

A szállítások új szociális-gazdasági szakasza Portugália déli része számára

## Algarve választút előtt

Az ország belső területei és partvidéke közötti mély egyenlőtlenségek ellenére, Portugália legszegényebb régiója immár ötven éve az ország harmadik helyén áll az egy lakosra jutó gazdagság tekintetében. Ezért, 2006 után Algarve többé nem kell, hogy az 1. célkitűzés régiója maradjon. Az Európai Unió nagymértékben hozzájárult ehhez az előreugráshoz, főleg a közúti, vasúti, légi vagy tengeri szállítási infrastruktúrák feljavításának masszív finanszírozásával. De ezt a rendkívül fontos és jól látható erőfeszítést egy bizonyos fokú nyugtalanság árnyékolja be: a mindig kissé félreállított és nagyon turizmusfüggő Algarvénak helyesen kell döntenie, hogy megőrizhesse növekedését és versenyképességét.



Autópályára váltás: Algarvénak ezentúl gyors összeköttetése lesz Lisszabonnal és Spanyolországgal

Sötét éjszaka van és csak néhány utcai lámpa fénye teszi láthatóvá a szemközti spanyol parton található Sanlucar de Guadiana házainak fehér körvonalait. „Látják ezeket a motorcsónakokat? Éjszakára az összeset kikötik. Ebben az órában csak a szolgálatos orvos képes arra, hogy átkeljen a folyamon”, magyarázza Carlos Cruz, Algarve régió kommunikációs megbízottja. A Guadiana portugál partján, Alcoutimban (700 lakos) vagyunk, szemben a spanyolországi Sanlucárral. Alig kétszáz méternyi víz választja el őket, de a két falut soha nem kapcsolta össze egy híd sem. A legközelebbi fix összeköttetés, amely lehetővé teszi, hogy egy autó átjusson Spanyolországba, 50 km-rel északabbra található, Paymogo környékén, vagy 50 km-rel délebbre, az 1992-ben befejezett Guadiana Nemzetközi Hídnál. A két ibériai „ellenséges testvér” diktátúra bukása és a két ország Európai Unióba való belépése ellenére, a Guadiana itt továbbra is egy nehezen át-

járható határt képez. „Valószínűleg ez Európa egyetlen lakott helye, ahol két híd között a legnagyobb a távolság, 100 km-es! Az Interreg keretében tanulmányozták az Alcoutim és Sanlucar közötti híd építését, de eddig semmilyen határidőt nem tűztek ki”, mondja sajnálkozva Carlos Brito, aki hosszú ideig Alcoutim képviselője és városi tanácsosa volt, és most a *Jornal do Baixo Guadiana* havilap felelőse. „Ahhoz, hogy a két part előhozakodhasson a szárazföldi összeköttetést célzó igényével, a mi határokon átívelő egyesületünk, az Alcoutim-Sanlucar ezen a nyáron nagy ünnepséget szervezett, amelynek során egy »hidat« hoztunk létre, egymáshoz kapcsolva a két falu csónakjait.”

Ez a híd, melynek építési költségeit 15 millióra becsülik, nem luxus lesz, annál is kevésbé, mivel láthatóan növekszik a két falu lakói közötti csere: a portugálok házakat vesznek a spanyol oldalon, és egyre több spanyol



Egy sétahajó kikötése Alcoutimban

vesz igénybe a portugál oldalon felkínált szolgáltatásokat. Makrogazdasági szempontból nézve ez a kis helység is Andevalo felvevőpiaca akar lenni, mely egy közeli, de egyelőre még jobban elszigetelt spanyol terület, de amely egy fontos, Andalúzia kormánya által munkába vett fejlesztési terv tárgyát képezi. *„Ezzel felüljúlna az a valamikori kiterjedt kereskedelmi csere – elsősorban szarvasmarha-kereskedelem – mely ezen a helyen már a 30-as évek folyamán létezett Spanyolország és Portugália között,”* emlékeztet Carlos Brito.

## Sebesség és sétahajózás

A híd hiánya ellenére, ettől az évtől kezdve Alcoutim valóságos gazdasági forradalmat él át, mely Algarve utóbbi harminc évben történt átalakulásának kicsinyített másaként fogható fel.

Elszigeteltségének köszönhetően a természetes vadságában megőrződött Guadiana jelenleg hasznot hajt: 2005 tavasza óta két sétahajózási cég - egy portugál és egy belga-francia - Alcoutimban is megáll. A Portimãóból, illetve a Sevil lából elindult utasok közül minden héten több száz látogató partra száll a helységben, ami valóságos égi manna a helyi kereskedelem számára.

De mindenekelőtt: a 2005. júliusában befejezett, Alcoutimban végződő átalakítás a 27-es IC-t („Kiegészítő útvonalat”) kiváló minőségű, biztonságos és gyors országúttá változtatta, s ezzel Alcoutimot 25 percnyi távolságra teszi Vila Real de Santo Antoniótól, mely a Guadiana alsó folyásának partmenti „fővárosa”. Ez négyszer rövidebb idő, mint azelőtt. Az elszigeteltségből kiszabadított Alcoutim immár a Guadianával párhuzamos, az alentejói Bejába vezető fontos észak-déli útvonalon található. Az IC27 modernizálásával az Algarvé mögötti, tőle keletre eső terület, a Serra de Caldeirão felélesztésében is reménykednek.

*„Nagyon fontos a megközelíthetőség előmozdítása, főleg akkor, amikor az illető terület belső gazdasági dinamikával rendelkezik, és szerencsére ez a helyzet itt is”,* jegyzi meg Carlos Brito. Az úttal és a sétahajózással Alcoutim képes lesz turisztikai tevékenységei fejlesztésére és sokrétűbbé tételére, olyan elsőrangú szektorokat is elősegítve, mint például a vadászati turizmus. A helyi termékek valorizálását is megkönnyítik: főleg a kis helyi sajtüzletek ügyfélköre fog növekedni, és az alcoutimi városvezetés, amely immár reális módon gondolkodik a befektetők odacsábítására, egy

tevékenységi övezet létrehozását kezdeményezte. Az útnak köszönhetően a lakosság stabilizálódása is végre észrevehető, a falusi exódust kompenzálja a Vila Realból, sőt a Farórból érkező „városiak” nemrégii letelepedése.

Az Algarvéban elkezdett három program között létező szinergiákat tekintve az IC27 modernizálása példamutató a szállítások terén: az Országos Operacionális Program „Megközelíthetőség és szállítások” (3 312 milliárd euro, amelyből 280 millió euro Algarvénak megy), a PROAlgarve regionális program (108 millió euro a szállítási rész számára) és az Interreg IIIA Spanyolország-Portugália, a határokon átívelő vonzerővel rendelkező projektek számára. Eképp, az IC27-nél a Monte Francisco–Odeleite szakasz (17,5 millió euro) a „Megközelíthetőség és szállítások” operacionális programhoz tartozik, míg az Odeleite-Alcoutim (14,4 millió euro) szakasz egy Interreg IIIA projekt. A ERFA mindegyikhez a költségek hozzávetőleg 50%-val járult hozzá.

Általában véve, az európai támogatások – a ERFA és különösképpen a kohéziós alapok – lehetővé tették, hogy az utóbbi tíz, tizenöt évben a fontos regionális és interregionális útvonalak érezhetően feljavuljanak: eszerint az IC27 a második számú, Algarvét Portugália többi részével összekötő észak-déli útvonallá vált. Röviden, a regionális úthálózat modernizálása két, egymást keresztező tengely körül csoportosul: a Portugáliát északról dél felé átszelő A2-es autópálya egészen Algarvéig történő elkészítése, és a rendkívül urbanizált partszakasz mentén megépített, keletről nyugat felé tartó „Via do Infante”, mely egy négysávú gyorsforgalmi út, mely Lagost ezentúl összeköti a spanyol határral.

## A síneken

A vasút sem pihen. A kohéziós alapok által társfinanszírozott terület (több mint 320 millió euro jut rá a hozzávetőleg 400 millió eurós teljes összegből), az „Algarvéval való összeköttetés modernizálása” a transeurópai közlekedési hálózatok (RTE-T) 8. számú projektje: „Multimodális összeköttetés Portugália–Spanyolország–Közép-Európa között” elsődleges projektjének keretében tartozik. A 2004-ben befejezett munkálatok a négy útszakasznak megfelelő négy fázisban készültek el, 339 km-t összesítve. A műveletet az állomások újjáépítése kísérte. A sínek töltésének felújítása, egyes helyeken a vasúti pálya útvonalának korrigálása, újabb építmények készítése vagy a meglévők átalakítása (ideértve a híres lisszaboni Április 25. hidat), a vasúti átjárók megszüntetése, a vasúti pálya villamosítása,



A farói vasútállomás, egy modernizált vonal végpontja



Fedett piac Olhãóban: a halászkikötők újjáépítése a régi épületek restaurálásával és újabb tevékenységek telepítésével jár

a jelzések és a telekommunikáció modernizálása, ezek mind hozzájárulnak, hogy a Faro-Lisszabon utat jelenleg 3 óra alatt meg lehessen tenni, a korábbi 4 és fél óra helyett. Jorge Rodrigues, a REFER – azaz a portugál vasúthálózat jelzéseinek regionális felelőse – részletesen felsorolja ennek a modernizálásnak az előnyeit. „Az időspóroláson kívül fokozottabb biztonság, tartósság és pontosság észlelhető: a bejelentett menetrendhez viszonyított késéseink a korábbi 15–20 percről 3 percre csökkentek. A sokkal csendesebb gördülésszerű vasúti kocsik üzembe helyezésének köszönhetően érezhetően javult a kényelem is. És még nem is említettük a villamosítással járó ökológiai előnyt.” Az eredmény: az utasok hozzávetőleg 30%-os növekedése, „de a vasúti imázsának változása is, mely dinamikusabbnak tűnik; teszi hozzá Jorge. „Egyre több embert lehet látni, akik a vonaton a laptopjukon dolgoznak.”

## A második turisztikai forradalom

Campos Correia, aki az Algarve Regionális Fejlesztését Koordináló Bizottság (RFKB) elnöke, így foglalja össze a regionális stratégiát: „Célunk, hogy Algarvét 10–15 éven belül Portugália és Európa egyik legversenyképesebb régiójává tegyük. A szállítások feljavítása tökéletesen beilleszkedik területi cselekvési tervünkbe: Algarve összeköti a »portugál gerinccel«, – ami az A2-es autópálya befejezésével (Setúbal, Lisszabon és Porto felé) tulajdonképpen már meg is történt –, és a Lisszabon–Faro vasútvonal modernizálása; a Via do Infântának köszönhetően régiókat hatékonyan összekötni Spanyolországgal, és ezzel párhuzamosan, időben előirányozni egy vasúti összeköttetést Algarve és Andalúzia között. Ám a helyi szállításokat is fejleszteni kell, például gyorsvasutak kellenének azokban a Lagos–Portimão–Lagoa és Loulé–Faro–Olhão által alkotott regionális agglomerációkban, melyek mindegyike 100 000 és 200 000 közötti lakost számlál”.

Azonban e rendkívül fontos és rendkívül látványos felszerelési erőfeszítések – és az elért haladással való büszkeség

– ellenére bizonyos fokú aggodalom tapasztalható. „Válaszút előtt állunk, és helyesen kell döntenünk;” figyelmeztet Antonio Mendes, a farói repülőtér igazgatója.

Az 1965-ben épült repülőtér, mely Portugáliában a második helyen áll az utasok számát tekintve (4,7 millió utas 2004-ben), modernizálása és bővítése érdekében többször részesült az európai támogatásokból. A repülőtér igazgatója leszögezi: „ez egy alapvetően »inbound« (gépeket fogadó) repülőtér, mely a külföldi turisták és a másodlagos tartózkodási hellyel rendelkezők belépési pontja.” Az Algarve által az utóbbi években megismert ingatlanpiaci robbanásnak köszönhetően, manapság az utóbbiak ugyanannyian vannak, mint a turisták. Következésképp a repülőtér ügyfélkörre átalakulóban van, úgy utasok, mint cégek tekintetében: 1999 óta a charterjáratok hanyatlása és a „fapados” repülőjáratok számának növekedése észlelhető. Ezzel párhuz



Hagyományos mészárszék Monchique-ban: a közúti hálózat javulása jobb lehetőségeket biztosít a helyi termékek számára

mosan a fogyasztók megpróbálják elkerülni az utazásszervezőket, és a legkedvezőbb ár érdekében ők maguk szervezik meg útjaikat. „E változáson kívül, mely Európa minden részében már egy kissé észlelhető, egy sokkal súlyosabb nehézséggel kell szembenéznünk: turizmusunk elvesztette versenyképességének jelentős részét: túl drágák vagyunk a szegények számára, és nem elég rafináltak a gazdagok számára”, jelenti ki habozás nélkül Antonio Mendes.

A farói repülőtér által átélt legutóbbi kereskedelmi fejlődés Algarve egészére is érvényes lehet. Mindenki egyetért abban, hogy itt a turizmus még hosszú időn át a regionális gazdaság hajtóereje marad. Ennek pedig a versenyképesség és a fenntarthatóság visszanyerésére való törekvés a feltétele. És mindezt annak ellenére, hogy a nemzetközi turisztikai konkurrenciára erős, hogy a mai ízléstől eltérően a tengerpart túlságosan le van betonozva, és hogy a tűzvészek olyan természeti szépségeikről híres területek bizonyos részeinek arculatát is elcsúfították, mint a Serra de Monchique.

Algarve egy „második turisztikai forradalmon” gondolkodik. „Emelnünk kell a minőséget, magas hozzáadott értéket képviselő termékekkel változatosabbá kell válnunk – ezt tettük a golf bevezetésével is, mely sikeresnek bizonyul –, a »cluster« (ajánlatcsomag) turizmusból és a szabadidős programokból pedig a tudásra és az újításra alapuló többi gazdasági szektor mozgatórugóját kell csinálnunk”, tanácsolja a CCDR elnöke, Campos Correia. Meg kell említenünk a sétahajózást és a magas szintű sportturizmust is, melynek számára a Santo Antónioi Vila Realban egy világszintű komplexum áll a rendelkezésére.

## Az irány megőrzése

Ahogy ez Portugáliában elég gyakori, a köszönet a tenger felől érkezik. Az „Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos” (A Kikötői és Tengeri Szállítások Intézete) az az állami szervezet, mely Portugália egész déli részén a kikötőket és a tengeri szállításokat, valamint a hajózható belső vízi utakat (Algarvéban, lényegében az Arade és Guadiana folyamok) irányítja. Mindez elsősorban két tevékenységi területet érint: a halászatot és a turizmust, ahol a fejlődés modernizálást és alkalmazkodást követel, lásd a kikötői övezetek átalakítását. Az intézet ügyvezető igazgatója, David Assoreira szerint: „harminc évnél relatív helyben topogás után a kikötői infrastruktúrák általános leromlása tapasztalható, és ez annál is inkább zavaró, mivel ezentúl kikötőinket ki kell nyitnunk a nagyközönség előtt, az ottlakók, a turisták, a gyerekek és a sétálók hasznára kellene válniuk... Innen származik a kikötők és környékük berendezésének a szükségessége.”



Az olhãoi kikötő

Ebből adódóan Olhão kikötője – mely Algarve első zámú halászkikötője - nagyszabású területrendezésen (zöldövezetek, szabadidős övezetek, sétányok...) és infrastruktúráinak átalakításán (mederkotrások, a móló kicserélése hatékonyabb védőrendszerekre, új rakpartok, új pontonok, kikötési helyek és más hasznos felszerelések a halászok és a szórakozni vágyók számára, a régi, fedett piac felújítása...) esik át, ami majdnem 6 millió euróba kerül, és aminek a felét a ERFA finanszírozza. Lagoa halászkikötője is számottevően feleled, hajójavításra helyezve a hangsúlyt. Olyan tevékenység ez, mely a sétahajózás fellendülésével egyre fontosabbá válhat az elkövetkező években. „Az algarvéi hajóépítő telepek másokhoz képest jelentős előnnyel rendelkeznek” – magyarázza David Assoreira. „Ezek a minőséget a gyorsasággal egyesítik, és azzal az előnnyel járnak, hogy egész évben a szabadban működhetnek.”

Az észak-amerikai – pontosabban a Miami – szalon több éve tartó reklámkampányából részesülő Portimão kikötője a tengeri körutak piacának robbanásszerű növekedését éli át: 2002-ben 17 óceánjárót, 2003-ban 28-at, 2004-ben 36-ot, 2005-ben pedig 54-et fogadva... 2005. augusztus 16-án például nem kevesebb mint 5000 utas szállt partra a városban egyetlen nap alatt! Portimão több előnyt egyesít: először is, a festői kikötőnek fantasztikus panorámája van, melyet nagyra értékelnek a szórakozni vágyók. Emellett azokkal a nagy portugál expedíciókkal társítják, melyek a közeli Sagresből indultak; továbbá a portimãoi kikötéssel 16 golfpályát lehet használatba venni, és időnként arra is lehetőség adódik, hogy a turisták néhány napot egy luxusszállodában töltsenek, mielőtt ismét hajóra szállnának. Végül pedig: egy nagy amerikai, tengeri körutakat szervező társaság a közelben egy fontos szállodakomplexumot birtokol.

Az Európai Unió által társfinanszírozott kikötői mederkotrás és egy új rakpart építése (165 m hosszúságú, hogy egyszerre 3 hajót is fogadhasson) mindenesetre elengedhetetlen, hogy a nagy hajók is kiköthessenek. Túl gyakori a nyílt tengeri lehorgonyzás problematikus mivolta: például, 160 tolószékes személyt kellett ilyen körülmények között leszállítani a *Legend of the Seas* (Tengerek legendája) óceánjáróról.

A kikötői intézet ugyanakkor nagy reményeket fűz Algarve két legfontosabb folyóvizéhez: mindenekelőtt természetesen a Guadianába, de az Aradéba is, mely egészen Silvesig hajózhatóvá vált. A „folyam emlékeinek visszaállítása” lehetővé teszi a turisztikai érdeklődés fokozását Algarve e régi arab fővárosa iránt. A vízi tevékenységek elterjesztése azonban elengedhetetlen a fiatalok körében, és David Assoreira fájlalja a halászkikötőtől eltérő tengeri személyzet képzésére szolgáló régiós struktúrák hiányát. „Ez egy rossz tényállást jellemez: Portugália elsősorban tengeri tevékenységeit kellene és tudná fejleszteni, ami egyúttal ismét összekötné hagyományával és hozzájárulna gazdasági jövőjének megerősítéséhez.”

Eképp, miután már gyakorlatilag eltűntette egyik legnagyobb hátrányát – a szállítási infrastruktúrák elégtelenségét és elavultságát –, Algarvéban újabb, ennél összetettebb és nehezebben felfogható kihívásokkal kell megbirkóznia: az Unió bővítésével, a globalizációval és az ebből fakadó állandó versenyképességi erőfeszítésekkel. De ez nem ijeszt meg annyira a Regionális Fejlesztést Koordináló Bizottság elnökét. „A növekedés és a konvergencia hosszú idő alatt kialakuló eredmények”, hangsúlyozza Campos Correia. „Kitartónak kell lenni, soha nem szabad elfeledkezni a hosszú távú célkitűzésekről, és állandóan önértékelést kell végezni. A fejlődés tulajdonképpen emelkedőből és lejtőkből áll. A legfontosabb a kijelölt irány megőrzése a saját útról való letérés nélkül.”

Bővebb információk: [www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt)