

Quero começar por congratular a CMC pelas iniciativas que desenvolveu no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade. Apesar de nos ter sido oferecido um programa pouco ambicioso, relevo com particular interesse o seminário da passada 5ª feira, na qual a CMC deu a conhecer publicamente alguns dos projectos em curso na área da mobilidade, abrindo assim a porta a uma participação pública construtiva para a cidade.

Não posso contudo deixar de lamentar a reduzida afluência ao evento, particularmente nas sessões de índole técnica. É certo que o seminário decorre em horário laboral, mas importa igualmente realçar a deficiente e tardia divulgação do evento.

E foi nesta sessão que ficamos a saber o estado atual de desenvolvimento do projecto do MetroBus.

Os avanços ao longo do último ano são praticamente insignificantes, mas agrava-se a preocupação em relação quer à qualidade do projecto quer à exequibilidade do cronograma de trabalhos.

O trecho sub-urbano foi o único objecto de estudos e confirmam-se os dois pressupostos que tanto receávamos: abaixamento significativo da velocidade de operação e a manutenção das dúvidas relativas à viabilidade/confiabilidade do guiamento ótico. O MetroBus que deveria ser um "Bus Rapid Transit" afinal anda e vai continuar a andar a "passo de caracol". O trecho suburbano passou de 80-90km/h na solução metro ligeiro, para 60km/h na solução rodoviária o se traduz numa efetiva perda de competitividade em relação ao automóvel! Mas acredito que não vai ficar por aqui...estando a viabilidade assente no sistema aplicado em Castellón, há fortes probabilidades do guiamento óptico obrigar ao abaixamento para velocidades inferiores a 50km/h...por este andar, mais vale vir de bicicleta ou a pé!! é mais rápido!

Como sempre defendemos, a exiguidade dos perfis transversais dos tuneis, pontes e viadutos são a grande condicionante no trecho sub-urbano, que em muitos deles oferecem pouco mais de 3m de largura. O melhor sistema de guiamento já foi descoberto no final do século XVIII, pelo engenheiro inglês George Stephenson, e que são os carris. Na linha da Lousã, quiseram por a "carroça à frente dos bois" e ir buscar sistemas de vanguarda ainda não suficientemente testados. Falta saber o impacto que a presença de folhagem, lixo ou até da deformação do pavimento pode ter nos desvios transversais da trajetória do veículo. Em Castellón, pode não ser grave, mas na linha da Lousã, é a diferença entre a segurança e o acidente. Tenhamos presente que a ocorrência de um primeiro acidente será o descrédito do projecto!

De forma egoísta, até poderíamos pensar que este problema é confinado aos dois municípios vizinhos, mas deixa de o ser se percebermos que a sustentabilidade económica e a credibilidade do sistema dependem do sistema global oferecido. Não se

entende por isso porque é que as Infraestruturas de Portugal reúnem individualmente com cada uma das autarquias envolvidas, ao invés de discutir com todos o projecto no seu todo!

Mas centremo-nos nos trechos urbanos. Apesar de se manterem os cronogramas temporais, verifica-se que os estudos ainda não arrancaram, mantendo-se, contudo, os pressupostos de base: (1) não há garantia de via dedicada em todo o canal; (2) não haverá túnel em Celas.

A equipa de trabalho foi finalmente constituída. Sabe-se agora que a mesma é interna às infraestruturas de Portugal, desconhecendo-se a pluridisciplinaridade que lhe está associada. Sem pôr em causa a competência técnica da equipa e do seu coordenador, também é certo que a jurisdição dessa instituição é o domínio inter-urbano e sistema ferroviário pelo que, a CMC deverá acompanhar de perto a elaboração dos projectos e manter-se particularmente atenta seja à problemática da fluidez do tráfego urbano seja à componente de integração paisagística.

Estamos assim perante um projecto que se rege por princípios meramente economicistas sem salvaguarda dos requisitos liminares de qualidade. É fazer “qualquer coisa para cortar a fita e calar o povo”. Coimbra não pode aceitar tais requisitos sob risco de ter mais uma linha de autocarros banalizada no meio do trânsito urbano. A cidade e a região esperam há demasiado tempo por um projeto, com características e potencial capaz de alavancar uma alteração ao paradigma de mobilidade local. Por isso o SMM é uma causa comum que nos deve mobilizar a todos, mas apenas e unicamente no sentido de defesa de uma solução tecnicamente correta e defensável.

O somos Coimbra propõe que CMC adote a seguinte posição, baseada em 3 exigências fundamentais:

1. Garantia de via dedicada em todo o seu percurso como forma de garantir a fiabilidade e atratividade do sistema. Será apenas aceitável, em trechos críticos a partilha do canal por parte de outros transportes colectivos;
2. Garantia de atribuição de prioridade absoluta em todas as interseções. Neste ponto considera-se perentória a necessidade de ser reequacionada a construção do túnel de celas enquanto obra absolutamente necessária à fiabilidade do sistema e da qual o SC não pode abdicar. A ser eliminado, deverá esta CMC assumir desde já, a afectação de um corredor dedicado à superfície, com prioridade absoluta, e assumir as inerentes e relevantes reduções de capacidade impostas ao trânsito em geral.
3. Reequacionar a integração da variante da Av. Fernão de Magalhães. É nesta avenida, que se concentram os serviços e o comércio angariadores de procura, devendo a Av. Aeminium (vulgarmente designada por Marginal) ser progressivamente afectada à

circulação de peões e ciclistas. Face ao estado atual dos projectos, esta alteração absolutamente essencial para a mobilidade na baixa, não constituirá seguramente um entrave ao andamento do processo.

Esta Câmara tem de exigir requisitos de qualidade, senão terá de ser a CMC e o governo PS a assumirem publicamente a forma como desvirtuaram este projecto vital para a mobilidade em Coimbra e região. Não podem esquecer que interromperam um serviço ferroviário que podia ser obsoleto, mas funcionava! Prometeram uma solução de vanguarda e competitiva que agora tem de ser garantida!

São décadas a discutir-se um projecto que devia ser modelo e referência para o país e para a Europa, mas que se esta Câmara não se insurgir, não vai passar de mais um autocarro "moderno e confortável" parado nas filas de trânsito da cidade...Vamos ser exemplo para o país e para o mundo...mas do que NÃO DEVE ser feito!!!

Finalmente, quero aqui deixar uma felicitação à CMC/SMTUC pelo prémio associado à “Descarbonização nos transportes públicos de Coimbra” e integrado no *Lisbon Mobi summit*. A cidade tem sede deste tipo de distinções que a coloquem no patamar da frente do desenvolvimento a diferentes níveis. É por isso um prémio distinto que honra os SMTUC e a cidade, mas que cumulativamente aumenta as responsabilidades dos SMTUC na oferta de um serviço que deverá ser cada vez mais seguro, inteligente e adequado às necessidades dos seus munícipes.