

JUSTIFICAÇÃO DE VOTO

Estudo Prévio do Projeto MetroBus no troço Coimbra B - Alto de S. João

Depois de mais de 30 anos de avanços e recuos, a opção irrefletida do Governo PS passou pelo abandono do transporte ferroviário e pela aposta no sistema de “MetroBus”, para ligação entre Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, sem que previamente fosse comprovada a sua viabilidade técnica, face às condicionantes e especificidades do canal.

Por parte do Governo até é compreensível a intenção de minimizar os investimentos em Coimbra, mas não é aceitável nem tolerável que esse mesmo princípio seja aceite e corroborado por esta Câmara Municipal, a qual tem obrigação de zelar e defender o interesse dos seus cidadãos e do concelho. Até parece que esta Câmara ainda não percebeu a relevância que este projecto tem para o desenvolvimento sustentável da cidade e para o futuro da mobilidade urbana, ou então não acredita/nunca acreditou no projecto. Se assim não fosse, este processo teria sido encarado com outra responsabilidade e transparência.

Afinal o que pode justificar que, em fase de aprovação do estudo prévio, fase em que se discutem os princípios de dimensionamento, alternativas de traçados e viabilidade das soluções, apenas seja facultado ao executivo o parecer emanado pelos serviços técnicos da Câmara Municipal, sem na prática ser disponibilizado o estudo prévio elaborado pela IP?

Não é uma atitude séria que esta CM queira fazer aprovar uma intenção de traçado, sem previamente o dar a conhecer, nem ao público em geral, nem tão pouco aos seus vereadores. Será que algum vereador se sente capaz de votar numa solução que desconhece quase em absoluto?

O processo até pode estar disponível para consulta na Câmara Municipal, mas sejamos sérios, nenhum vereador sem funções atribuídas, a exercer a sua atividade profissional a 100% noutra instituição/organismo, pode dispor de tempo, em horário útil de trabalho, para consultar o processo diretamente nos serviços da CMC. Ainda assim, não se estuda em dois dias, no horário de expediente, um processo complexo e que andou meses a ser elaborado por equipas pluridisciplinares.

Mas mais grave ainda, porque é que, apesar dos múltiplos apelos da oposição, os estudos prévios e projectos, atualmente entregues na CMC em formato digital, não são disponibilizados à vereação na correspondente plataforma electrónica, algo que seria normal numa Câmara moderna, desenvolvida, transparente e democrática? A resposta é óbvia! Porque não lhe convém, o Partido Socialista prefere que a Câmara de Coimbra continue a viver na idade das trevas, bem longe de qualquer conceito de *smart city*!

Recordamos que, para tentar aprovar um projecto que trai as legítimas expectativas de Coimbra, o Partido Socialista recusou que fosse constituída uma Comissão Técnica de acompanhamento do projecto do MetroBus, que envolvesse todas as forças políticas locais, mantendo um secretismo sobre o mesmo que é mais próprio do negro período da ditadura e censura do Estado Novo.

Não é seguramente a breve e superficial apresentação feita no passado dia 27 de fevereiro pelo Eng^o Laranjo que, com base num único desenho projectado a uma escala inferior a 1:10 000,

permite a qualquer interessado perceber toda a problemática envolvida num projecto desta natureza.

O próprio parecer técnico apresentado, por vezes difícil de interpretar dada a falta de material de apoio, designadamente peças desenhadas detalhadas, deixa transparecer uma falta de maturidade geral da solução, recorrendo a termos como “agravamento das condições” “simplificação da solução”, “redução do espaço”, “perda de flexibilidade”... remetendo os problemas/preocupações/limitações identificados para a fase do projecto de execução.

Mas a estes problemas, o SC junta mais algumas questões a que esta Câmara, conjuntamente com as Infraestruturas de Portugal, tem obrigação de responder, e que, por uma questão de tempo, vamos limitar às 10 mais relevantes:

1. A alegadamente sumptuosa Estação Intermodal de Coimbra B, que mais não é do que a construção acanhada de mais uma rotunda para inversão de autocarros e cuja intermodalidade não aumenta, como vai garantir a ligação a todas as funções que deveria assegurar? Nada se refere em relação a passagens desniveladas para peões, mas alegremo-nos porque pelos vistos o velho passadiço pedonal metálico que atualmente assegura a ligação aos parques sob os viadutos da Casa do Sal, vai ser mantido e quem sabe até possa vir a ser alargado em 0,5m!
2. Estação do choupal/Açude. Fala-se numa grande praça de circulação giratória para proporcionar a inversão de marcha do MetroBus, em partilha com outros serviços de transportes municipais e inter-municipais. Como é que essa pretensão se articula com a rotunda recentemente construída junto ao açude e outra em construção na Av. Aeminium?
3. Estação Aeminium/loja do cidadão, estação central e de junção das 2 linhas urbanas, prevê a eliminação da possibilidade de cruzamento de 2 veículos vindos de Coimbra B e Coimbra-parque. Como é possível que tão pouco se equacione essa possibilidade, que irá condicionar fortemente a operação do sistema?
4. Como é que o projecto do canal e das estações entre Coimbra B e Coimbra A se inserem na ARU Baixa-Beira Rio?
5. A Av. Emídio Navarro exige uma análise de viabilidade ao centímetro. Já com o canal ferroviário não havia folgas. Como é garantido o alargamento do canal de inserção do Metrobus para 7m, sem pôr em causa todas as funcionalidades exigíveis? Como está a ser compatibilizado este perfil transversal tipo com o projecto de reformulação do parque Manuel Braga?
6. No largo da Portagem vamos ou não manter a viragem à esquerda a partir da ponte de Santa Clara?
7. Na praça 25 de Abril, como é possível não estarem a ser contemplados espaços de intermodalidade?
8. Na estação Solum/Av. General Humberto Delgado, vai-se recorrer a curvas e contra curvas para garantir o raio mínimo de viragem, só para não mexer no murete do jardim de infância municipal?
9. Prevê-se a eliminação da estação do alto de S. João para inserção da zona de inversão? Como será servido o alto de S. Joao e o Areeiro, bem como o novo loteamento presentemente em construção?
10. A necessária variante à Av^a Fernão de Magalhães não é abordada de forma direta, pelo que se confirma ser efectivamente uma opção desta CMC. A afirmação transcrita da pág. 16 do parecer “Do alargamento pontual do traçado, que em alguns casos chegou

a ser ponderado, não decorria uma maior afectação da população abrangida” é simplesmente falsa, já que a manutenção da linha no canal ferroviário se traduz numa perda substancial da população servida.

São várias as questões que carecem de resposta, pelo que, ao invés de se pressionar uma votação irrefletida e sem conhecimento da solução posta à votação, é importante que esta Câmara esteja aberta à apresentação e discussão detalhada da solução. É fundamental que a CMC ouça todos aqueles que, de forma interessada e construtiva têm contributos para tornar este projecto num modelo de referência a ser seguido por outras cidades nacionais e estrangeiras.

Relembramos que ao abrigo do ponto 3. do art. 5.º do Regimento das Reuniões da Câmara Municipal de Coimbra “Juntamente com a ordem do dia, são disponibilizados em plataforma electrónica os elementos que habilitem os membros a participar na discussão das matérias dela constantes”, não sendo possível aprovar um “estudo prévio” que simplesmente não nos foi disponibilizado.

Assim, os vereadores propõem que a discussão e correspondente votação do estudo prévio do MetroBus seja remetido para a próxima reunião de Câmara e que, nos próximos 3 dias, nos sejam facultados todos os elementos necessários à análise detalhada da proposta.

Caso esta proposta, perfeitamente normal e legítima, seja rejeitada, o Somos Coimbra, porque é a favor da melhor solução para o MetroBus, vê-se obrigado a votar Contra este conjunto indocumentado de generalidades que a Câmara ilegitimamente apresenta para votação.