

Em dezembro passado vieram a público novos e avultados investimentos para a expansão do metro de Lisboa e do Porto, com arranque já no 1º semestre de 2019, sem que se questione se estes investimentos são ou não prioritários para o país. A pergunta que nos assola de imediato é: e para Coimbra não sobra nada?

Claro que sim, mas muito pouco!! No âmbito da reprogramação do Portugal 2020, Coimbra viu aprovado o projecto MetroBus, com a atribuição de uns míseros 50 milhões de euros no âmbito do PO SEUR - Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos! Até parece que vivemos em países diferentes. Vejamos! Lisboa, vai contar com 210 milhões de euros para tornar a linha verde numa linha circular. São 210 milhões para ligar o Rato ao Cais do Sodré, através de um túnel com menos de 2kms e que integra 2 novas estações, o que corresponde a um investimento de mais de 100 milhões de euros por quilómetro. Já Coimbra, perante um processo que se arrasta há mais de duas décadas, e da supressão do comboio na linha da Lousã há mais de 10 anos, conta com 50 milhões de euros para realizar cerca de 40kms, ou seja, um rácio de 1,25milhoes/quilómetro. Pensar nos 310 milhões de euros para a expansão dos cerca de 6kms da rede do metro do Porto é igualmente perturbador. E é confrangedor verificar que só para Coimbra é que se coloca a questão da sustentabilidade do investimento, atrasando cada vez mais o desenvolvimento da cidade. Afinal, o país até pode ser o mesmo. Coimbra é que já não existe para o país!

É perante estes números que os responsáveis querem convencer os Conimbricenses que está a ser preparado um projecto de qualidade e de vanguarda, capaz de alterar os hábitos de mobilidade e de cativar mesmo os mais sépticos, para o uso de modos alternativos? É com estes números que querem convencer os munícipes que o sistema será “moderno, confortável, rápido e fiável, prático e seguro”? A verdade é que a cidade continua sem conhecer os projectos em curso, e sem perceber o que pode esperar deles.

O ministro do Planeamento e das Infra-estruturas, Pedro Marques, informou que o primeiro concurso público do metrobus para operar no Ramal da Lousã, será lançado no início de 2019, pelo que o projecto estará concluído. É igualmente sabido que as Infraestruturas de Portugal estão finalmente a focar as suas preocupações no estudo do espaço urbano. A informação e a contra-informação é muita por isso Coimbra precisa saber, de fonte segura, o que está em cima da mesa para a cidade dos estudantes.

É razão para perguntar, o que esperam as Infraestruturas de Portugal e esta Câmara Municipal para abrir o debate à população, num verdadeiro processo de participação pública? O projecto é demasiado importante e transformador da cidade, por isso deve ser aberto a todos os interessados.

Afinal qual vai ser o sistema de guiamento automático a aplicar no sistema sub-urbano, compatível com a prática de velocidades de operação que garantem a competitividade deste modo relativamente ao automóvel?

Afinal quais as alternativas de traçado para assegurar a ligação da Baixa ao Hospital? Chega-nos a informação de está a ser equacionado o acesso direto da Praça da Republica ao largo de Cruz de Celas, através da R. Lourenço de Almeida Azevedo, abandonando o circuito pela Rotunda do Papa amputando o MetroBus de mais uma das mais valias do projecto inicial. Se sim, como será servido o polo I da UC? é certo que os 125 degraus das escadas monumentais podem ser um bom desafio à manutenção física de alguns jovens, mas é igualmente certo que nem todos são jovens e saudáveis e tal barreira é motivo dissuasor ao seu uso. O SC alerta para a necessidade do Sistema do Metro ser estudado em total articulação com o sistema pedonal, deixando desde já a sugestão para a necessária inclusão no processo de um sistema mecânico alternativo às escadas monumentais.

Afinal quais serão os requisitos para o material circulante? Se a promessa é que o sistema aposte em autocarros eléctricos, é sabido que as baterias não têm capacidade para alimentar os autocarros ao longo de todo o período de operação e que estes autocarros ainda se encontram em fase “experimental” com representatividade que não supera os 10% da frota de TP. Alguns fabricantes apontam para a perda de 30% de eficiência das baterias nos primeiros 8 anos. Afinal, teremos soluções movidas a fontes alternativas (gás natural comprimido - GNC ainda considerada a solução financeira mais competitiva) ou apostaremos em carga continua ao longo do circuito? a carga será nas paragens, recorreremos o sistema tradicional de catenárias ou às mais recentes tecnologias via *Wireles* com energia transferida por indução a partir de cabo enterrado sob o pavimento?

Agora que as obras de reforço dos muros da margem direita do Rio de Mondego se vão iniciar, afinal qual vai ser o projecto de requalificação urbanística e paisagística reservado para a Av. Aeminium? Definitivamente esta câmara desiste da variante à Fernão de Magalhães?

Coimbra precisa de debate e de respostas concretas. As instituições responsáveis pelo projecto devem pautar-se por uma postura de maior transparência e de abertura ao diálogo envolvendo os interessados nos processos de decisão. É altura para que as IP e a CMC quebrem o secretismo que tem envolvido todo este processo e envolvam nas decisões, as entidades e os cidadãos directamente afectados e interessados, garantindo que as suas sugestões e críticas são analisadas cuidadosamente e de forma imparcial.