

Esta semana ficamos a saber que a obra de remodelação da Estação de Coimbra-B, anunciada, há mais de 2 anos pelo governo no âmbito da intervenção de modernização da linha do Norte, vai ser mais uma vez protelada para além das calendas gregas.

Depois de ter sido anunciado pelo Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, em junho de 2017, o lançamento do correspondente projeto, e um ano depois apontado o início da intervenção para o último trimestre de 2019, era premente arranjar uma boa desculpa para voltar a suspender o projeto.

E não foi difícil...afinal, parece ser óbvio, sensato e até defensável que, se o Sistema do Metro Mondego for mesmo para avançar, importa coordenar os projectos das estações ferroviária e do Metro. O que é difícil de entender é como é que as Infraestruturas de Portugal, sendo a entidade promotora e responsável por estes dois projectos, ainda não tivesse percebido tal necessidade! Só mesmo isso e a vontade em reduzir o investimento em Coimbra, tem justificado a insistência na reabilitação do atual edifício da estação de Coimbra B, ao invés de se promover a construção de uma estação intermodal moderna, integradora e inovadora.

Desde que o SC assumiu assento neste executivo que tem defendido a criação de uma estação intermodal capaz de integrar os diversos modos de transporte como os serviços ferroviários convencionais, o SMM, rent-a-bike, zonas de estacionamento e um terminal rodoviário permitindo assim resolver o problema da central de camionagem da Avenida Fernão de Magalhães e que constitui outra vergonha para a cidade de Coimbra. Insistentemente temos defendido a necessidade de ser revisitado Plano de Urbanização da Entrada Poente e Nova Estação Central de Coimbra”, da autoria do arquiteto catalão Joan Busquets, onde se apontava para a realocação da estação para um pouco mais a norte (Loreto).

Não é por isso compreensível nem aceitável que as Infraestruturas de Portugal, só agora assumam ter percebido a necessidade de integração, servindo-se desta desculpa como mote para protelar a empreitada por mais um ano. Com este anúncio, as IP e o Governo PS mostram não ter qualquer visão de integração, nem uma estratégia em matéria de mobilidade para Coimbra. Mas o pior é perceber que a CMC, concorda e portanto aplaude esta decisão!

Até quando é que os turistas e as centenas de passageiros que usam aquela estação diariamente vão continuar a saltar as poças de água e a desafiarem aos comboios enquanto violam o sinal vermelho nos atravessamentos de nível?

Se por um lado nos regozijamos pelo fato de finalmente as IP e esta CM admitirem a necessidade de se avançar para uma nova estação intermodal, não podemos aceitar que tal premissa, seja desculpa para o adiamento do investimento. Bem pelo contrário, se a CM e as IP acreditam efetivamente no projecto do SMM e sendo certa e reconhecida a

premência da intervenção nesta estação, então desafia-se esta CM a exigir à IP a antecipação da obra, considerando-a como projecto prioritário para Coimbra.

Queremos ainda abordar um outro assunto e que se prende com a ação da Polícia Municipal. De acordo com o artigo 4.º do Regulamento Orgânico do Serviço de Polícia Municipal da Câmara Municipal de Coimbra este serviço assume competências específicas no domínio da circulação rodoviária e do estacionamento de veículos. Entre outras ações, são da sua competência a Fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar nas vias públicas sob jurisdição municipal; Fiscalização do estacionamento de veículos em lugares públicos e nas zonas de estacionamento de duração limitada, sob jurisdição municipal.

Na reunião de Câmara de 22/1/2018, referimo-nos ao acesso e à prática de estacionamento desregrado, na R. D. João III sob o olhar fleumático da Policia Municipal. Era expectável que face a este comentário, a fiscalização fosse incrementada e os problemas identificados atenuados. Lamentavelmente os relatos que nos chegam é de que os problemas continuam e se agudizam. Identificam-se condutores que violando o sinal vermelho (contra-ordenação grave ao abrigo da i) do art. 146.º do CE), transpõem essa rua e chegam ao requinte de ativar a botoneira do atravessamento pedonal para assim se inserirem em segurança na R. General Humberto Delgado. Esta prática é tão recorrente que se forma fila de espera no própria R. D. João III.

Mas são os próprios serviços da CMC a assumir a ineficiência da fiscalização quando na memória descritiva do projecto de execução para requalificação da Praça do Comércio (integrada na ordem de trabalhos), se assume que “apesar do estacionamento não ser autorizado na Pç do Comércio, a presença de um número significativo de viaturas é uma constante do local”.

Tem vindo igualmente a público a taxa reduzida da receita proveniente das zonas de estacionamento de duração limitada. Nas GOPS SMTUC 2019 é apontada uma receita anual inferior a 750 000 euros, o que se traduz numa realização extremamente baixa face à dimensão da cidade de Coimbra, quando é sabido, a título de exemplo, que a cidade de Cascais angaria cerca de 4 milhões de euros anuais em taxação de estacionamento. O SC fez o teste e avaliou, num dia normal de funcionamento da cidade, os veículos que dispunham de ticket válido ao longo da R. Padre António Vieira. Surpreendam-se quando a meio da manhã, menos de 10% dispunham de título válido. Rapidamente se conclui que em Coimbra a “transgressão compensa o risco”.

É tempo de agir e de perceber o que inibe a atuação da Policia Municipal. Deve esta CM dotar o serviço de todos os meios humanos e materiais necessários à sua atuação, assim como exigir responsabilidade e resultados visíveis. Estas falhas, para além de fomentarem o descrédito dos sistemas de regulação dos estacionamentos, reflectem-se

ainda numa redução significativa das receitas a direcionar para a beneficiação e promoção dos SMTUC.