

COMENTÁRIOS NA PETIÇÃO ELETRÓNICA PARA REPOSIÇÃO DO RAMAL DA LOUSÃ

#	Nome	Localidade	Comentário
57	Paula Maria Ferraz Lourenço	Coimbra	Porque já ontem era muito tarde, há que dar aos utentes do Ramal da Lousã aquilo que eles merecem .
129	Vítor Manuel Rorigues Amaro		Nasceu na pequena aldeia de Lobazes, onde no passado o sauroso comboio parava, antes de chegar a Miranda. Poderia adjectivar a situação actual de muitas formas, mas apenas direi que é vergonhoso todo este longo processo. Para além dos Milhões que já foram investidos em todo o percurso do Antigo Ramal da Lousã, foi-me dito por um familiar que trabalha na CP, que todo o material Carris e catenária para instalação do Metro de superfície, encontra-se armazenado no Entroncamento e segundo ele, já tem havido material desviado para outras obras!!! É notória a falta de investimento e desenvolvimento de toda esta região depois do encerramento da Ramal. Por favor Srs. Políticos cumpram na íntegra a responsabilidade que vos foi empossada, através das pessoas que ainda continuam a votar. Vítor Amaro - Aveiro
149	Anabela Da Silva Santos Ferreira	Cacia Aveiro	Urgente e indispensável para a população mais carenciada e idosa principalmente
170	Telmo Rui Carvalhinho Cunha Fernandes	Lousã	O que fizeram à Lousã, que desde há muito tempo foi servida pelo comboio, e uma pequena amostra das enormidades que foram feitas por este país fora, ao serviço de interesses muito pouco claros. Já agora, interessa que se saiba onde foram parar o milhões de euros de dinheiro dos contribuintes gastos nesta obra, sendo o resultado o que se conhece. Restituição do Comboio da Lousã Já...!
231	Libânia Rosa Lopes	Leiria	Roubaram-nos, há 6 anos, um meio de transporte que a todos nos servia muito bem e melhor com alguma modernização. É isso que exigimos agora, com urgência, a repuzição rápida do Ramal da Lousã, o transporte alternativo em autocarros velhos é mau, moroso e muito mais caro.
244	José Rui Ferreira Leite da Silva	Lobazes, 3220-113 Miranda do Corvo	Nunca deviam ter assumido compromisso com a Metro Mondego as três Câmaras Municipais e, não termos deixado retirar os carris, basta consultar as oficinas da CP Barreiro, Contumil e outras para ver a vergonha Nacional.
297	Teresa Costa	Lousã	É urgente que esta situação seja resolvida para bem de toda a população local, mas também para o desenvolvimento do interior do País, que tanto tem sofrido com os erros sistematicos dos nosso governantes.
351	Armindo Amaro Carvalhp	Coimbra Porto do Rio Miranda Do Corvo	Mais vale tarde que nunca, mas tem que ser o mais urgente possível, para terminarmos com esta vergonha.

353	JOSÉ MANUEL DE ALMEIDA MIRANDA			<p>É de toda a justiça a reposição do ramal da Lousã em serviço e incompreensível que se mantenha na situação actual depois de tanto dinheiro gasto e espectativas criadas às populações que ele servia como condição estrutural para o desenvolvimento da região.</p> <p>O que está a acontecer na extinta linha da Lousã é Crime Público da mais hedionda espécie</p>
370	Paulo Alexandre Mateus da Silva	Lousã		
491	Maria da Conceição dos Santos Mendes	Lousã		<p>Comprei casa na Lousã porque tinha o comboio, sinto-me enganada. Enjojo nos autocarros, as viagens para mim são um sacrifício diário.</p>
499	ana cristina tavares da silva ribeiro	Lousã		<p>É fundamental pelo desenvolvimento da Lousã, desde que o comboio desapareceu que a terra tem vindo a perder, a nível de desenvolvimento económico e turístico...falam em ajudar o desenvolvimento do interior mas neste caso só atrasaram e continuam a atrasar....</p>
513	José Alexandre de Jesus Paiva	Miranda do Corvo		<p>Aos políticos responsáveis, solicita-se a colocação dos carris que retiraram. Devolver o que se retirou.</p>
525	Ana Maria Gonçalves	Rua da Igreja n 20 Rio de Vide Miranda do Covo		<p>Urgente a reposição do serviço ferroviário no Ramal da Lousã , inadmissível esta situação , gastam tanto dinheiro em coisas com menos importância</p>
579	Horácio Rodrigues Lopes	Quinta da Morada, 3220-017 Miranda do Corvo		<p>Queremos um Ramal, servido como estávamos habituados há 106 anos, e que nos foi tirado há 7 anos. Basta a colocação de carris e catenárias, para os comboios elétricos passarem a circular. Estamos fartos de esperar e a paciência tem limites.</p>
586	Lisete da Conceição Brito Oliveira	CASAL DE ERMIO		<p>Destruir o que existia foi fácil, gastar o dinheiro de todos nós para nada, mais fácil ainda. Já é mais do que tempo de reporem a rede ferroviária da Lousã. É uma vergonha o tempo que se perde de camioneta para fazer o trajeto Lousã/Coimbra com curvas e contracurvas a parar em todas as estações e apeadeiros como se de um transporte ferroviário se trata-se.</p>
655	Isabel Maria Santos	Coimbra		<p>É com grande tristeza que vi retirar dos transportes ferroviários um transporte utilizado por largas centenas de utentes. Por favor acabem com esta situação e reponham o que tiraram e tanta falta faz. OBRIGADA!</p>

665	Jorge Manuel Rodrigues Correia		<p>O passar dos tempos por norma são sinónimo de evolução mas nesta questão assistimos a um retrocesso inexplicável que só espelha que os nossos políticos muitas vezes apesar de ponderarem durante anos certas questões acabam por tomar decisões descabidas e ridículas</p>
704	maria adelaide henriques lopes nogueira de cam	Lousã	<p>na varios anos, requereu visitarme da via ua r Lousã e comeceadora do serviço que o Ramal prestava, considero de todo o interesse e de inegável importância a sua reposição. A deslocação das populações, que carecem de transporte público diário, (trabalhadores, estudantes, etc.) ficaram muito prejudicadas e com uma dificuldade acrescida nas suas deslocações. O transporte oferecia, também, uma alternativa importante para o desenvolvimento na oferta do turismo da região. Era um transporte que proporcionava uma viagem bastante agradável e dava a conhecer recantos</p>
710	Maria Regina da Silva Fernandes Miranda	linda-a-veiha - lisboa	<p>É da mais elementar justiça que se ponha este ramal ao serviço das populações às quais faz imensa falta prejudicando o desenvolvimento da região de Coimbra</p>
733	Maria da Graça Fernandes Carvalho Duarte Simó	Lousã/Setúbal	<p>É urgente a reposição de um serviço, que existia ,sem ele o concelho definhava.</p>
758	Maria Odete Ferreira Lopes Silva Cruz	Lousã- Coimbra	<p>Acabar com uma linha centenária prometendo o MM e não fazerem nada (tiraram o pouco que tínhamos com promeças não cumpridas) é simplesmente enganar o Povo que os elegem. Não há direito.</p>
771	José Ladeira de Lima Silva	Lousã	<p>Esta região desenvolveu-se a volta da linha do comboio. Tira-la descaracteriza a região socialmente e economicamente. Consequentemente outros investimentos feitos na região perdem também o seu valor, enfim só prejuizos!</p>
811	Marília Peres	lousã	<p>O direito dos cidadãos que poderiam usufruir deste serviço não pode continuar a ser ignorado pelos governantes deste país. As verbas já gastas não podem ser ignoradas. O Ramal da Lousã deve ser considerado uma obra pública prioritária, mais do que qualquer auto estrada.</p>
814	Isabel Maria do Amaral Aguiar Gaspar	FIGUEIRA DA FOZ	<p>E devem ser pedidas responsabilidades a quem mandou arrancar os carris sem ter garantia absoluta que outros iriam ser repostos e as obras não parariam. A administração do Metro MOndego que ganhou baluridios para não fazer nada deve pagar aos utentes os transtornos que lhes cxausou</p>
		Coimbra	

817	Maria Jose de Lima		<p>repositores do serviço no Ramal de Lousã. Ora o menor bem que os governantes podem fazer ao povo, neste ano de 2016. Um meio de transporte muito útil, e necessário. mas também, que resgata valores do passado, traz vida, alegria de uma linda viagem, Coimbra Serpins cheia de beleza e paz, onde podemos contemplar a beleza da natureza. Onde alguém que visite a linda terra, pode apreciar ao longe a lindíssima Serra da Lousã. Que o Deus que creio Jesus, possa tocar no coração dos governantes de Portugal, a repor o serviço do Ramal da Lousã. Um presente, um bem ao povo em 2016. Que o sonho de muitos, incluído eu, possa ser realizado. e breve possamos sentir a grande alegria de ouvir o apitar do Comboio. Pedimos por favor, realizem este simples sonho do povo</p>
859	João Manuel Simões Dias	Meiral	Julgo que não é necessário inventar nada de novo, basta repor o comboio num serviço tipo urbanos Aveiro-Porto.
863	João Pedro dos Santos Gonçalves	Lousã	
870	IDALINA DA PURIFICAÇÃO DIAS BARATA	Coimbra	Uma vergonha que cresce a cada dia que passa. A linha de Serpins, é anterior à implantação da República. É um serviço essencial, moderno, ecológico e lucrativo. Interrompido pelas foças da estupidez que tem marcado os últimos anos da administração de Portugal.
878	Jorge Armando de Campos Baptista	Lousã	Para o progresso da Lousã para bem de tantos utentes deste meio de transporte e para aproveitamento dos gastos já feitos e em curso (aluguer de autocarros) é urgente que este problema seja resolvido.
894	Jorge José da Piedade Ferrnandes	Amadora	O desmantelamento desta linha centenária foi uma crime cometido contra as populações que dela se serviam. E tempo de reporem aquilo que nos roubaram. Estão aí muitos milhões gastos sem qualquer proveito até ao momento. E também é tempo de acabarem com a Administração do Metro Mondego, dado que nada administram e estão a comer o que resta, há já tantos anos. Tanta vergonha têm tido os diversos governos que os suportaram, como eles próprios, que nada fazem e tanto 'chupam'. O que estão lá a fazer se a obra está parada há tantos anos? Depois, temos o aluguer dos autocarros que vieram substituir as automotoras. Ora, estes, é que 'se governam'. É uma vergonha, com o dinheiro que lhes pagam, iam acabando o que falta, ou, em alternativa, dava para pagar os juros do dinheiro a aplicar para conclusão da mesma, adiantando assim a obra.
902	Priscila Nunes de Sousa Cruz	Rua D. Luís da Cunha, Lote 31 - 2º. Dº. - 3030 -302 COIMBRA	Se não fizerem nada por esta vila tão maravilhosa, os lousanenses ficaram prejudicados, pois o comércio de 8/10 anos atras, é muito diferente do comércio atual desta vila. Fecharam se lojas, fábricas e muitas pessoas, foram obrigadas a abandonar a sua terra natal para poder viver com o mínimo de dignidade.

935	PAULO FERNANDO COSTA DA SILVA			<p>Queremos a reposição da circulação ferroviária no ramal da Lousã, é vergonhoso que todos os políticos continuem a mentir e de costas voltadas pra os problemas das populações em geral e neste caso em particular de todas as pessoas que faziam uso deste meio de transporte e para toda esta região..</p>
960	Ilda Maria Nobre Rodrigues		Coimbra - miranda do Corvo	<p>É um meio de transporte estruturante para toda a região. Com o envelhecimento da população, a sua supressão é quase um atestado de invalidez.</p>
1003	Fernando Santos Matos		Coimbra	<p>Evidentemente que foi um grave erro se ter desmantelado a linha ferroviária, desbaratando-se dinheiros públicos tendo ficado o espaço literalmente abandonado.</p>
1028	Fernando Euzébio Mendonça Fava		Ceira	<p>É tempo de emendar o clamoroso erro que foi a extinção do ramal da Lousã, aproveitando o que ainda resta dessa estrutura e otimizando-a no sentido de dar resposta às necessidades das populações atingidas e prejudicadas por esse tão lamentável erro, ademais evitável que era.</p>
1070	Leonor de Jesus Dias de Almeida		Antanho - Coimbra	<p>Considero uma traição, o fato de terem suprimido essa l, para tanta gente que apostou em residir na zona, precisamente por poderem usufruir desse transporte. Só poderão redimir-se repondo a linha</p>
1135	Maria Deolinda de Carvalho Neto		Coimbra	<p>Sou natural do concelho da Lousã-freguesia de Foz de Arouce e assino esta petição por entender que é fundamental p esta zona a reposição do ramal ferroviário</p>
1208	João Pedro de Almeida Pinto		Lisboa	<p>Para além de imperioso, será de toda a justiça devolver as populações aquilo que lhes foi retirado e que é um bem essencial para o bem estar das pessoas e um pólo fundamental para o desenvolvimento da região.</p>
1209	Maria de Fátima da Conceição Quaresma		Corroios	<p>Realmente é um crime, nos terem tirado uma linha centenária! Faz muita falta para todas as pessoas especialmente a estudantes e pessoas que vão a consultas.</p>
1255	Luís Manuel dos Santos		Serpins	<p>Moro em Vialonga, perto de Lisboa, mas sou mais um filho da terra que saiu! Assino porque sei a importância que este meio de transporte tem para a população e para o desenvolvimento das respectivas regiões! Foi um roubo que fizeram às populações à cerca de seis anos! Vamos continuar a lutar para que este erro seja corrigido!</p>
			Vialonga	

1264	Rui Cunha Simões Fernandes	Moita, Gândaras, Lousã	Devíamos ter aberto os olhos há muitos anos, mas isso não justifica que esta cambada de habilidosos nos roube o que nos pertence.
1289	Alexandre Branco	Albergaria	Este serviço ferroviário era e será utilizado por alunos da lousã que têm aulas em Coimbra.
1314	Luis Filipe Tomás Pires Rodrigues	Lousã	Sou ferroviário. Na minha modesta opinião a melhor solução é a reposição daquilo que destruíram e com eletrificação a 25 KVk 50 Hz, e com ligação à linha do norte em Coimbra B.
1324	Horácio Manuel Batista da Costa	Lousã	a lousã precisa urgentemente da reposição do serviço ferroviário, que nos foi tirado por alguns ESTUPIDOS que não mediram as consequências, e acreditaram no pai natal.
1349	Silvia Maria Antunes da silva	Lousã	Durante 25 anos utilizei diariamente o Comboio. Um serviço público permitiu me ser quem sou desde do infantiário até começar a trabalhar.
1360	Marcelo Francisco Leitão	Lousã	Não estamos a pedir nada, só queremos o que já tínhamos.
1410	Maria zilia ferreira	SERPINS	VAMOS LUTAR PARA TERMOS NOVAMENTE O NOSSO RAMAL A FUNCIONARI!!!
1449	JOÃO MANUEL FELÍCIO	Granja de Semide - Miranda do Corvo	É de toda a justiça repor a linha do ramal da Lousã e dar continuidade à sua utilização para desta forma aproveitar o investimento que já foi gasto. Deviam ser severamente condenados os dirigentes que gastam o dinheiro do erário público em negócios como este.
1528	António Manuel Maleiro de Carvalho	Coimbra	Porque nem todos temos carro e motorista pagos pelo Estado, precisamos de transportes públicos acessíveis...
1542	EDGAR FILIPE LOPES SARAIVA	MIRANDA DO CORVO	É UMA VERGONHA (MAIS UMA) ESTA SITUAÇÃO AINDA NÃO ESTAR RESOLVIDA. CULPA DE QUEM QUIS TUDO À GRANDE E À FRANCESA. DEVIAM/PODIAM TER ELECTRIFICADO A LINHA, MAS ENFIM, ALGUÉM TINHA DE GANHAR COM O METRO.

1562	Júlio da Silva e Sousa			<p>Todos os utentes do serviço ferroviário do Ramal da Lousã (Coimbra-Serpins), saberão dizer um Bem Haja a quem repuser êsse serviço. E será ainda melhor que, numa segunda fase, o serviço seja prolongado até à Linha da Beira Baixa (quicá Fundão), nas modalidades de passageiros e de mercadorias (com ligação a portos marítimos), contribuindo assim para a mobilidade e a revitalização da respectiva região centro e tornando-se numa eventual alternativa de trânsito ferroviário internacional (via Guarda), nomeadamente em períodos de interrupção ocasional da Linha da Beira Alta. Pelo exposto e por outras razões que também devem ser tidas em consideração, convém que a bitola ferroviária do Ramal da Lousã seja igual ao da Linha do Norte.</p>
1592	Ana Nogueira da Cruz Mendes		Nazaré	<p>Vivi vários anos junto ao apeadeiro de São José, assisti durante anos à quantidade de pessoas que usavam aquela linha ao longo do dia para irem às suas vidas e que ficaram privadas de o fazer, tendo agora dificuldade em deslocarem-se como dantes, com os escasos meios existentes - ou até inexistentes para as suas necessidades. Por várias vezes que preciso de ir à Lousã, tenho sempre que falar a alguém para vir a Coimbra, pois não consigo encontrar transportes compatíveis. Esta situação é inadmissível e danosa em vários aspetos para os cidadãos daquela zona e outras pessoas que queiram deslocar-se para a mesma. É um serviço útil, facilitador para as pessoas e para o desenvolvimento da região, nunca deveria ter sido cortado.</p>
1633	Pedro Miguel Martinho da Cunha		Aveiro	<p>O ramal da Lousa foi um claro erro em acabar, modernização e electrificação sim! Tenho família na Lousa e a mensagem que me passam é o abandono total daquela localidade que se identificava como o dormitório de Coimbra. Obviamente que Miranda do Corvo está na mesma situação.</p>
1710	Manuel Martins da Cruz		Marinha grande	<p>O meu colega de carteira na Brotero era o Curvelo, filho do chefe de estação da Lousã. Vinha todo os dias no comboio até ao Calhabé. Como é possível que quase 60 anos depois esta deslocação esteja inviabilizada e implique quase o dobro do tempo por via terrestre!!!</p>
1715	Luis Manuel dos Santos Cunha		Leiria	<p>devolvam as infraestruturas que barbaramente retiraram á Lousã, para satisfazer interesses.</p>
			Lousã	

1730	Mário Sol Verdial Ferreira da Silva		<p>Palavras para que? a (in)competência da grande maioria dos nossos políticos e aqui incluo, com o mesmo grau de (ir)responsabilidade, o governo e os autarcas locais que de incompetência em incompetência tem protelado no tempo uma solução condigna e honesta para o Ramal da Lousã. Espero que, quem ao longo dos anos, económica e socialmente tanto prejuizo causou á população, às empresas e por consequência à nossa região, venham a ser julgados e condenados a pagar o pelo mal que causaram, não se escondendo cobardemente atrás da impunidade com que, de forma reiterada, habitualmente terminaram casos similares. Pela reposição do serviço ferroviário no Ramal da Lousã.</p>
1776	Amélia maria Simões de Paiva	Miranda do Corvo	<p>O crime que foi cometido, terá de ser resolvido o mais breve possível, nós as pessoas do interior temos direito ás mesmas condições que as pessoas do Porto Lisboa Etc, retiram um transporte rápido confortável pouco poluente, e andamos á anos em autocarros que não têm as mesmas condições, demoramos um dobro do tempo a chegar a casa, que entope ao entrar na cidade de Coimbra, que polui imenso o ambiente, e se a aposta na Europa é a Ferrovia, se existe em Lisboa e Porto porque não em Coimbra, sera que somos cidadãos de terceira?? existe algum afastamento no pagamento dos nossos impostos por viver no interior, NÃO NÃO EXISTE, então por favor reponham o nosso Ramal, que os nossos antepassados construíram sem nenhuma tecnologia, agora ela existe, o que parece não existir é vontade política.</p>
1790	José Carlos Marques Viana	Miranda do Corvo	<p>É URGENTE DEVOLVER ÀS POPULAÇÕES O QUE LHE FOI ROUBADO POR INCÚRIA, MÁ GESTÃO E INDIFERENÇA. ESQUEÇAM O METRO, QUE NÃO RESOLVE O PROBLEMA DOS TRANSPORTES EM COIMBRA. SÓ QUEREMOS RESOLVIDO ESTE PROBLEMA QUE TORNA A VIDA DE DEZENAS DE MILHARES DE PESSOAS NUM VERDADEIRO INFERNO.</p>
1815	Maria Madalena do Carmo Mendes	Coimbra	<p>Penso que esta na altura de quem de direito sair dos seus gabinetes e fazer as viagens diárias que nós cidadãos temos de fazer em autocarros, para conseguirem perceber o custo físico, financeiro e ate emocional que temos desde que foi retirada a linha. Penso ser vergonhoso andarem estes anos todos a mentir descaradamente a uma população, terem prejudicado de forma grave a região e, não haver até agora o apuramento de responsabilidades pelo desmando dos gastos brutais que já se efectuaram na linha, vários estudos mal feitos que nunca apresentaram a realidade, quer dos gastos quer do prejuizo populacional e regional. Não entendo como é que noutras zonas da Europa se está a seguir uma vertente ferroviária e neste caso e, em Portugal não. Se seguem normas europeias em termos de aplicação de impostos, sigam também neste caso. DEVOLVAM-NOS O QUE NOS TIRARAM!</p>
		Lousã	

1884	João Matos Lourenço Rosa	Lisboa	O ramal da Lousã deve ser reposto com os combolos mais modernos da Europa, porque serve quem trabalha na região. Mas o mais depressa possível.
1886	Antonio Firmino Simões Dias	3200-225 Lousã	E tempo de reporem o que tiraram e traíram os ufentes. Os bons políticos que temos e gestores !
1887	Laura da Conceição Simões de Azevedo Dias	3200-225 Lousã	Pretendo que esses responsáveis, pelo ato que cometeram paguem o que fizeram. E reponham rapidamente a linha conforme era.
1897	José Manuel Ventura Rodrigues		Até prova em contrário, que tem o poder de corrigir esta aberração e não o fizer, continua, em minha opinião, a ser um filho da mãe que não merece a minha confiança e consideração. Ai deixa de ser um filho da mãe e passa a ser outra coisa.
1908	Eduarda Mota Campos	Lousã	Em memória de todos os jovens da Serra da Lousã que vieram estudar a Coimbra utilizando o Ramal.
1922	carlos manuel oliveira amaro	Coimbra	Nunca devia ter sido desactivada, o projecto para o novo Ramal era somente uma fachada para encher os bolsos a muita boa gente... governantes, políticos, autarcas, empresas de construção civil etc..etc. Desde o início que era sabido que tinha uma morte anunciada.
1929	Lina Maria Pisco Santos Pereira	coimbra	Como centenas de pessoas que vivem na Lousã, comprei lá casa, as perspectivas eram grandes! Gosto de lá viver aliás tenho dois filhos e ambos trabalhando em Coimbra optaram por ficar a viver na Lousã têm casa constituíram família e sel que se sentem também eles defraudados, é necessária com muita urgência (e já vai tarde) a reposição da Linha, seja com Metro ou com outra forma que encontrem mas que satisfaça as nossas necessidades.
2031	Gonçalo Maria Nigra de Castro e Sousa	Lousã	É uma vergonha esta linha ter desaparecido!!! Reponham-na rapidamente!!!
2063	Vítor Manuel Salgueiro da Silva Paroia	Coimbra	Não precisamos de políticos, tais como aqueles que de forma leviana acabaram com a linha férrea em causa. Precisamos, isso sim, de Líderes carismáticos, Pensadores, Visionários, em suma, Homens e Mulheres, que ponham a Causa Pública, o Bem-Comum, como prioridade nas suas vidas.
2093	Maria teresa monteiro proença	Coimbra	Foi uma vergonha a remoção do ramal e agora a respectiva reposição é obrigatória

2100	Miguel João Mogofores Martins		Coimbra	E mandatório repor um recurso que foi injustamente retirado à população. E também fundamental apurar os responsáveis pelo gasto dos dinheiros públicos em interesses pessoais!
2111	António Luís Marques Ferreira			As populações de Lousã Miranda do Corvo principalmente foram extremamente prejudicadas pela falta dos comboios no Ramal da Lousã.O ideal seria prolongar a linha até Arganil tal como constava no plano original da Linha da Lousã.Esta zona do País necessita do Caminho de Ferro para que se possa desenvolver de forma mais uniforme. Não podemos pensar só nas áreas urbanas de Lisboa e Porto.Aqui também é Portugal.
2132	Armando Jorge Alves Miguez		Lousã	A Lousã deve ter o Ramal como alternativa válida para ter acesso rápido a Coimbra. Poupa acidentes danos graves em pessoas e bens, e pouparia em muito o ambiente. Seria também polo de desenvolvimento turístico. Quanto mais cedo melhor.
2166	Hermínio Simões Martins		Povoa Sta Iria	
2167	Marco António Dias Antunes		Coimbra	A aposta na ferrovia, a electrificação e modernização do ramal ferroviário a recolocação dos carris, o regresso do comboio ao ao Ramal da Lousã são a melhor solução para as populações e para o desenvolvimento económico e social da região.
2226	Pedro Miguel Leite		Lousã	Não podemos continuar indiferentes a uma injustiça que afeta a população de toda uma região, temos que continuar a lutar pela reposição do Comboio.
2238	pompeu miguel caetano costa		Condeixa a Nova	Uma vergonha o governo manter esta situação pendente!
2245	António Fonseca Coelho		lousã	reponham o que nos foi tirado!!
			Coimbra	Porque é que os utentes ficaram privados de um meio de acessibilidade, para as suas vidas? e tudo decorre como se nada acontecesse? Não queremos isto para as nossas gerações futuras. Basta de mentiras!

Entrevista de Manuel Margarido Tão ao jornal Trevim

1 – O que pensa dos autocarros elétricos guiados, vulgo BRT, como eventual solução alternativa ao comboio no Ramal da Lousã?

Numa perspetiva genérica, torna-se necessário definir o que é um "BRT Elétrico", operando hipoteticamente em ambiente rural e peri-urbano ao longo de 36 Km, num traçado ferroviário com plataforma de via única, numerosos viadutos e túneis. É o problema começa justamente por aí, ou seja, a dificuldade de realizar um "benchmarking" de casos semelhantes, ou comparáveis, em outros pontos da Europa e do mundo. Pela simples razão de que... não existem. Não existe em parte alguma do planeta qualquer linha rural de troleiarro-guiado, percorrendo através de um trajeto de quase 40 Km, com pontos de cruzamento controlados por sinalização de tipo ferroviário.

Estamos portanto a falar de um voluntarismo experimentalista, de um poder político completamente esvaziado de conhecimento técnico, e que não sabe o que fazer para emendar uma aberração chamada "Projecto Metro Mondego", cujos rocambolescos contornos não encontram paralelo em parte alguma, nem em países de África Sub-Sahariana.

Se pensarmos que há seis anos atrás se liquidou um caminho de ferro de importância regional inegável, sob o pretexto de se ir lá colocar um eléctrico-rápido, e que depois de mais de década e meia de estudos realizados com fundos públicos e intervenções a nível da plataforma de via, se chega à conclusão que "tudo é inviável", poderemos estar perante um processo de gestão danosa de recursos públicos, completamente baço, com a agravante de se ter retirado aos cidadãos um transporte ferroviário em funcionamento. Isto só terá sido possível num país periférico, do extremo Europeu, onde não existe Plano Ferroviário há mais de oito décadas, e - precisamente por isso - não há um conjunto de procedimentos técnicos e económicos de avaliação de projetos de forma idêntica e integrada, estando criado o ambiente propício ao aparecimento todo o tipo de delírios, que depois resultam na frustração, desperdício de recursos e descrença dos cidadãos em quem é suposto representar os seus interesses. Que nos lembremos de aberrações como o SATUO (monocarril de Oeiras), e o destino que tiveram.

2 – Em que países ou cidades existem atualmente sistemas deste tipo a funcionar e com que resultados?

A pergunta é bem colocada e diz bem, de forma cristalina "em que cidades". Porque de facto não existem BRT's Eléctricos Rurais.

Neste momento há BRT's Eléctricos (autocarros guiados eléctricos) em ambiente estritamente urbano, num número muito restrito de cidades francesas, designadamente na Banlieue de Paris e na cidade Normanda de Caen. Estas linhas de BRT Elétrico existem exclusivamente como passos intermédios de uma estratégia incrementalista, de transformação gradual de um determinado trajeto urbano/suburbano, numa linha de eléctricos rápidos, daí a existência da tração eléctrica. A cidade de Caen já começou o processo de substituição temporária do seu sistema de BRT Elétrico por autocarros normais, a fim de permitir o início das obras de conversão em eléctrico-rápido, que começará a operar em 2018.

E estes são, de facto os únicos casos de BRT Elétrico, atualmente em serviço.

Há mais de vinte anos atrás, houve um BRT Elétrico (conhecido como O-Bahn), na cidade de Essen, na Alemanha, que consistia num autocarro guiado híbrido, meio Diesel, meio troleiarro (funcionava nesta última valência num túnel urbano longo no centro de Essen, que compartilhava com linhas de eléctricos). O trajeto fazia-se, em grande parte, pelo separador central de uma auto-estrada, onde uma antiga linha de eléctrico-rápido (servindo um arrabalde chamado Kray), fora desmantelada, com um subsídio conjunto do governo federal Alemão e de uma conhecida indústria de autocarros, que, em contrapartida, montariam a suas expensas o novo e exótico modo de

transporte. Volvidos menos de dez anos de exploração, o acumular de problemas técnicos e de fiabilidade do chamado O-Bahn, afigurou-se de tal magnitude, que se tornou inevitável o seu abandono, e substituição por autocarros convencionais, sem qualquer guiamento. Eventualmente, o sistema O-Bahn encontrou um único cliente no mundo, na cidade Australiana de Adelaide, e funcionando apenas a Diesel.

No tocante a BRTs rurais, como já afirmei, não existe o emprego de tração eléctrica. Mas mesmo a Diesel, só existe um BRT rural na Europa e outro no Japão. Desconheço a realidade do segundo caso. Mas no primeiro, posso afirmar, com segurança, que se trata de um monumental fiasco técnico e económico. Trata-se do Cambridgeshire Busway, estabelecido no leito de um antigo caminho de ferro de via dupla, de cerca de 25 Km, desaparecido há mais de quarenta anos, ligando Cambridge a Huntingdon e St. Ives, no Reino Unido. Assenta num sistema de guiagem de estruturas em betão, cuja construção resultou em derrapagens orçamentais sucessivas, dando origem posteriormente a um longo processo de litigância entre empreiteiros e autarquias locais. A performance dos operadores de autocarros de dois pisos que usam a infraestrutura (são vários operadores pagando taxa de acesso), não se revelou suficientemente melhorada, para que houvesse quer ganhos de passageiros ao automóvel particular, quer geração de viagens completamente novas. Em muitos aspetos, e sob uma perspectiva estrita de retorno socio-económico, trata-se de um projeto discutível, sobretudo se comparado a uma outra alternativa, tal como, a compra de autocarros convencionais não-guiados e melhoria das estradas existentes ou - eventualmente em extremo oposto - fazer reconstruir uma ferrovia desaparecida quatro décadas antes, em moldes completamente novos, a par de tantos outros casos bem sucedidos de reaberturas ferroviárias no Reino Unido.

3 – Em síntese, que análise comparativa faz entre uma solução ferroviária (convencional ou metro) e os BRT, designadamente quanto ao investimento total, manutenção e exploração? Vantagens e desvantagens das diferentes soluções.

Fazer aqui o que deveria ter sido realizado pelas partes oficiais a quem recaem responsabilidades do processo do "Metro Mondego", ou seja, um ensaio de Análise de Custo-Benefício comparando todas as opções possíveis para o trajecto Coimbra-Lousã-Serpins, afigurar-se-ia algo fastidioso.

Mas mesmo antes de se responder a essa pergunta, deve formular-se outra: para que fim é que se deseja modernizar o transporte público entre Coimbra e Serpins? Eu tenho uma posição muito clara que é esta: em primeiro lugar, para retirar tráfego automóvel das estradas; em segundo lugar, para desenvolver a economia regional de forma polivalente e diversificada, onde a função "dormitório" não é um exclusivo a atender com uma oferta de transporte reformulada. E para atingir semelhantes tipos de objetivos, a opção sobre pneus, guiada ou não, está completamente fora de questão. Por diversos motivos. Pela sua ausência de fiabilidade. Pela sua ausência de conforto. Pela sua ausência de escala. E, finalmente, por uma característica estrutural do modo autocarro, que o relega para uma função meramente distribuidora em muito curtas distâncias. A classe política em Portugal evidencia uma confrangedora incapacidade de entender que a elasticidade-cruzada da procura (isto é, a capacidade de substituição de uma opção por outra), do autocarro face à viatura privada individual é nula. E porquê? Porque, para uma parte significativa dos decisores políticos em Portugal, o Transporte Público é algo destinado aos segmentos cativos da mobilidade, tal como nas nações "em vias de desenvolvimento". O Transporte Público é um estorvo que a sociedade tem de suportar ao menor custo possível, para atender aos cidadãos pobres, idosos e gente sem carta, por idade ou opção. E é aqui, e neste contexto, que aparece, sem justificação objetiva alguma, a miragem do BRT, de Coimbra a Serpins.

Mas centremo-nos num cenário BRT, dando de barato a "excelência" da solução. Atendendo a que seria implantado em 36 Km de via única, com numerosos viadutos e túneis, afigurar-se-ia imprescindível o recurso a um sistema de guiamento ao longo de todo o trajeto. Poupanças relativamente ao assentamento de travessas e carris? Marginais ou nenhuma. Adicionalmente, teria que existir um sistema de Comando Centralizado de Tráfego e sinalização (nunca empregue

em autocarros), juntamente com rádio-solo, para permitir o controle de cruzamentos de veículos circulando em sentidos opostos, num conjunto de pontos diversos. Poupanças relativamente a uma solução ferroviária? Nenhuma. Depois - assumindo-se a premissa da tração eléctrica para o BRT, teríamos uma electrificação em corrente contínua ao longo de mais de 30 Km, para a qual se tornaria imperiosa a construção de quatro a cinco subestações de transmissão de energia: um desperdício completo, quando com uma só subestação de monofásico 25 kV se electrificaria a linha para um transporte ferroviário. Os veículos seriam significativamente mais baratos do que uma unidade automotora ferroviária, podendo custar quatro vezes menos. Só que os BRT, teriam um ciclo de vida quatro a cinco vezes menor, e ainda por cima, uma capacidade de transporte três vezes inferior à de um veículo ferroviário. Contrariamente aos veículos ferroviários, os BRT não poderiam atrelar-se entre si, funcionando em unidade múltipla, sob controle de um só agente de condução. Logo não conferem qualquer tipo de economia de escala à exploração nas horas de ponta - fator crucial, atendendo à pendularidade das deslocações Coimbra-Ceira, Coimbra-Miranda, Coimbra-Lousã e Coimbra-Serpins, nas manhãs e tardes.

Creio que não será necessário dizer muito mais, para salientar que apenas um modo ferroviário constituirá solução para a modernização do trajeto Coimbra-Lousã-Serpins. Os recentes desenvolvimentos na cidade Andaluza de Cádiz, onde se ultimam os preparativos para a abertura de uma linha de Tram-Trains, em bitola larga Ibérica (1668mm, com possibilidade de conversão posterior em 1435mm), garantindo a sua ligação e integração na rede ferroviária convencional, apontam aquela que inegavelmente constitui a solução para a Linha da Lousã e futura Área Metropolitana de Coimbra-Figueira a Foz, a desenvolver. Veículos ferroviários bitensão, aptos a circular tanto em monofásico 25 kV 50Hz, ou 600/750V corrente contínua, própria dos arruamentos urbanos, perspetivam uma possibilidade real de desbloqueio de toda a aberração em que se transformou o processo "Metro Mondego" ao longo de duas décadas.

Linhas Estratégicas para o Relançamento do Transporte Ferroviário entre Coimbra e Serpins

Manuel Margarido Tão (*)

1. A exploração ferroviária entre Coimbra e Serpins encontra-se suspensa há cinco anos. Sob o pretexto da introdução de um sistema ferroviário de tipo "elétrico", numa zona rural, que alegadamente serviria de base ao posterior estabelecimento de uma rede urbana na cidade de Coimbra, foi desmantelada a superestrutura de via existente até 2009, desde as imediações de Coimbra (Alto de S.João) até Serpins (Km36 e estação final da Linha da Lousã).
2. Desde 2009 até à presente data, foram os serviços ferroviários de passageiros transferidos para a rodovia, com uma série de "serviços alternativos" de autocarro a serem prestados sob a responsabilidade do organismo "Metro Mondego", criado pela Administração Central para a exploração do serviço de carros elétricos, a introduzir no Ramal, primeiro, e na zona urbana de Coimbra, posteriormente. Estes "alternativos" quedam-se pela inferioridade a todos os níveis (rapidez, fiabilidade e conforto), quando comparados com o serviço ferroviário regional, operado até finais de 2009.
3. No terreno, teve lugar entre Alto de S.João e Serpins, um importante conjunto de obras , resultando numa reconstrução completa da plataforma de via, assim como na de estações. O estado atual dos trabalhos, apresenta-se numa fase antecedendo a colocação de superestrutura de via, sinalização eletrónica e eletrificação.
4. As fases subsequentes do projeto não tiveram qualquer outro desenvolvimento, mesmo antes sequer do eclodir da crise financeira e da intervenção externa na economia Portuguesa. Declarado "suspenso" em 2011, e já após terem sido gastos 140 Milhões de Euros em obras, o Projeto Metro Mondego nunca logrou demonstrar ser viável na sua

componente rural, não tendo sido tornadas públicas quaisquer tipo de Análises de Custo-Benefício, comparativas entre a manutenção e modernização do serviço ferroviário existente entre Coimbra-Parque e Serpins, e a sua substituição por elétricos, de tipo urbano. Independentemente da conjuntura político-económica de Portugal, o mérito do projeto nunca foi devidamente demonstrado, a sua condução ficando confinada a uma dimensão política, esvaziada de conteúdo técnico.

5. A fase em que se encontra a infraestrutura do Ramal da Lousã implica o aproveitamento integral do capital investido, sem que, no entanto, se afigurem minimamente realistas, as perspetivas de implementação no trajeto, de um elétrico urbano, nos moldes inicialmente preconizados no Projeto "Metro Mondego", e a pretexto dos quais se iniciaram as obras, suspendendo-se a exploração ferroviária num eixo transportando cerca de 1.400.000 passageiros anuais.

6. Apresenta-se pouco provável a hipótese de investimento subsequente nos moldes preconizados pelo "Metro Mondego", não apenas ao nível da infraestrutura, mas sobretudo em outras importantes componentes previstas, tais como o estabelecimento de um Parque de Material e Oficinas em Sobral do Ceira, e, sobretudo, a aquisição de uma frota de elétricos modernos, de tipo urbano, cuja exploração se revelaria, de resto, desadequada às características de Procura num trajeto peri-urbano e rural.

7. O "timing" de execução de toda a requalificação e modernização do transporte ferroviário entre Coimbra e Serpins, apresenta-se já demasiadamente ultrapassado relativamente a todos os cenários razoáveis previstos, e o prorrogar, por mais anos, do precário serviço de autocarros de substituição, afigura-se de todo inaceitável. Não apenas do ponto de vista político, mas igualmente socioeconómico, com evidentes prejuízos na redução da mobilidade dos cidadãos, sujeição dos mesmos à sinistralidade rodoviária, aumento dos custos externos e - em geral - degradação da sua qualidade de vida, com o encravamento agravado dos territórios de Miranda do Corvo e Lousã, acentuar da sua "interioridade", e excentricidade, face aos fluxos de investimento exterior e Turismo.

8. Impõe-se portanto a REPOSIÇÃO do Transporte Ferroviário em novos moldes, com abandono de um conjunto de componentes previstos no âmbito do projeto original do "Metro Mondego".

9. Apresenta-se como essencial o assentamento da superestrutura de via em BITOLA LARGA IBÉRICA (1668mm), assente em travessa de furação dupla 1668/1435mm, permitindo conversão posterior rápida (como é prática generalizada a toda a rede gerida pela REFER). A manutenção da conexão à rede ferroviária nacional, mesmo que apenas do ponto de vista técnico, entre Coimbra-Parque e Coimbra, permite um reatamento da exploração ferroviária, dispensando numa primeira fase, tanto a aquisição de veículos novos, como a construção de um Parque de Material e Oficinas em Sobral do Ceira. Para o reinício da exploração ferroviária, apresentar-se-iam como suficientes quatro Unidades Elétricas reafectadas a partir de outros pontos da rede da CP, cuja manutenção seria igualmente efetuada em quaisquer dos estabelecimentos da EMEF mais próximos (Entroncamento ou Guifões).

10. De igual modo, o sistema de eletrificação inicialmente contemplado nas diretrizes de projeto do "Metro Mondego" seria substituído. Em lugar dos previstos 750 V (Corrente Contínua), empregar-se-iam 25 kV 50 Hz Monofásico, aproveitando-se igualmente para reduzir o número de Subestações de Transmissão de Energia, de seis, ao longo de 36 Km, para APENAS UMA, no mesmo trajeto, de construção muito mais simples e barata (desprovida de retificadores).

11. A Sinalização Eletrónica seria implementada, por intermédio de um CTC (Comando de Tráfego Centralizado), a estabelecer temporariamente em Coimbra ou Coimbra-Parque, controlando todos os movimentos da exploração, e permitindo efectuar à distância os cruzamentos ao longo do trajeto em via única. O CTC, tal como na restante rede gerida pela REFER, estaria articulado com o CONVEL, garantindo segurança absoluta, quanto ao Controlo de Velocidade e observância à Sinalização.

12. A evolução natural e ulterior do modernizado Ramal da Lousã, assemelhar-se-ia, em muitos aspetos, ao chamado "*TRANVÍA METROPOLITANO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ*", ou seja, uma linha ferroviária, polivalente (apta aos tráfegos de passageiros, mas igualmente às

mercadorias), permanentemente ligada à rede ferroviária convencional de bitola Ibérica (1668mm), mas tendo a possibilidade de contar com "antenas urbanas", igualmente em via larga (1668mm) e eletrificadas em 750 V CC, operadas com veículos polivalentes e bi-tensão (25 kV 50 Hz/750 V CC), capazes de ligar diretamente Serpins a locais tão distantes quanto Figueira da Foz, Cantanhede ou Mealhada, ou qualquer destes pontos à zona urbana de Coimbra, como é hoje prática corrente em cidades como Karlsruhe (Alemanha) ou Mulhouse (França). Tal como no "Tranvía de Càdiz", a migração de bitola, de 1668mm para 1435mm, tanto nos segmentos rurais como urbanos, apenas teria lugar num horizonte temporal distante e indefinido, quando semelhante processo fosse desencadeado na rede ferroviária convencional.

Resumo de Diretrizes para o Relançamento do Transporte Ferroviário no Ramal da Lousã

- Adoção de bitola 1668mm larga, de tipo Ibérico, assente em travessa de dupla furação, permitindo rápida conversão para o padrão Europeu de 1435mm, posteriormente.
- Adoção de eletrificação em Monofásico 25 kv 50 Hz, entre Coimbra-Parque e Serpins, em lugar da prevista inicialmente de 750V cc (substituição de seis subestações de tração por uma subestação única para todo o trajeto).
- Adoção de Comando Centralizado de Tráfego e Controlo de Velocidade (CONVEL) idêntico à restante rede da REFER.
- Abandono, no imediato (mas com possibilidade de retoma posterior), de componentes do projeto, tais como o Parque de Material e Oficinas de Sobral do Ceira e “Variante da Solum”.
- Exploração temporária entre Coimbra-Parque e Serpins, com material circulante tipo Unidade Elétrica, idêntico à restante rede ferroviária electrificada, até à sua substituição por composições “Tram-Train”, bi-tensão (25 kV 50 Hz/750 V), de bitola 1668mm (posteriormente convertíveis em 1435mm), e aptos a circular, tanto em ambiente urbano, como em todas as linhas da rede convencional existentes entre Coimbra e Figueira da Foz.

**Orçamento Preliminar para o Relançamento
do Transporte Ferroviário no Ramal da Lousã**

Valores-Referência com Base nas "Ordes de Magnitude d'Investissement
Ferroviaire" (J.P.Baumgartner, 2006, ITEP, Lausanne). (Atualizado).

- Electrificação: 0,15€M/Km;
- CTC (sinalização electrónica): 0,4€M/Bloco (1 Bloco = 4 Km);
- RIV – Renovação Integral de Via: 1€M/Km
- Subestação de Transmissão: €15M

	Km(s)	RIV	Elect	Sub	CT C
CoimbraParque-Serpins	36	36	5,4	15	3,6

Total =€ 42 M

Total + 25% = € 57 M

(Considera-se um adicional de 25%, contando com obras nas estações, incluindo readaptação das gares ao gabarito ferroviário).

Não se inclui participação Comunitária (Objectivo I) a 80%.

(*) Lic.Geografia e Planeamento Regional, pela FCSH - Universidade Nova de Lisboa; MSc(Eng) in Transport Planning and Engineering (Mestre em Planeamento e Engenharia de Transportes) e Ph.D in Transport Economics (Doutorado em Economia de Transportes) pelo ITS - University of Leeds (UK). Investigador da Universidade do Algarve.

Até 2020

Governo anuncia investimento de 2,7 mil milhões na ferrovia

28-03-2016

Transportesemrevista.com

O ministro do Planeamento e Infraestruturas, Pedro Marques, anunciou a implementação do Plano de Investimentos Ferroviários para o período 2016-2020, que contempla um investimento na ordem dos 2,7 mil milhões de euros. Durante este período, serão intervencionados 1.193 quilómetros de linhas ferroviárias: modernização de 545 km, eletrificação de 272 km, modernização e eletrificação de 162 km, os restantes 214 km serão construção nova.



O PLANO, que é uma cópia do que estava definido no PETI 3+, lançado pelo anterior Governo, já possui um pacote financeiro associado e uma calendarização própria, privilegiando o transporte ferroviário de mercadorias e a ligação interportos. O PETI 3+ definiu um conjunto de prioridades que tinham sido devidamente identificadas por um conjunto alargado de stakeholders e que privilegiava os compromissos internacionais – incluindo os bilaterais com Espanha e os que resultam do Corredor Atlântico – o fomento do transporte de mercadorias e em particular das exportações e a articulação entre os portos nacionais e as principais fronteiras terrestres com Espanha. Para atingir este objetivo, o Governo conta com um pacote financeiro composto por fundos comunitários que irão assegurar o financiamento de cerca de 80 por cento do plano. Os fundos pertencem ao programa Connecting Europe Facility (CEF) quer na componente geral (30 a 50% de participação) quer na componente coesão (85% de participação) e ao programa Portugal 2020 (85% de participação) a que se poderá acrescentar o Plano Juncker e o contributo das Infraestruturas de Portugal. A empresa portuguesa, que resultou da fusão da Estradas de Portugal e da Refer, será responsável pela injeção de «cerca de 900 milhões ao longo dos quatro anos, o que significará um investimento anual de cerca de 200 milhões de euros», referiu António Ramalho, presidente da IP, durante a apresentação do plano. Segundo o ministro Pedro Marques, «trabalhámos muito nestes últimos dois meses e se as candidaturas não tivessem sido feitas agora poderíamos ter perdido vários milhões de euros de fundos comunitários». Para o ministro, este plano faz parte de uma estratégia para o «relançamento da Economia portuguesa» e para a «capitalização das empresas nacionais», e que apesar de estar assente no desenvolvimento do tráfego ferroviário de mercadorias, também irá beneficiar o tráfego ferroviário de passageiros. «Este é um plano de investimento muito grande e irá permitir uma redução de custos na ordem dos 15 milhões de euros/ano para a IP e operadores», disse Pedro Marques, salientando que a IP irá continuar a trabalhar no processo de candidaturas aos fundos europeus, uma vez que parte não está ainda assegurada.

Corredores Internacionais com investimento de 1,3 mil milhões de euros

Os corredores internacionais norte e sul são os projetos que irão receber a maior fatia de investimento. O corredor norte internacional prevê a modernização do corredor Pampilhosa – Vilar Formoso, a instalação do sistema de sinalização ERTMS no corredor Aveiro-Vilar Formoso e a modernização do troço da Linha da Beira Baixa entre a Covilhã e Guarda e será alvo de um investimento de 691 milhões de euros. Está ainda prevista a construção de uma nova linha entre Aveiro e Mangualde, (cujo financiamento ainda não está assegurado) mas que terá um custo de cerca de 642 milhões de euros. O projeto visa melhorar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, permitindo a articulação entre os portos do norte/centro e a fronteira de Vilar Formoso. As obras de melhoramento da atual Linha da Beira Alta incluem a construção de concordâncias na Guarda e Pampilhosa, a eliminação de restrições de velocidade e recuperação dos tempos de trajeto dos serviços de passageiros de longo curso e no melhoramento das condições de segurança com a eliminação de passagens de nível e a instalação de sinalização eletrónica. Por outro lado, a conclusão da eletrificação da Linha da Beira Baixa irá permitir a circulação de comboios elétricos na totalidade da linha. A intervenção permitirá a circulação de comboios de mercadorias até 750 metros, aumentando a sua capacidade diária dos atuais 14 comboios de 500 metros para 20 de 750 metros, o que corresponde a um acréscimo de capacidade de mais do dobro da atual.

estacionamento/ultrapassagem e quando as obras forem terminadas, no segundo trimestre de 2020, irão permitir não só a circulação de comboios de mercadorias de comprimento até 750 metros, como também a redução do tempo de trajeto dos serviços de longo curso da CP. A eletrificação e modernização da Linha do Minho, no eixo Nine-Viana-Valença, também irá avançar e inclui a construção de estações técnicas e/ou ampliação para cruzamento de comboios de mercadorias com 750 metros de comprimento, assim como a supressão de passagens de nível e construção de desnivelamentos, entre outras intervenções. As obras deverão ficar concluídas no terceiro trimestre de 2019 e irão permitir aumentar a capacidade diária dos atuais 15 comboios de 300 metros para 20 de 750 metros, o que corresponde a um acréscimo de capacidade de mais de três vezes.

200M€ para as Linhas do Oeste, Douro e Algarve

Os chamados "Corredores Complementares", que incluem as Linhas do Oeste, Douro e Algarve serão intervencionados, através da eletrificação e modernização de diversos troços, a que corresponderá um investimento total de 199 milhões de euros.

Na Linha do Oeste (mas só até Torres Vedras), irá proceder-se à eletrificação e intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações, assim como à criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento para comboios de 750 metros. Por seu lado, na Linha do Douro, as obras contemplam a eletrificação e introdução de sinalização (em curso entre Caíde e Marco), de forma a assegurar a tração elétrica do serviço regional e urbano, o aumento da segurança e flexibilidade da exploração, a instalação de novo sistema de sinalização e a eliminação da rotura de carga dos serviços urbanos em Caíde prolongando-os até Marco de Canavezes e posteriormente até Peso da Régua.

Já a Linha do Algarve será eletrificada nos troços entre Faro e Vila Real de Santo António e entre Tunes e Lagos de modo a permitir a utilização de tração elétrica pelos serviços regionais entre Faro e Vila Real de Santo António e entre Faro e Lagos. Esta intervenção irá potenciar a redução dos tempos de trajeto pela utilização de material de tração elétrica nos dois troços ferroviários.



O que fica de fora?

Existem três projetos, considerados prioritários no âmbito do PETI 3+ que vão ficar de fora, para já, do plano de investimentos definidos pelo Governo, no entanto, serão posteriormente «alvo de candidaturas a fundos europeus», disse o ministro Pedro Marques. Os projetos em causa são a modernização da Linha de Cascais, a otimização da linha de Leixões de modo a assegurar o cruzamento de comboios de 750 metros e a otimização da ligação da Linha do Sul, na zona de Praias do Sado, e que irá permitir assegurar a circulação de mais e maiores comboios de mercadorias. Recorde-se que o porto de Setúbal é o segundo porto nacional em número de comboios movimentados e aquele que mais tem crescido na utilização da ferrovia. Atualmente, cerca de um terço do número de comboios de mercadorias realizados nos portos nacionais reportam-se a Setúbal. No entanto, quer a Comunidade Portuária quer a própria Administração do Porto de Setúbal têm alertado para o facto de os acessos ferroviários estarem praticamente esgotados, o que poderá por em causa o crescimento do porto e a capacidade de receber e expedir mercadorias por ferrovia.

MANIFESTO

PELA REPOSIÇÃO URGENTE DO RAMAL DA LOUSÃ

Após seis anos de interrupção de um serviço ferroviário centenário, Lousã pelo Ramal não pode deixar de manifestar a sua indignação perante a situação e impasse a que se chegou, que condiciona gravemente a mobilidade dos lousanenses e mirandenses para acesso ao trabalho, ao estudo, à saúde.

Não se tolera:

- Que os sucessivos Governos, as Câmaras Municipais de Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra e administrações do Metro Mondego tenham decidido ou permitido a destruição da linha ferroviária da Lousã e posteriormente a tenham abandonado;

- Que falsas promessas de metros tenham servido apenas para esbanjar dinheiro público, em proveito de interesses privados;

- Que após os abusos de gestão conhecidos a Metro Mondego ainda continue a existir e a esbanjar dinheiro para nada (só de renda da sede são 5 mil euros por mês), apesar de ter havido deliberações do Governo para a extinguir;

- Que haja sucessivos estudos e que continuem a ser encomendados mais a outras entidades, mas de que nada se sabe verdadeiramente, servindo apenas para dar cobertura a decisões antecipadamente tomadas e para uma minoria continuar a faturar (veja-se o último estudo que considera necessários mais estudos);

- Que o dito estudo do LNEC (ainda por divulgar) venha propor uma solução rodoviária, o que contraria todos os pareceres de diversos especialistas em transportes, considerando que esta solução não será técnica e financeiramente viável, numa linha suburbana de montanha e com uma urbanização dispersa;

Assim, exige-se:

- a urgente reposição dos carris e reintegração do Ramal da Lousã na empresa pública CP/Refer;

- o regresso urgente do transporte ferroviário de passageiros entre Serpins e Coimbra-Parque e que o Governo decida por uma solução electrificada para o Ramal da Lousã, aproveitando os fundos comunitários europeus para a ferrovia, salvaguardando o futuro transporte de mercadorias e uma ligação à Rede Ferroviária Nacional;

- a rejeição de soluções ditas alternativas de autocarros eléctricos e do fantasma Metro Mondego, sem qualquer viabilidade de financiamento e desadequado a uma via com características suburbanas;

- a extinção, de uma vez por todas, da Sociedade Metro Mondego, por ser um sorvedouro de dinheiros públicos e sem qualquer actividade há vários anos;

- a responsabilização conjunta do Governo e municípios de Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra numa solução urgente e viável para o Ramal da Lousã, com o reconhecimento de que o projeto MM não passou de um grande embuste!

- a aceitação da proposta do Prof. Manuel Tão (doutorado em transportes pela universidade de Leeds), que já há um ano preconiza a reposição do serviço ferroviário entre Serpins e Coimbra-Parque, com uma ligação técnica a Coimbra B, com fundamento em que :

- esta solução pode manter a bitola ibérica, ser operada pela CP/Refér e interligar com a rede ferroviária nacional;

- evita a construção de um novo parque de oficinas e novas subestações e aquisição de material circulante muito caro (podem utilizar-se composições da CP);

- permite a reposição imediata do Ramal da Lousã e uma futura interligação com um metro que venha a existir na cidade de Coimbra.

Lousã pelo Ramal apela ainda aos Municípios de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo para que defendam de facto o interesse dos utentes e que não se deixem manipular por soluções megalómanas e irrealistas, que façam os municípios retroceder no seu desenvolvimento, isolando-a cada vez mais e não satisfazendo as reais necessidades das populações que eram servidas por este meio de transporte centenário.

Lousã 1 de Dezembro de 2015

Movimento exige reposição da circulação com eletrificação do Ramal da Lousã

Lousã, Coimbra, 14 jan (Lusa) – O movimento Lousã pelo Ramal, que defende a reposição da ligação ferroviária a Coimbra, exigiu hoje que o Governo “decida rapidamente” uma solução que contemple a eletrificação do Ramal da Lousã.

“Queremos a reposição imediata da ferrovia, exigindo que o Estado decida rapidamente por uma solução ferroviária eletrificada, repondo imediatamente a ligação Serpins – Coimbra Parque”, disse à agência Lusa Pedro Curvelo, porta-voz do movimento, criado em novembro.

Este engenheiro civil comentava as declarações que o ministro-adjunto e do Desenvolvimento Regional, Miguel Poiares Maduro, proferiu na terça-feira, reafirmando que o projeto concebido pela Metro Mondego “não é minimamente sustentável” e será abandonado.

Miguel Poiares Maduro disse que o Governo está empenhado numa solução, apenas para o Ramal da Lousã e diferente do metro, sem revelar para já qual a opção tecnológica.

“Os autarcas têm estado a ser ouvidos e serão seguramente integrados nessa solução”, declarou o governante aos jornalistas, em Vila Nova de Poiares, distrito de Coimbra.

“Não nos surpreende o abandono do projeto do Metro Mondego, pois tratava-se de um péssimo projeto para Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã e sem qualquer viabilidade financeira”, disse Pedro Curvelo, antigo vereador do PSD da Câmara da Lousã.

Na sua opinião, as declarações de Poiares Maduro, “embora tardiamente, vêm mais uma vez confirmar a incompetência de quem propôs e defendeu este projeto (...), permitindo a destruição total, a troco de nada, de um ramal que apesar de tudo funcionava e apenas precisava de uma reabilitação estrutural”.

As populações “não podem esperar mais cinco anos”, disse Pedro Curvelo, reiterando a necessidade de retomar a circulação no ramal ferroviário, que funcionava há mais de 100 anos e foi encerrado em 2009 para obras que visavam a implantação de um sistema de metro.

Segundo o dirigente do Lousã pelo Ramal, deve ser “aproveitado o canal existente e as obras já efetuadas”, de modo a “permitir uma ligação apenas técnica de Coimbra Parque a Coimbra B e, no futuro, uma interligação com um metro na cidade” de Coimbra.

“Rejeitamos por completo qualquer solução alternativa de autocarros elétricos, que também não têm qualquer viabilidade técnica e financeira no Ramal da Lousã” adiantou.

Lançadas pelo último Governo de José Sócrates, sem recurso a fundos europeus, as empreitadas foram interrompidas por razões financeiras.

Desde 2011, vários membros do atual Governo, incluindo o primeiro-ministro, Pedro Passos Coelho, têm prometido repor o serviço público de transporte no Ramal da Lousã.

CSS

Lusa

14.01.2016

Movimento que se opôs ao fecho do Ramal da Lousã exige regresso dos comboios

Miranda do Corvo, Coimbra, 14 jan (Lusa) – O Movimento de Defesa do Ramal da Lousã (MDRL), que em 2009 se opôs ao encerramento da ferrovia com a promessa do metro, reclamou hoje o regresso dos comboios à linha centenária.

“Esta é a solução mais barata e sustentável”, disse à agência Lusa Álvaro Francisco, porta-voz do movimento.

Para o MDRL, criado há sete anos, “existe uma diferença muito grande” entre um sistema de metro, “com características urbanas”, e um comboio convencional a circular no Ramal da Lousã, que “permite retomar amanhã o transporte de mercadorias” e ainda prolongar a ferrovia para concelhos do interior do distrito de Coimbra, como Góis e Arganil.

Álvaro Francisco rejeitou uma eventual opção por autocarros elétricos e frisou que, na região, “não há densidade de população que justifique” a solução de metro no Ramal da Lousã, prometida por sucessivos governos há cerca de 20 anos.

O porta-voz do MDRL realçou que um estudo divulgado, em dezembro, pelo movimento congénere Lousã pelo Ramal, da autoria do professor universitário Manuel Tão, especialista em Economia dos Transportes, propõe um investimento de 57 milhões de euros para repor a circulação de comboios, “contra os 260 milhões de euros que ainda faltam” para instalar o metro na linha centenária.

Esta solução, com bitola ibérica e travessas com dupla furação, à semelhança de um projeto que está a ser concretizado em Cádiz (Espanha), permitirá ainda a implantação do metro em Coimbra, bem como a eventual migração no futuro para a bitola europeia, que é mais estreita.

Neste momento, “três movimentos estão de mãos dadas” na defesa de uma solução ferroviária entre Serpins (Lousã) e Coimbra B, frisou Álvaro Francisco, aludindo a uma alegada convergência neste ponto entre o MDRL, o Lousã pelo Ramal e o Movimento Cívico de Lousã e Miranda do Corvo.

Álvaro Francisco comentava as declarações que o ministro-adjunto e do Desenvolvimento Regional, Miguel Poiars Maduro, proferiu na terça-feira, em Vila Nova de Poiars, reafirmando que o projeto concebido pela Metro Mondego “não é minimamente sustentável” e será abandonado.

Miguel Poiars Maduro disse que o Governo está empenhado numa solução, apenas para o Ramal da Lousã e diferente do metro, sem revelar para já qual a opção tecnológica.

“Os autarcas têm estado a ser ouvidos e serão seguramente integrados nessa solução”, declarou o governante aos jornalistas.

Lançadas em 2009 pelo último Governo de José Sócrates, sem recurso a fundos europeus, as obras do Ramal da Lousã foram interrompidas por razões financeiras.

Desde 2011, vários membros do atual Governo, incluindo o primeiro-ministro, Pedro Passos Coelho, têm prometido repor o serviço público de transporte no Ramal da Lousã.

País

22-11-2009

Metro pode ser "sorvedouro"

CARINA FONSECA

Presidente da Metro Mondego quer ordenamento do território para garantir utentes.

"Se não tivermos cuidado, o metro vai ser um sorvedouro de dinheiro". O alerta foi lançado pelo próprio presidente da Metro Mondego (MM), na quinta-feira, no Museu Nacional Machado de Castro, em Coimbra.

Álvaro Maia Seco participava na iniciativa "H(Á) conversa com....", subordinada ao tema "Transformar os jardins e os espaços públicos da Alta de Coimbra" quando falou na necessidade de garantir utentes para o novo meio de transporte. Para tal, defendeu, é imprescindível que as câmaras municipais forcem os promotores a promover o desenvolvimento imobiliário nos terrenos situados ao longo do eixo servido pelo metropolitano.

"É preciso mudar o ordenamento do território. Ao longo do canal do metro, há muitos terrenos que não têm ordenamento do território", disse Álvaro Maia Seco, mais tarde, ao JN. "Por exemplo: vai haver duas estações na zona da Arregaça. Toda ela fica com uma acessibilidade excepcional. Não faz sentido que fique tudo na mesma e não haja aproveitamento dos espaços", concretizou.

O presidente da MM explicou, ainda, que este o alerta que lança é "para todos", incluindo as autarquias de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, bem como o próprio Governo, porque "todos nós pagamos este investimento". Depois, ressaltou: "A MM quer que as pessoas se fixem nas zonas abrangidas pelo metro. Quer chamar a atenção dos cidadãos que estiverem a pensar comprar casa, para que considerem, por exemplo, Sobral de Ceira. Não tem nenhum interesse imobiliário em Sobral de Ceira, mas aquelas pessoas vão ter o metro a sair dali, para a Solum e para a Portagem, à hora de ponta, de dez em dez minutos. É um serviço de grande qualidade, um bem que vão ter".

De acordo com Álvaro Maia Seco, a MM tem a preocupação de construir arruamentos, nas imediações das estações do metro, para captar clientes. "Se as zonas envolventes não tiverem passeios, as pessoas não vão às estações", referiu.

Acresce a isso a opção por soluções técnicas mais baratas, capazes de cumprir as mesmas funções. "Na zona dos Hospitais da Universidade de Coimbra (HUC), que é muito complicada - a linha vai passar dentro dos terrenos dos HUC -, as três estações que vão existir são todas à superfície. Com esta solução, evitamos um investimento possivelmente incomportável se fossem estações enterradas", exemplificou o presidente da Metro Mondego.

Transportes: Especialista considera "absurdo técnico" metro ligeiro no Ramal da Lousã

11 de Maio de 2008, 18:34

Coimbra, 11 Mai (Lusa) - O especialista em transportes públicos Manuel Margarido Tão considerou hoje "um absurdo técnico" transformar o Ramal da Lousã para instalar o metro ligeiro de superfície, defendendo a realização de estudos antes de qualquer alteração da linha.

"Acho um absurdo técnico tirar o comboio e pôr lá um carro eléctrico. O corredor não tem características, em termos de procura, para servir um carro eléctrico, com paragens de 400 em 400 metros", preconizou.

O investigador foi um dos oradores no debate público sobre o tema "Outra alternativa para o Ramal da Lousã: modernização e electrificação", que decorreu hoje no Grupo Recreativo Mirandense, em Miranda do Corvo.

Na sua perspectiva, a opção pelo carro eléctrico justifica-se para a cidade de Coimbra e na periferia, mas "não para terras a 30 quilómetros de distância".

"Se tivéssemos uma cidade linear de Coimbra a Serpins (Lousã), com prédios de um lado e doutro, justificar-se-ia", defendeu Manuel Margarido Tão, ao sublinhar a necessidade de se fazer um estudo comparativo entre a opção de converter a linha para os eléctricos ligeiros e a opção de modernização ferroviária.

Para o docente da Faculdade de Economia da Universidade do Algarve, o debate sobre esta matéria "encontra-se inquinado".

"A transformação do Ramal da Lousã num sistema para carros eléctricos apareceu como facto consumado, sem qualquer comparação ou estudo técnico", sustentou.

No entender do especialista em transportes, a melhor opção para o Ramal da Lousã seria a sua "modernização em moldes ferroviários", à semelhança do que se fez na Linha de Guimarães, o que, segundo referiu, representaria "um investimento muito menos pesado" do que a conversão prevista para o metro ligeiro de superfície de tipo "tram-train".

Outro orador no debate, o dirigente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário (SNTSF) Álvaro Pinto criticou também a opção pelo metro ligeiro de superfície, considerando que "não é uma solução para vias suburbanas mas para vias urbanas, dentro das cidades".

Ao defender a modernização e electrificação do Ramal da Lousã, o dirigente nacional do SNTSF apontou o "exemplo negativo" da Linha da Póvoa, já sujeita "a várias correcções", para ilustrar o que não se deve fazer naquele troço.

O Ramal da Lousã prolonga-se entre a cidade de Coimbra e arredores e aquela vila, onde vai até Serpins, atravessando ainda o concelho de Miranda do Corvo.

No final de Abril, o presidente da sociedade Metro Mondego (MM) anunciou que o metro ligeiro de superfície deverá estar a circular no Ramal da Lousã, entre Serpins e Coimbra Parque, em Janeiro de 2011.

O projecto do Sistema de Mobilidade do Mondego prevê a instalação de um metro ligeiro de superfície do tipo "tram-train" - com capacidade para circular nos eixos ferroviários, urbanos, suburbanos e regionais - no Ramal da Lousã e na cidade de Coimbra.

O MDRL tem a circular uma petição, já assinada por cerca de 4 mil pessoas, que exige ao governo a realização de um estudo sobre a electrificação e

modernização das infra-estruturas e dos comboios, antes de qualquer alteração definitiva na ferrovia.

O Movimento defende que neste estudo, feito por "uma entidade independente e tecnicamente credenciada", "deve ser ponderada a modernização e electrificação da linha Coimbra B - Serpins, renovando as infra-estruturas e o material circulante, com manutenção da actual via férrea, em alternativa à introdução pela MM de um metro ligeiro de superfície".

Preconiza ainda "a suspensão de qualquer alteração definitiva no Ramal da Lousã enquanto o referido estudo não for efectuado, divulgado e discutido publicamente".

João Pedro Ferreira, deste movimento, disse hoje à agência Lusa que a petição vai ser enviada, ainda este mês, ao primeiro-ministro, ao Parlamento e às três câmaras municipais que são accionistas da MM.

Entre as medidas anunciadas no debate público de hoje promovido pelo MDRL figuram a entrega ao ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, na próxima deslocação a Coimbra de Mário Lino, de um documento apresentando o MDRL e as suas preocupações e ainda a participação na viagem de comboio Serpins/Braga marcada para dia 25.

Para ilustrar as dificuldades que os utentes do Ramal da Lousã sentirão quando o troço ferroviário encerrar para obras, o MDRL vai realizar, em data a fixar, uma viagem de autocarro entre Serpins e Coimbra, cumprindo o percurso rodoviário que aqueles passageiros terão de realizar durante um período previsto de dois anos.

De acordo com o membro do Movimento de Defesa do Ramal da Lousã, cerca de cem pessoas assistiram ao debate, em que foi também orador o engenheiro Ferreira de Araújo, ex-administrador de serviços de transporte.

MCS

Lusa/fim

MOVIMENTO DE DEFESA DO RAMAL DA LOUSÃ

Endereço electrónico: ramaldalousa@gmail.com

25.11.2009

Ex. mo Senhor Secretário de Estado dos Transportes

**O Ramal da Lousã não pode encerrar
pelo direito à mobilidade para acesso ao trabalho, ao ensino, à saúde**

Nas recentes tribunas públicas organizadas por este Movimento de Defesa do Ramal da Lousã vários intervenientes puseram em evidência o facto de os transportes rodoviários ditos alternativos não poderem garantir condições de segurança e de cumprimento de horários, muito menos de mínima qualidade, numa estrada tão sinuosa e estreita, com graves constrangimentos que, nalguns locais, impedem mesmo o cruzamento de veículos ligeiros como sucede em Vendas de Ceira.

Apelamos a que V. Ex.^a confirme hoje mesmo esta realidade utilizando o trajecto rodoviário que acompanha o ramal ferroviário de Serpins até Coimbra, muito em particular a estrada municipal que segue de Moinhos até à EN 17, em Ceira.

Os utentes do ramal não podem aceitar o encerramento do ramal em tais circunstâncias e num tempo de grave crise económica e social, ainda para mais quando está à vista que a anunciada interrupção do serviço por dois anos não passa de uma descarada mentira face à evidente falta de planeamento da intervenção, repartida por uma dezena de empreitadas e sem uma calendarização global coerente e que procure minimizar o período de encerramento.

Caso mais flagrante, como foi referido, será o do parque de manutenção e oficinas, decisivo para o arranque e funcionamento de todo o sistema, cujo concurso ainda nem foi lançado e do qual nem se divulga qualquer informação.

Aliás a falta de informação tem sido uma constante em todo este processo e que é bem chocante no caso dos transportes para substituição do comboio, de que se conhecem os abrigos e pouco mais, não obstante o MDRL já ter apresentado uma reclamação junto da CP, que continua sem resposta.

Exigimos respeito pelos utentes: mobilidade é vital para acesso ao trabalho!

O projecto Metro Mondego foi sempre desenvolvido sem cuidar de ouvir os utentes do centenário ramal ferroviário Coimbra-Serpins, descurando completamente os seus legítimos interesses e necessidades quanto a mobilidade.

É um projecto onde são bem evidentes as pressões de lobies do sector imobiliário e de outros poderosos interesses na área das grandes empreitadas, transporte rodoviário e fabrico de material circulante.

MOVIMENTO DE DEFESA DO RAMAL DA LOUSÃ

Ao contrário do que tem sido afirmado, o encerramento do ramal ferroviário não é uma inevitabilidade, pois há alternativas técnicas para uma modernização e electrificação deste meio de transporte que não obrigam ao seu encerramento.

Alternativas que, além de serem mais favoráveis aos utentes, são mais amigas dos contribuintes, do ambiente e do interesse público, com maior racionalidade económica quanto ao investimento em infra-estruturas, material circulante e futura exploração.

Isso mesmo ficou esclarecido no debate público organizado pelo MDRL, com a participação do Prof. Dr. Manuel Tão e outros especialistas, onde ficou bem evidente ser um "disparate técnico" implantar um metro ligeiro numa linha ferroviária de montanha.

Por isso, o Movimento de Defesa do Ramal da Lousã vem insistindo na necessidade de uma avaliação de outras alternativas técnicas que permitam a modernização do Ramal da Lousã sem pôr em causa a mobilidade dos milhares de utentes que diariamente utilizam este meio de transporte.

Mobilidade que é uma necessidade vital para o nosso acesso ao trabalho, ao ensino, aos cuidados de saúde e que não deve, não pode, ser sacrificada num projecto cheio de contradições, com objectivos ainda mal esclarecidos, pressionado por interesses de negócio ou outros menos claros.

O transporte ferroviário urbano e suburbano desenvolve-se e moderniza-se em cidades como Lisboa, Porto, Braga, Guimarães, enquanto noutros locais se reabrem linhas desactivadas como sucedeu em Leixões e Vendas Novas. A anterior secretária de Estado dos Transportes chegou mesmo a afirmar que já lá vai o tempo de encerrar linhas ferroviárias.

Por isso questionamos:

- Que poderosas forças ou interesses impedem o desenvolvimento da ferrovia ao serviço das populações na região de Coimbra?

- Não será um crime a destruição de uma linha ferroviária que serve tantos milhares de utentes e com tantas potencialidades para o futuro desenvolvimento da região interior do distrito?

25 de Novembro de 2009

A Comissão Promotora do
Movimento de Defesa do Ramal da Lousã

27. 11. 2009

**Ramal da Lousã não pode encerrar!
pelo direito à mobilidade para acesso ao trabalho, ao ensino, à saúde**

Ex.mos Senhores Autarcas

Presidente e restantes membros da Assembleia Municipal de Miranda do Corvo

Presidente e restantes membros da Câmara Municipal de Miranda do Corvo

Na recente tribuna pública organizada por este Movimento de Defesa do Ramal da Lousã vários intervenientes puseram em evidência o facto de os transportes rodoviários ditos alternativos não poderem garantir condições de segurança e de cumprimento de horários, muito menos de mínima qualidade, numa estrada tão sinuosa e estreita, com graves constrangimentos que, nalguns locais, impedem mesmo o cruzamento de veículos ligeiros como sucede em Vendas de Ceira.

Os utentes do ramal não podem aceitar o encerramento do ramal em tais circunstâncias e num tempo de grave crise económica e social, ainda para mais quando está à vista que a anunciada interrupção do serviço por dois anos não passa de uma descarada mentira face à evidente falta de planeamento da intervenção, repartida por uma dezena de empreitadas e sem uma calendarização global coerente e que procure minimizar o período de encerramento.

Caso mais flagrante, como foi referido, será o do parque de manutenção e oficinas, decisivo para o arranque e funcionamento de todo o sistema, cujo concurso ainda nem foi lançado e do qual nem se divulga qualquer informação.

Aliás a falta de informação tem sido uma constante em todo este processo e que é bem chocante no caso dos transportes para substituição do comboio, de que se conhecem os abrigos e pouco mais, não obstante o MDRL já ter apresentado uma reclamação junto da CP, que continua sem resposta.

Exigimos respeito pelos utentes: mobilidade é vital para acesso ao trabalho!

O projecto Metro Mondego foi sempre desenvolvido sem cuidar de ouvir os utentes do centenário ramal ferroviário Coimbra-Serpins, descurando completamente os seus legítimos interesses e necessidades quanto a mobilidade.

É um projecto onde são bem evidentes as pressões de lobies do sector imobiliário e de outros grandes interesses na área das grandes empreitadas, transporte rodoviário e fabrico de material circulante.

Neste contexto, assume maior gravidade a falta de consideração das autarquias de Lousã, Miranda e Coimbra pelos interesses dos seus munícipes que são utentes diários do ramal ferroviário, que não cuidaram de ouvir quando “embarcaram” neste processo, nem nas suas sucessivas e contraditórias fases.

Ex.mo Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Em 25 de Novembro dirigiu este movimento cívico ao Sr. Secretário de Estado dos Transportes uma exposição manifestando preocupações quanto ao previsto desmantelamento do Ramal da Lousã.

Procedia-se nesse dia à consignação da primeira empreitada para o chamado sistema de mobilidade do Mondego, anunciando-se o início das obras e a interrupção da circulação ferroviária no troço Serpins – Miranda do Corvo no início de Dezembro.

De facto, a interrupção do serviço foi consumada no início de Dezembro mas as obras não passaram até agora da encenação então montada para os órgãos de comunicação social, ao que parece com o objectivo de propagandear uma suposta irreversibilidade do processo.

Um mês depois continua também este movimento sem obter qualquer resposta do gabinete do Sr. Secretário de Estado, nem ao menos uma simples confirmação da recepção do documento então entregue ao Sr. Governador Civil de Coimbra e também directamente enviado por correio electrónico.

Nestas circunstâncias, vimos perante V. Ex^a reiterar as preocupações então manifestadas no referido documento (em anexo) onde, de forma fundamentada, se solicita uma reapreciação deste controverso projecto que põe em causa as condições de mobilidade de milhares de pessoas.

Preocupações agora agravadas com o facto de se anunciar para dia 4 de Janeiro o cancelamento completo da circulação ferroviária no Ramal sem que, ao contrário do que então se prometia, se ter procedido à adjudicação da empreitada referente ao troço Miranda – Alto de S. João e, por conseguinte, sem estar previsto o arranque de obras que justifiquem tal cancelamento.

Tão pouco se conhece, como temos reclamado, um **calendário global para a intervenção no Ramal da Lousã**, com uma programação cuidada para compatibilizar cerca de uma dezena de empreitadas (algumas ainda por lançar), de modo a garantir que a interrupção do serviço ferroviário seja reduzida ao mínimo indispensável.

Por isso alertamos V. Ex^a para a **malfeitoria que será a interrupção, no imediato e sem motivo justificado, da circulação ferroviária no Ramal** impondo aos utentes o recurso ao sistema de transportes rodoviários, tão penoso em termos de comodidade, segurança e cumprimento de horários, como dispendioso para a empresa pública que irá assumir tais encargos.

Confiando na sensibilidade e espírito de responsabilidade de V. Ex^a apelamos a que, como entidade que tutela as empresas públicas envolvidas neste projecto, **o Ministério das Obras Públicas determine que a circulação no Ramal da Lousã não seja interrompida sem motivo justificado**, isto é, decorrente da execução de obras, e que a referida interrupção seja reduzida ao período mínimo indispensável, de modo a salvaguardar as condições de mobilidade dos seus utentes.

29 de Dezembro de 2009

A Comissão Promotora do Movimento de Defesa do Ramal da Lousã

Anexo 1 - Exposição dirigida ao Sr. Secretário de Estado dos Transportes (25.11.2009)

Anexo 2- Manifesto nos 103 anos do Ramal da Lousã (16.12.2009)

Anexo 3 – Metro pode ser sorvedouro (JN 22.11.2009)

Comunicado do movimento Lousã pelo Ramal

O movimento Lousã pelo Ramal reuniu para analisar os recentes desenvolvimentos sobre o Ramal da Lousã, encerrado há quase sete anos, por flagrante irresponsabilidade política de sucessivos governos.

Os utentes e demais cidadãos continuam a reclamar a **reposição urgente da circulação ferroviária** entre Serpins (Lousã) e Coimbra Parque.

Exige-se que o Estado devolva às populações o serviço público de transporte ferroviário, absolutamente necessário numa região com graves problemas de acessibilidade.

Após terem sido aplicados mais de 100 milhões de euros no Ramal, as obras realizadas encontram-se votadas ao abandono e em evidente estado de degradação, face à escandalosa inoperância de governos que nada resolvem e com a cumplicidade das três câmaras que integram a Metro Mondego (Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo).

Vem agora o Governo acenar com a encomenda de um novo estudo ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), depois de dezenas de projetos que custaram tantos milhões aos contribuintes e de terem sido gastos mais de 40 mil euros num anterior estudo do LNEC, cuja versão final nunca foi divulgada até agora. E os Srs. presidentes de Câmara batem palmas?

São estudos a mais e obra a menos!

Estranha-se e repudia-se que autarcas, eleitos para defender os interesses dos seus concelhos, não se demarquem e indignem com esta posição do Governo PS, traindo a expectativa, interesse e necessidade das populações.

A solução para o Ramal da Lousã deve ser separada daquilo que a autarquia de Coimbra assumir para a cidade. Autocarros elétricos (BRT) são uma opção inviável num canal com as características do Ramal, como é evidente e está demonstrado por especialistas.

Pelo exposto, **Lousã pelo Ramal exige:**

1 - Reposição do transporte ferroviário, com exploração entregue à CP, integrando a obra a realizar no plano de investimentos no setor ferroviário anunciado pelo Governo, cumprindo a resolução aprovada pela Assembleia da República e dando resposta à reclamação dos mais dos 8 mil subscritores da petição de iniciativa do Trevim

2 - A devolução da mobilidade ferroviária entre Serpins (Lousã) e Coimbra Parque, permitindo também que um dia se possa aqui retomar o transporte de mercadorias em comboio, com ligação à rede nacional e acesso ao porto da Figueira da Foz.

3 - Que os municípios da Lousã e Miranda abandonem a Metro Mondego, uma empresa que, ao longo de mais de 20 anos, se tem revelado um sorvedouro de dinheiros públicos, sem qualquer interesse para as populações.

Lousã, 11 de setembro de 2016

O movimento **Lousã pelo Ramal**

Solução para Ramal da Lousã decidida em dois meses - Comissão Regional

Lousã, Coimbra, 10 dez (Lusa) - A presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDRC) disse hoje que uma solução para o ramal ferroviário da Lousã poderá ser decidida nos próximos dois meses, devendo ser analisadas várias opções tecnológicas.

"Não está nada decidido sobre a solução tecnológica", afirmou Ana Abrunhosa, na Lousã, indicando que o Governo decidiu, no verão passado, recorrer aos fundos comunitários para concluir as obras no Ramal da Lousã e frisando que a Comissão Europeia exige que sejam analisadas diferentes soluções.

No sábado, o primeiro-ministro, Pedro Passos Coelho, anunciou que mantém o compromisso de resolver o problema do Ramal da Lousã, encerrado em 2009 para obras que foram suspensas a seguir.

Passos Coelho disse, em Miranda do Corvo, que a CCDRC está a preparar o processo de candidatura no âmbito do Programa Operacional Regional e admitiu que uma das soluções poderia ser um autocarro elétrico, entre outras opções possíveis.

Realçando que não existe "qualquer preconceito em relação à solução de metro", nem a outras, a presidente da CCDRC defendeu hoje a necessidade de "garantir (...) um serviço a uma população que há cinco anos deixou de o ter".

Ana Abrunhosa falava no final da inauguração da Escola Básica N.º 1 da Lousã, que começou a funcionar em setembro.

Financiada com verbas europeias do Mais Centro, a obra custou cinco milhões de euros e foi realizada num terreno que a Câmara Municipal adquiriu por 500 mil euros a um empresário local do ramo imobiliário.

Durante a visita, uma delegação da recém-criada plataforma cívica Lousã pelo Ramal entregou a Ana Abrunhosa um estudo do professor universitário Manuel Tão, propondo uma reposição da ligação ferroviária com custos estimados em 60 milhões de euros, não incluindo o material circulante.

Em declarações à agência Lusa, Pedro Curvelo, representante daquele movimento, salientou que a solução subscrita por Manuel Tão, doutorado em Economia dos Transportes, "tem custos aceitáveis que devem ser tomados em consideração".

A solução de metro ligeiro, preconizada há 20 anos por diferentes governos, sobretudo desde a criação da sociedade Metro Mondego (MM), em 1996, "tem custos elevadíssimos", disse o engenheiro civil e ex-vereador do PSD na Câmara da Lousã.

O presidente da autarquia e da assembleia geral da MM, Luís Antunes, afirmou que os municípios de Lousã, Miranda e Coimbra não abdicam de "uma solução ferroviária" para o Ramal da Lousã, mas "não têm qualquer preconceito" em relação a soluções diferentes da preconizada pela empresa.

O autarca socialista disse que as obras em falta no Ramal da Lousã, permitindo retomar a circulação até Coimbra, importarão em 130 milhões de euros, mais do dobro da proposta de Manuel Tão.

No seu estudo, o investigador da Universidade do Algarve também não inclui material circulante, admitindo a utilização de composições da CP que estão disponíveis, tal como a MM prevê recorrer a carruagens da Metro do Porto ou da Metro Sul do Tejo, "pagas pelo Estado", como salientou Luís Antunes em recente entrevista à agência Lusa.

Ana Abrunhosa aceitou reunir-se, em janeiro, com uma representação do Lousã pelo Ramal, para analisar a proposta de Manuel Tão, que mantém a linha centenária ligada à Rede Ferroviária Nacional, permitindo a eventual retoma dos transportes de mercadorias e a instalação futura do metro em Coimbra.

CSS

Lusa