

PETIÇÃO CONTRA O ENCERRAMENTO DA ESTAÇÃO CENTRAL DE COIMBRA

Exmo. Senhor Presidente da República

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

Exmo. Senhor Primeiro-Ministro,

Exmo. Senhores Ministros das Infraestruturas e da Habitação, das Finanças, do Ambiente e da Ação Climática, e da Coesão Territorial,

As cidadãs e os cidadãos abaixo-assinados vêm propor à Assembleia da República e ao Governo da República que o encerramento da Estação Central de Coimbra seja reequacionado. O serviço ferroviário que atualmente é nela prestado, que a torna num nó nevrálgico na rede local, regional e nacional de transportes públicos, deve ser mantido e melhorado. Para tal, propõem ainda que seja estudado, projetado e implementado um novo traçado para o Metro Mondego, de modo a preservar a estação e a linha ferroviária, e a garantir um melhor serviço do sistema Metrobus àquela zona da cidade.

A Estação Central de Coimbra - também conhecida como Coimbra-A, Estação Nova ou Coimbra-Cidade - é o epicentro da rede ferroviária suburbana de Coimbra, assegurando ligações diretas do centro da cidade a toda a Região Centro. Serve, anualmente, pelo menos 1,3 milhões de passageiros, fazendo dela uma das estações ferroviárias com maior afluência em Portugal. A Estação Central, graças à sua localização, é um **importante e insubstituível interface regional de transportes públicos**, dispendo de comboios, da maioria das linhas de autocarros urbanos que servem a cidade de Coimbra, de carreiras regionais e interurbanas de autocarros de vários operadores privados e, futuramente, do Metrobus. A capacidade está instalada e tem sido objeto de investimento ao longo das últimas décadas, nomeadamente a eletrificação da via, em benefício dos passageiros, da região e do ambiente.

No entanto, a informação mais recente dá conta de que a Estação Central será encerrada no 4.º trimestre de 2023, no âmbito do processo de implementação do Sistema de Mobilidade do Mondego. Desde 2002 que é a Metro Mondego que tem a concessão da criação de um "sistema de metropolitano ligeiro", originalmente em "tram-train" mas agora assente num "bus rapid transit (BRT), também conhecido como Metrobus. Não obstante os reveses e as múltiplas alterações desde o seu início, o encerramento da Estação Central inicialmente previsto não foi reequacionado. Sucede-se que, entretanto, os planos mudaram de tal forma que a manutenção da Estação Central é, não só possível, mas mesmo fundamental.

A implementação do Metrobus não é, a nenhum título, impeditiva da manutenção da Estação Central. **É possível adoptar um traçado alternativo para o Metrobus** aproveitando uma das suas poucas vantagens face ao tram-train: a flexibilidade nos trajectos. Mantendo, assim, em funcionamento a estação e permitindo que o Metrobus sirva de uma forma mais adequada eixos como o da Avenida Fernão de Magalhães, um dos principais polos geradores de procura na cidade. Os serviços ferroviários da Estação Central e o futuro serviço do Metrobus não são concorrentes, mas complementares: a estação serve melhor todos os passageiros dos comboios suburbanos que querem chegar de forma rápida e fiável ao centro da cidade, podendo a partir daí ser escoados para outros pontos da cidade através da rede de autocarros (SMTUC), chegando assim a várias zonas que não serão servidas pelo Metrobus.

Por outro lado, o encerramento da Estação Central em nome do Metrobus corresponde à destruição de infraestruturas existentes e à sua **substituição por um modelo que presta serviços de qualidade inferior**: dada a tipologia dos veículos utilizados pelo Metrobus e a frequência e a capacidade previstas, o sistema do Metrobus não conseguirá dar resposta às necessidades dos passageiros que desembarcarão numa Coimbra-B sobrecarregada pelo encerramento da Estação Central. Nas horas de ponta, será inevitável a ruptura de carga em Coimbra-B, com todos os efeitos associados, em termos de perda de qualidade e de eficiência do serviço. O passo seguinte será a perda de passageiros, que preferirão recorrer ao automóvel nas suas deslocações diárias para a cidade.

A ferrovia é um instrumento incontornável para o **combate à poluição ambiental e às alterações climáticas** e para a promoção da qualidade de vida nos centros urbanos e nas suas áreas metropolitanas. Com o encerramento da Estação Central, o serviço ferroviário suburbano deixa de poder levar as pessoas diretamente ao centro da cidade. É amplamente reconhecido que os serviços de comboio, sobretudo do tipo suburbano e regional, devem alcançar os centros das cidades para serem atrativos. Também por esta razão, aumentará a perda de atratividade da ferrovia, levando inevitavelmente a uma fuga para o automóvel, pois muitos, compreensivelmente, não estarão dispostos a apanhar o comboio até à periferia da cidade para depois apanhar o Metrobus que os leve ao centro, sofrendo um ou mais transbordos.

O comboio é, na região de Coimbra, **essencial à mobilidade dos estratos populacionais mais desfavorecidos, mais idosos e mais jovens**. O encerramento da Estação Central, com a perda de facilidade, de qualidade e de comodidade do serviço que lhe estará associada, diminuirá, para estas pessoas, a acessibilidade ao centro de Coimbra e a vários outros locais da cidade. Por isso, o encerramento da Estação Central é também um ato que atenta contra a mais elementar justiça social e intergeracional.

Ao contrário do que sustentam alguns decisores políticos, a **ferrovia não é um entrave à reabilitação** da Baixa de Coimbra. Pelo contrário, os terrenos expectantes e os armazéns abandonados são o verdadeiro fator de degradação daquela zona. São estes espaços que precisam de ser intervencionados, aproveitando o próprio atrativo da proximidade à Estação Central. O efeito de barreira causado pela linha é mitigável e perfeitamente contornável, através da adoção de soluções urbanísticas e pedonais, hoje comumente adotadas em inúmeras cidades europeias. A linha não impede a ligação da cidade ao rio e a vivência e fruição das margens pelos seus habitantes.

O encerramento da Estação Central **não é um problema local**, de Coimbra, mas é antes um problema de toda a Região Centro. Todos os que se dirigem a Coimbra vindos de locais como Figueira da Foz, Aveiro, Guarda e Entroncamento, mas também de pontos intermédios importantes como Alfaiates, Montemor-o-Velho, Soure, Pombal, Taveiro, Souselas, Pampilhosa, Mealhada, Luso, Mortágua ou Santa Comba Dão, serão prejudicados com o encerramento.

As populações da Linha da Lousã já esperam há mais de 10 anos por um serviço de mobilidade digno. Importa sublinhar que **estas pessoas não ficarão prejudicadas com um eventual atraso provocado pela reformulação do projecto que permitirá salvar a Estação Central de Coimbra**, uma vez que as empreitadas Serpins - Alto de São João e Alto de São João - Largo da Portagem já se encontram em execução. Serão estes troços que permitirão que os passageiros da Lousã e de Miranda do Corvo cheguem directamente ao centro de Coimbra. A ligação à Linha do Hospital também poderá ser assegurada, utilizando temporariamente os arruamentos existentes. Esta flexibilidade é, aliás, uma das vantagens dos sistemas BRT.

Como cidadãos atentos à necessidade de coesão nacional, sustentabilidade ambiental, coesão social e racionalidade na gestão de recursos financeiros escassos, não aceitamos o encerramento de uma poucas estações verdadeiramente centrais que temos em Portugal. Em suma, o encerramento da

Estação Central de Coimbra i) é totalmente injustificado, já que a estação pode coexistir com o Metrobus, ii) é um desperdício de investimentos já realizados, iii) tem impacto negativo sobre as camadas economicamente mais vulneráveis, iv) diminui a qualidade do serviço prestado ao nível da mobilidade na zona Centro e v) é altamente nocivo do ponto de vista ambiental, pois tira atratividade à ferrovia e leva ao aumento da utilização do automóvel.

Pede-se, portanto, ao Governo da República que proceda à alteração do Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro, que estabelece o novo regime jurídico de exploração do metropolitano ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, no sentido de incluir no âmbito da concessão o dever de manutenção do serviço ferroviário na Estação Central de Coimbra.

Coimbra, 3 de Fevereiro de 2022.