



[Somos Coimbra] O declínio de Coimbra, que urge inverter

O declínio de Coimbra, que urge inverter

Para um município que já foi o terceiro do país, é fundamental analisar alguns parâmetros da PORTDATA e do Anuário Financeiro dos Municípios Portugueses de 2018. São dados estatísticos objectivos e independentes, que merecem reflexão, tal como fez o vereador José Manuel Silva, num [artigo de opinião](#) assinado no “Jornal de Notícias” esta semana. No cômputo geral dos indicadores contabilísticos, em 2017 este anuário já colocava o município de Coimbra num insuficiente 11º lugar do “Ranking Global dos Municípios de grande dimensão”. Pois bem, em 2018 Coimbra desceu seis posições, para 17º lugar, com 794 pontos; em primeiro lugar e a enorme distância está Sintra, com 1782 pontos, num máximo possível de 2000 pontos. Para alterar este panorama negro, com reflexos no mau estado de todo o concelho, é preciso alterar a política da Câmara. Infelizmente, Coimbra teve um muito baixo nível de investimento em 2018, estando classificada em 25º lugar nacional, com apenas 11,5 milhões de euros. Urge implementar uma estratégia política que permita inverter esta tendência e promover o desenvolvimento e crescimento de Coimbra.

Ler opinião completa [aqui](#).

Fragilidades da Linha do Hospital colocam em causa a viabilidade do MetroBus

A discussão pública sobre a avaliação ambiental da Linha do Hospital do Sistema Metro Mondego (SMM) permitiu ter acesso a muitos elementos que, quando foi aprovado o projeto na Câmara Municipal, não estavam disponíveis, como explicado [aqui](#). As preocupações do Movimento Somos Coimbra foram esta semana [notícia no “Público”](#) e noutros meios de comunicação social, p.ex. [aqui](#).

O Movimento Somos Coimbra considera que a viabilidade económica do projeto fica em causa por este não servir o Polo I, o que lhe fará perder inúmeros utentes, pois o traçado proposto só vai à Praça da República, quando o anterior projeto, sobre carris, passava junto aos Arcos do Jardim. É um paradoxo substituir o modo ferroviário pelo rodoviário, que é mais flexível, e afinal reduzir-se a cobertura geográfica. Entendemos que os autocarros do MetroBus têm de ir até à Praça D. Dinis. Por outro lado, nenhum esforço é feito no projeto para fazer uma boa ligação entre o MetroBus e a rede dos SMTUC e de outros operadores, ou à rede pedonal e a outros modos alternativos. O impacto de tornar algumas ruas de sentido único, como a Rua da Sofia e a R. Lourenço Almeida Azevedo, não é estudado. O Largo da Cruz de Celas vai ficar sujeito a grandes congestionamentos por ter sido abandonada a construção do túnel que estava previsto, sem que seja apontada qualquer solução para contrapor esse efeito. Também na Praceta Mota Pinto a redução de capacidade resultante do corredor no MetroBus não é estudada nem compensada.

Não é definido um canal dedicado para o MetroBus em alguns pontos do seu traçado, nem estudados os riscos de bloqueio ou congestionamento.

O MetroBus tem de ser eficiente, confortável e fiável e devidamente complementado pela rede dos SMTUC. Trata-se do primeiro projeto de MetroBus a ser implementado em Portugal, pelo

que Coimbra não pode desperdiçar a oportunidade do projeto ser um êxito e de servir de modelo a ser replicado por outras cidades nacionais e europeias. Coimbra deve ser notícia pelos bons e não pelos maus exemplos.

Ler mais informação [aqui](#).

A história de um aeroporto em Coimbra...

No âmbito do longo processo do aeroporto civil internacional de Coimbra, assistiu-se recentemente à sua mais que previsível evolução e epílogo, pelo que o Movimento Somos Coimbra entendeu hoje apresentar as propostas relativamente a esta importantíssima questão para Coimbra no domínio das acessibilidades, economia e desenvolvimento. A grande promessa eleitoral do Partido Socialista, que ninguém pode esquecer, de um aeroporto internacional em Cernache/Antanhol, o tal aeroporto de Coimbra, morreu desonrosamente, após mais algumas desperdiçadas dezenas de milhares de euros gastos em estudos que nada trouxeram de novo, confirmando apenas tudo o que já se sabia. Afinal, os velhos e os novos estudos (disponibilizados [aqui](#) pelo Movimento Somos Coimbra) mostravam e provaram o que o Somos Coimbra sempre afirmou, que a promessa era impossível e que tudo não passou de uma enorme e ensaiada mentira que visava apenas enganar vergonhosamente o povo e conquistar votos, tal como é visível neste [vídeo](#) (que hoje inaugurou o nosso [canal de Youtube](#)). Agora já aceita um aeroporto a 1 hora e até a 100Km, o que em termos práticos, incluiu o aeroporto do Porto. Lamentavelmente, o PS pagou ricamente mais um estudo para concluir precisamente o mesmo que o Somos Coimbra já tinha proposto formalmente em julho de 2018. Considerando que seria desejável uma localização simultaneamente entre Coimbra e Leiria e Lisboa e Porto, a região entre Condeixa e Pombal, servida pela Linha do Norte e várias autoestradas, era a localização ideal para o aeroporto da região centro.

Veja toda a informação sobre o aeroporto [aqui](#).

Se desejar acrescentar e-mails e/ou números de telefone à lista de distribuição deste Boletim Informativo, basta preencher esses dados em somoscoimbra.org ou enviar uma mensagem com os e-mails e/ou números de telefone a acrescentar para [<somoscoimbra@gmail.com>](mailto:somoscoimbra@gmail.com). Pode ainda reencaminhar esta mensagem a quem entender.

Siga-nos nas nossas redes sociais:



Somos Coimbra