forte e atractivo; perdemos os jovens que terão de encarar o futuro de forma ainda mais negativa, perdemos os milhares de Barcelenses que estão nas obras em Espanha quando deviam estar nas obras no seu concelho. Perdemos todos! Quanto a Barcelos, e agora? Qual o projecto estruturante que modificará o cenário económico, empresarial e social deste concelho? Qual o grande investimento que se vai trazer para cá? Quais os factores dinâmicos ao nível económico e local que se vão introduzir e que permitirão criar condições de estabilidade e crescimento futuro na economia local e no emprego? Que soluções de dinamização empresarial vão permitir emprego ao crescente numero de Licenciados e Bacharéis filhos da terra que com muito custo e sacrifício das famílias terminaram os seus cursos superiores? Como Barcelense, empenhado no desenvolvimento do concelho e fazendo disso o trabalho diário vejo com muita mágoa e preocupação a inércia que caracteriza este concelho em termos de empenho em obter grandes investimentos públicos. Está muito claro que a paragem do TGV em Barcelos transfiguraria a economia e a sociedade Barcelenses para níveis bem mais altos que os actuais e os futuros que nos esperam neste abandono já usual. Da ACIB, sempre se disse que essa paragem existiria. Uma vez mais tínhamos razão!

Estação intermédia em Barcelos foi, juntamente com Braga, opção desde o primeiro momento

Oportunidade excepcional foi desperdiçada

PAULO VILA

A possibilidade de Barcelos poder albergar a estação intermédia do corredor ferroviário Porto-Vigo caiu no “regaco” dos políticos locais logo que o projecto de construção de uma rede ferroviária de alta velocidade em Portugal começou a ser discutido. No entanto, e não obstante a importância deste projecto para o desenvolvimento económico e social do concelho, a “generosidade” do poder central nunca foi aproveitada

nem pelos partidos (o extinto MPT propôs a criação de um lobby), nem tão pouco pela Câmara de Barcelos. A excepção, noutro campo, é certo, faz-se relativamente à Associação Comercial de Barcelos, que desde bem cedo alertou para a importância deste investimento ser feito em Barcelos. Tudo quanto se disse (e fez!) para convencer os governantes de que “o melhor traçado” é aquele que contempla a passagem por Barcelos, resume-se a uma declaração do presidente da Câmara em Novem-

bro de 2003 (ver edição de 19 de Novembro). Naquela altura Fernando Reis garantia que a “Câmara Municipal de Barcelos lutará para que a referida estação seja instalada na área do nosso concelho”, uma vez que esta “seria, sem dúvida, uma mais valia para o seu desenvolvimento”. Mais, assegurava Fernando Reis, a implantação da estação em Barcelos “contribuiria, de forma decisiva, para o estreitamento da ligação entre o nosso concelho e a Espanha, o que beneficiaria a captação de investimentos

e, consequentemente, o desenvolvimento de Barcelos”. A convicção destas palavras não terá sido muita já que, na altura, Fernando Reis alertava para o facto de estar em causa “uma questão técnica”. Por essa razão, dizia, é necessário “aguardar pelo estudo que está a ser elaborado e que definirá qual o traçado a seguir”. Agora, ficam para a posteridade as palavras do presidente da Câmara quando este disse que a “criação de uma estação intermédia em Barcelos do traçado do TGV, na linha Porto-

Vigo, seria excelente para Barcelos e para o concelho”.

COMO TUDO COMEÇOU

O nome de Barcelos associado ao projecto de alta velocidade surge pela primeira vez na cimeira Luso-Espanhola da Figueira da Foz, realizada em Novembro de 2003, onde os governos de Portugal e Espanha desenharam o mapa da rede de alta velocidade e acordaram a construção de quatro ligações transfronteiriças, entre elas a Porto-Vigo. Por abran-

ger uma população de cerca de 3,5 milhões de habitantes, esta linha foi prontamente classificada como sendo “prioritária”. Durão Barroso, primeiro-Ministro de então, anunciou que seria a primeira ligação a ser construída. É então que surge a possibilidade de construir um estação intermédia em Barcelos ou Braga. Depois de Durão Barroso ter cedido o lugar a Santana Lopes, este reassumiu o compromisso de construir a linha, mas reduziu-lhe a velocidade. Dos inicialmente previstos 300/350

km/h, passou-se para os 200/250 km/h. A primeira é tecnicamente designada por Alta Velocidade, a segunda por Velocidade Alta. Porém, a crise política que culminou com a eleição de José Sócrates trouxe novidades a este respeito. De “prioritária”, a ligação entre o Porto e Vigo passou para segundo plano e na cimeira Luso-Espanhola realizada em Novembro do ano passado, o Governo comprometeu-se apenas a avançar com a construção do eixo Lisboa – Madrid. Já sobre o traçado Porto

– Vigo, considerada pelo primeiro-Ministro como sendo “importantíssima para o país”, reafirmou-se apenas o “interesse de Portugal e Espanha” em concretizar esta e outras ligações. Em Fevereiro deste ano, e depois de tantos avanços e recuos, o Governo surpreendeu o país ao anunciar que, afinal, a construção da ligação Porto – Vigo iria avançar, prevendo-se que entre em funcionamento em 2015. Este investimento deverá rondar os dois mil milhões de euros.