



**COMISSÃO DE ECONOMIA, OBRAS PÚBLICAS, PLANEAMENTO E
HABITAÇÃO**

**XV LEGISLATURA
1.ª Sessão Legislativa**

RELATÓRIO DE AUDIÇÃO DE PETICIONÁRIOS

PETIÇÃO N.º 20/XV/1.ª

«Contra o Encerramento da Estação Central de Coimbra»

DIA: 30 de novembro de 2022

HORA: 14h00

SALA: 3, com inclusão de videoconferência

1.º Peticionário: Eng.º Luís Neto, acompanhado por Pedro Rodrigues Costa

Número de assinaturas: 3.461

Assunto: Contra o Encerramento da Estação Central de Coimbra

Deputados presentes: Deputado Relator Pedro Coimbra (PS), José Carlos Barbosa (PS), Ricardo Lino (PS), João Barbosa de Melo (PSD), Márcia Passos (PSD), Filipe Melo (CH) Bruno Dias (PCP) e Mariana Mortágua (BE).

PREOCUPAÇÕES EXPRESSAS NA AUDIÇÃO:

Após o Sr. Pedro Rodrigues Costa ter agradecido a audição, bem como a atenção dada à petição pelos diversos Grupos Parlamentares (GP), o **1.º Peticionário, Eng.º Luís Neto**, começou por identificar o problema, fazendo uso da [apresentação](#) trazida pelos peticionários, a qual faz parte integrante do presente relatório e para o qual se remete, referindo que, até meados de 2024, a estação central de Coimbra será encerrada, estação essa por onde passam 1,3 milhões de passageiros por ano e que faz parte da mais densa rede fora das áreas metropolitanas.

Mais referiu que os passageiros que saem na estação de Coimbra-A em 15 minutos a pé podem estar nos principais pontos da cidade, o que já não sucede na estação de Coimbra-B que não é tão central, pelo que mesmo os passageiros que não têm a baixa como destino final ficam mais bem servidos se fizerem o transbordo na estação central.

Além do mais, referiu que, mesmo que o *Metrobus* não consegue substituir o serviço que o comboio faz hoje em dia, quer pelo número de passageiros que o comboio é capaz de transportar, quer pela sua durabilidade. Referiu, de igual modo, que chegam três comboios suburbanos a Coimbra-B no espaço de 10 minutos, os quais vêm quase sempre no limite da capacidade de lugares sentados.

Assim, de acordo com o peticionário, o transbordo em Coimbra-B compromete, nomeadamente, a competitividade do comboio face ao automóvel e do próprio *Metrobus*, bem como o eventual aumento de procura que advirá dos passes intermodais e intermunicipais.

Face ao exposto, os peticionários propõem, nomeadamente:

- Um alçado alternativo, contornando a estação;
- A coexistência do *Metrobus* e do comboio, que se complementam mutuamente, e que não põem em causa a sustentabilidade económica do Metro do Mondego;

O 1.º Peticionário, Eng.º Luís Neto, reiterou a necessidade de ligar a cidade de Coimbra ao rio, referindo que, para isso, não é necessário eliminar a linha de comboio existente junto à água, chamando a atenção para o caso da estação ferroviária existente junto ao rio em Amsterdão, Viena, Bregenz e Badalona, por exemplo. Mais referiu que não é a linha de comboio que tem impedido a reabilitação da Baixa de Coimbra, dando exemplos das linhas de comboio que passam no coração de cidades como Manchester, Londres, Girona, Antuérpia, Nova Iorque, Tóquio, Berlim, Bruxelas e Lisboa.

Por fim, quanto ao aumento do atraso no projeto referiu que «As populações da Linha da Lousã não sofrerão com qualquer atraso que esta alteração venha a implicar, uma vez que as empreitadas entre Serpins e o Largo da Portagem já estão em execução e não são impactadas pela eventual alteração do projeto. Isto permite que as pessoas possam, desde já, chegar diretamente à Baixa de Coimbra e aos Hospitais, assim que estas empreitadas (que já estão em curso) terminem. É certo que a ligação a Coimbra-B ficará adiada até se implementar um novo traçado para o *Metrobus*. No entanto, esta é de longe a empreitada menos sensível, uma vez que existe a ligação de comboio que já hoje funciona para transportar os passageiros entre Coimbra-B e o centro da cidade».



De seguida, foi dada a palavra aos Srs. Deputados dos Grupos Parlamentares (GP) que se tinham feito representar na audição de peticionários.

Começou por usar da palavra o **Sr. Deputado João Barbosa de Melo (PSD)** que, após saudar e agradecer a presença dos peticionários, referiu que muitas mais assinaturas teriam sido conseguidas se, para tal, houvesse tempo, na medida em que este é um assunto muito importante para os conimbricenses, na medida em que o que está em causa é a transformação de uma linha de caminhos de ferro pesada para uma linha de comboios ligeira.

O Deputado mencionou ainda que, por uma questão de custos, entendeu-se que a melhor opção era avançar para uma solução «em cima de pneus», isto é, uma solução rodoviária e não ferroviária e que, para ele, pessoalmente, a transformação de uma linha de caminho de ferro pesado para uma linha ligeira é a solução que lhe parece preferível.

Solicitou aos peticionários que explicassem o motivo pelo qual o tempo para arranjar soluções era, aqui, um aspeto essencial.

De seguida, usou da palavra o **Sr. Deputado Carlos Barbosa (PS)** que, após saudar os peticionários, referiu que o principal erro foi fechar a linha da Lousã e que Portugal é um país de modas, sendo o BRT a nova moda, ainda que tenha sérias dúvidas de que esta seja uma solução para o futuro.

Manifestou concordar com a decisão do Governo de arranjar uma solução para o presente, afirmando que, para o futuro, será necessário repensar essa mesma solução, não podendo Coimbra continuar a perder importância face ao resto do país.

Afirmou que o comboio deve ir ao centro da cidade, pois a estação de comboios dentro da grande cidade representa a centralidade. Coimbra poderá ter uma solução, que se traduz na implementação do serviço urbano, em que Coimbra representa o centro, existindo a ligação a Pombal, Figueira da Foz, Cantanhede, Aveiro e Beira Alta, o que representará uma nova centralidade na região que a fará crescer.

Por fim, manifestou apreciar a proposta apresentada pelos peticionários, referindo que esta era uma luta de todos, e não apenas dos peticionários. Mais afirmou que a solução de *bus rapid transit* (BRT), também conhecido como *metrobus*, é uma solução falhada na Europa que não traz pessoas para o transporte coletivo, permanecendo praticamente idêntico o mesmo número de passageiros, de acordo com a experiência de outros países.



De seguida, o **Sr. Deputado Bruno Dias (PCP)**, referiu que o grande valor das petições reside no esclarecimento que estas podem proporcionar, afirmando que, se se medisse estes resultados em função do que foi dito nesta reunião seria excelente. Acrescentou que, aliás, muito daquilo que o Deputado Carlos Barbosa (PS) tinha acabado de dizer tem vindo a ser defendido pelo PCP da região ao longo dos anos, tendo sido PCP contra o desmantelamento do ramal da Lousã.

Afirmou que este era um debate técnico, mas também um debate estratégico, económico e político sobre as opções entre os pneus e os caminhos de ferro, e que o BRT é uma solução sem futuro, exceto para os fabricantes do BRT. O problema é que para um país que não tem grande poder económico, como Portugal, tal solução seria uma armadilha.

Foi referido que a durabilidade do material circulante da ferrovia e a duração do ciclo de vida já foi reconhecida por todos, só não tendo sido reconhecida no momento da contratação e dos concursos públicos.

Por fim, o Deputado disse que a estação em causa era importante para o país e que a questão que agora se estava a colocar, também será colocada quanto à estação de Santa Apolónia e o porto de S. Bento. A ferrovia tem de ser vista diariamente como um setor estratégico para o país.

Questionou se da estação Coimbra-cidade, terminal do serviço urbano à Figueira da Foz, saem os comboios regionais para Aveiro e Porto e terminou afirmando que a importância da estação Coimbra-cidade é mais do que a ligação local à Figueira da Foz, tendo uma importância territorial mais vasta.

A **Sra. Deputada Mariana Mortágua (BE)** referiu que todos os GP são a favor da ferrovia, mas há uns que a destruíram e outros não, já que se continuam a repetir os erros após os diagnósticos do que aconteceu no passado.

Mencionou que o “divórcio” entre a cidade e o rio, de um ponto de vista das consequências estéticas sobre a cidade, não era argumento, especialmente, se pensarmos nos exemplos de Belém, Cais do Sodré, etc. e que, quando pensamos nos transportes e em ferrovia temos de pensar sempre num critério: o critério ambiental. Do ponto de vista climático e ambiental, o que faz mais sentido é a ferrovia, ao invés da solução de curto prazo que implica a utilização de baterias de lítio.



Afirmou que a ferrovia deve ser a única opção possível e, por isso, pediu aos peticionários que explicassem as vantagens do *BRT* face ao comboio que hoje existe.

Por fim, o **Sr. Deputado Filipe Melo (CH)** afirmou que o GP do CH se associa à preocupação demonstrada pelos peticionários e à petição apresentada, declarando que a ferrovia é um ponto chave na mobilidade, não apenas em termos ambientais, mas também para quem não tem viatura próprias, sendo uma ajuda ao comércio local.

Referiu que, por se tratar de uma cidade de referência académica no país, muitos jovens que ali estão a estudar têm de se deslocar para a cidade, sendo que a maioria desses jovens não tem transporte próprio e usa o comboio como meio preferencial.

Acabou a sua intervenção dizendo que o GP do CH estará ao lado dos peticionários para a preservação da estação de Coimbra.

De seguida, o Sr. Deputado relator voltou a dar a palavra aos peticionários para que pudessem apresentar os comentários tidos por mais convenientes.

O **Sr. Pedro Rodrigues Costa**, começou por referir que o problema suscitado com a petição apresentada não é dos partidos, mas de todos, especialmente, de todos aqueles que residem ou trabalham em Coimbra e que, quem usa o comboio é quem menos pode, quem não tem possibilidades para se deslocar de viatura própria, na maior parte dos casos.

Afirmou que o ramal da Lousada e de Cantanhede, oficina de Coimbra-B e da Figueira da Foz, entre outros, já foram perdidos e que a questão do metro de Coimbra já vez cair, uma vez, um Presidente de Câmara em Coimbra, o Sr. Nuno Encarnação, pelo que há questões que são profundamente defendidas pela população, independentemente do presidente que esteja em exercício em cada momento.

Por fim, usou da palavra o 1.º Peticionário **Eng.º Luís Neto**, que referiu que o fator tempo é importante porquanto esta obra (desmantelamento) é praticamente irreversível no futuro, já que ainda que se queira recuperar a linha, o custo será imenso, ao contrário de outras propostas que têm vindo a ser feitas pelo atual executivo, como levar o metro do Mondego à alta universitária, tendo sido esta proposta esquecida.

Respondeu que o tempo joga contra eles porque a obra já está consignada e que, sem a reabilitação de Coimbra-B, não há o fecho da central de Coimbra.



Informou que o *Metro do Mondego* e as *Infraestruturas de Portugal* não dialogam com a população, pelo que se desconhece quanto é que o atraso poderia custar. Mais disse que o *BRT* é moda, mas que Coimbra é um caso único, porquanto não há nenhum país do mundo que esteja a substituir a ferrovia em funcionamento por esse sistema, apesar de se reconhecer que o *BRT* tem vantagens face ao comboio ou ao metro, a verdade é que este vai comprometer a competitividade do comboio.

Por fim, foi pedido para que não fossem esquecidas as prioridades, pedindo-se que fossem dados ouvidos à população, além do mais, Coimbra como capital universitária e capital da medicina não podem ficar para trás.

Finalmente, o Sr. Deputado relator agradeceu a presença dos peticionários, informando-os sobre os trâmites subsequentes à apreciação da petição.

A reunião foi objeto de [gravação](#), a qual faz parte integrante do presente relatório.

Palácio de São Bento, em 16 de dezembro de 2022

A Assessora da Comissão

(Rita Nobre)