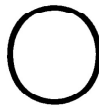


Opinião

METROBUS



**JOÃO GABRIEL
SILVA**
PROFESSOR
DA UNIVERSIDADE
DE COIMBRA



umito recente início do funcionamento do MetroBus é um momento histórico para Coimbra.

A crise da linha da Lousã é muito antiga; uma grande acumulação de prejuízos de funcionamento levou a CP e o poder político a estudar alternativas para o seu funcionamento, e eventual encerramento, pelo menos desde a década de 80 do século passado. Lembremos que, há 41 anos, em 1984, a linha da Lousã deixou de atravessar a Portagem, perdendo-se a ligação à Estação Nova. Em 1994 é toma-

da a decisão (no papel) de a substituir por um elétrico ligeiro de superfície, sobre carris, o que levou ao encerramento da linha para obras em 2010. Chegou a haver obras no troço suburbano para o metro, onde se terão gasto cerca de 100 milhões de euros, mas em 2013 elas foram suspensas, no contexto da crise económica da altura. Fizeram-se estudos para encontrar uma alternativa menos dispendiosa, e em 2017 é anunciada a solução BRT (Bus Rapid Transit - autocarros longos em canal dedicado, sobre asfalto). Depois de inúmeros atrasos, na semana passada iniciou-se finalmente o seu funcionamento, esperando-se que inicie a atividade, ainda este ano, a linha Serpins Portagem, e o restante até ao final de 2026.

Estima-se que esta solução BRT, conhecida por MetroBus, custe um pouco mais de 200 milhões de euros - cerca de 150 milhões na infraestrutura, 35 milhões nos autocarros e sistemas de carregamento, e cerca de 15 milhões nas oficinas e serviços de apoio, incluindo bilhética.

Pode parecer muito dinheiro mas, para um traçado total de 42 km, é bastante baixo (cerca de 5 milhões por km). Não sendo uma comparação muito próxima, dadas as muitas diferenças nos traçados e nas condicionantes, lembremos que a nova linha Rubi do metro do Porto (entre S. Ovídio e a Casa da Música) tem um custo previsto de 450 milhões de euros para um trajeto de 6,3 quilómetros (cerca de 70 milhões por km). A nova linha circular do metro de Lisboa, que apenas acrescenta dois quilómetros à rede, custará cerca de 350 milhões de euros (175 milhões por km). Lembremos ainda que os 117 comboios suburbanos e regionais recentemente encomendados pela CP têm um preço de cerca de 820 milhões de euros: 7 milhões de euros por comboio. Cada autocarro articulado do MetroBus custa cerca de meio milhão.

São patamares profundamente distintos. Pode-se defender que Coimbra está a ser maltratada, mas entendo que, para uma cidade com a dimensão de Coimbra, com menos de 150 mil habitantes, é uma boa solução.

A primeira razão é a viabilidade financeira, pois o MetroBus pode ter uma exploração equilibrada; um metro sobre carris, cujo funcionamento é muito mais caro, seria um contínuo encargo para todos nós, pois a cidade não é muito grande e, como sucede com tudo o que gera prejuízos demasiados, acabaria por funcionar mal ou por ser fechado, como aconteceu com a antiga linha da Lousã.

A segunda é a possibilidade de expansão. Com os custos de um metropolitano sobre carris, a expansão à margem esquerda, ao polo II da Universidade, e eventualmente a Condeixa-a-Nova, entre outras direções, seria uma miragem. Sendo um BRT, é realista pensar nesses prolongamentos.

A terceira é a frequência. Está prevista uma frequência, no troço urbano e nas horas de ponta, de uma circulação todos os 5 minutos. Na antiga linha da Lousã raramente havia mais do que um comboio por hora. Para o utilizador, uma frequência elevada é muito conveniente, pois evita a maior parte do tempo de espera.

A verdadeira vantagem do MetroBus, como dos comboios, é ter um canal dedicado. Quando se tem de partilhar o percurso com os automóveis, fica-se sujeito a todos os congestionamentos e vai inevitavelmente haver atrasos. Com canal dedicado, seja elétrico, comboio ou autocarro, pode-se garantir a rapidez e a previsibilidade do trajeto, uma vantagem decisiva para o utilizador.

O início do funcionamento do MetroBus é um momento de viragem para Coimbra, rumo ao futuro. ◀