



MUNICÍPIO DE AVEIRO
Assembleia Municipal

ACTA N.º 52

Sessão Ordinária de Setembro

4.ª Reunião de 08-10-2003

Aos oito dias do mês de Outubro de dois mil e três, no Auditório 2 do Centro Cultural e de Congressos, nesta cidade de Aveiro, reuniu a Assembleia Municipal de Aveiro, presidida pelo Presidente da Assembleia Municipal Carlos Manuel Natividade da Costa Candal, secretariado pelo Primeiro Secretário Custódio das Neves Lopes Ramos e pelo Segundo Secretário Pedro Machado Pires da Rosa, e com a presença dos seguintes Vogais, Carlos Filipe de Andrade Neto Brandão, Paulo Jorge Teixeira de Jesus, Maria Teresa Fidélis da Silva, José da Cruz Costa, António Fernandes Ribeiro Martins, Orlando Eduardo Silva Terra Sêca, Virgínia Celeste das Neves Rodrigues da Silva Veiga, Mário Manuel Borges Pereira Pinto, Ana Carla Guerra de Miranda Macedo, Maria Isabel Almeida Velada, André Bastos Malva Quinteiro, João Alberto Simões Barbosa, Álvaro Patrício do Bem, Jaime Manuel Ferreira Reis Vinagre, António Ildebrando Nunes Costeira, Manuel Vieira dos Santos, Manuel António Coimbra Rodrigues da Silva, Maria das Dores Rodrigues Picado Magalhães Topete, Ermelinda Clara Fernandes Oliveira Ribeiro Costa, Rita Vasconcelos Dias Pinho e Melo, Liz Miguel Marques da Silva, João Carlos Martins Valente, Carlos Gustavo Oliveira Braga Barros, Rui Manuel Pereira Costa, Armando Manuel Dinis Vieira, Luís Paulo Pinheiro Tavares, Diogo Manuel Santos Soares Machado, Ricardo Jorge Dias Ruas da Silva Sequeira, Rafael Alexandre Lopes Nevado, Victor Manuel Simões Dias, Joaquim dos Santos Abreu, António Manuel dos Santos Salavessa, Diamantino Laranjeira Simões Jorge e Manuel Arede de Jesus.

Pelas 21:00 horas o Presidente da Mesa declarou aberta a reunião.

No momento da chamada verificou-se a ausência dos seguintes Vogais:

Pedro Ricardo Oliveira Cardoso, Fernando Vieira Ferreira, Jorge Manuel do Nascimento e Élio Manuel Delgado da Maia.

Por parte da Câmara Municipal estiveram presentes o Presidente Alberto Afonso Souto de Miranda, o Vice-presidente Eduardo Elísio Silva Peralta Feio e os Vereadores Lusitana Maria Galdes da Fonseca, Marília Fernanda Correia Martins (saiu às 22:45 horas), Domingos José Barreto Cerqueira e Manuel Fernando Ferreira Rodrigues (entrou na sala às 21:20 horas).

Seguidamente o Presidente da Mesa deu conhecimento à Assembleia, nos termos do artigo 78.º da Lei 169/99 com as alterações introduzidas pela Lei 5-A/2002, da substituição nesta reunião, do Vogal Raúl Ventura Martins, por Paulo Jorge Teixeira de Jesus, do Vogal Jaime Simões Borges, por António Fernando Ribeiro Martins, da Vogal Maria Antónia Corga de Vasconcelos Dias de Pinho e Melo, por Rita Vasconcelos Dias Pinho e Melo e do Vogal António Manuel de Carvalho Serra Granjeira, por Ricardo Jorge Dias Ruas da Silva Sequeira.

Continuando, informou que os Presidentes das Juntas de Freguesia, Manuel Júlio Braga Alves e Victor Manuel da Silva Martins, se fizeram substituir, nesta reunião, por André Bastos Malva Quinteiro e por Luís Paulo Pinheiro Tavares, respectivamente. Foram efectuados os reconhecimentos de poderes.

Seguidamente, o Presidente da Mesa deu início à discussão do ponto 5 da ‘Ordem do Dia’ desta Sessão Ordinária.

PONTO 5. – CONCESSÃO DA OBRA PÚBLICA E CONSTITUIÇÃO DO DIREITO DE SUPERFÍCIE QUANTO AO PARQUE DE ESTACIONAMENTO DO CENTRO CULTURAL E DE CONGRESSOS.

(A deliberação tomada pela Câmara Municipal, em reunião ordinária de 22/09/2003, sobre o assunto em epígrafe, foi distribuída a todos os membros desta Assembleia e faz parte do original desta acta, em anexo).

No uso da palavra o Presidente da Câmara fez uma breve apresentação deste assunto, seguindo-se a apreciação pelo plenário.

Intervieram neste ponto:

Membros da Assembleia

Vogal Vítor Simões Dias (CDS/PP)

Vogal Gustavo Barros (PPD/PSD)

Vogal Diogo Soares Machado (CDS/PP)

Vogal Teresa Fidélis (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:

“Tinha preparado uma intervenção para o ponto seguinte da ordem de trabalhos, mas face à intervenção do orador que me antecedeu antecipo-a, mostrando que esta bancada ao contrário do que foi afirmado, está atenta e é participativa no debate.

Apesar de poder parecer um tema pacífico e apesar de algumas dificuldades técnicas que terão de ser ultrapassadas, creio que a apreciação da construção de Parques de Estacionamento na cidade merece ser enquadrada, por um lado no contexto das tendências actuais sobre políticas urbanas no domínio da mobilidade e gestão de tráfego no contexto Europeu e, por outro, no planeamento e estratégias locais do Município de Aveiro por forma a avaliar das vantagens e desvantagens que daí podem advir.

Começemos pelas tendências actuais sobre políticas urbanas no domínio da mobilidade. Não é preciso viajar muito, real ou virtualmente, por cidades europeias ou norte americanas, as do chamado mundo ocidental e mais desenvolvido, para observar que as tendências no quadro da gestão da mobilidade e do tráfego assentam sobretudo em três tipos de opções/objectivos:

1 - Diminuição do uso do automóvel e redução do número de automóveis a circular no centro das cidades;

2 - Aumento do número de utilizadores dos transportes públicos ou de veículos não motorizados;

3 - Localização de parques de estacionamento e de sistemas de “drive-in” na periferia das cidades.

Estes objectivos têm subjacentes preocupações de natureza diversa que inclui a facilitação da fluidez de tráfego, da mobilidade dos cidadãos dentro da cidade, e entre a cidade e o exterior. Para além destes, mas fortemente relacionados com os anteriores encontram-se objectivos de redução da poluição do ar, do consumo de recursos energéticos, do ruído, ou

mesmo de salvaguarda da saúde pública. A relevância deste domínio das políticas urbanas justifica também a adopção de um sistema de monitorização que acompanhe os efeitos da implementação de medidas que visem os objectivos anteriormente referidos.

Consideremos agora o contexto desta temática na cidade de Aveiro. Tem sido notória a forma como este (e o anterior) executivo têm revelado conhecedoras preocupações e meritórios contributos no domínio da mobilidade e gestão de tráfego. Aveiro tem sido citado como exemplo de referência em estudos de âmbito nacional e internacional neste domínio, tendo mesmo sido nomeado para um concurso sobre mobilidade urbana que integrou cidades europeias de maior relevo. Entre as diversas iniciativas que têm sido desenvolvidas pela autarquia, destacam-se:

- a promoção de estudos e planos de gestão de tráfego;*
- a implementação do projecto BUGAS e a construção de algumas vias cicláveis;*
- a modernização da frota dos serviços municipalizados com veículos modernos e menos poluentes;*
- a criação de novos percursos de autocarros de grande e pequeno porte (mini-bus);*
- a implementação de novos planos de circulação em várias zonas da cidade;*
- a construção de, rotundas, passagens inferiores, melhoramento dos pisos das estradas, em resumo as acessibilidades à cidade;*
- a inclusão de um capítulo específico no sector dos serviços prestados no portal da Internet.*

(em jeito de aparte deixo expressa a minha expectativa de que em breve, para além de formulários e regulamentos, sejam também expostas as opções estratégicas e os objectivos que norteiam este sector de política urbana, bem como, as iniciativas que vão sendo promovidas e os seus impactes.)

Sendo inquestionável o valor das iniciativas promovidas pela autarquia, chamo atenção de que a incidência destas beneficia e incentiva prioritariamente o uso do automóvel privado. Este aspecto é mais preocupante se atendermos ao facto de:

- Não haver dados que provem que a integração das BUGAS tem levado à substituição da utilização do automóvel pela bicicleta*
- Não observarmos um número crescente de utilizadores dos transportes públicos municipais.*

Relativamente aos Parques de Estacionamento em Aveiro, devem considerar-se, entre outros, dois aspectos susceptíveis de influenciar positiva ou negativamente os as opções/objectivos referidos no início da minha intervenção. O primeiro tem a ver com a oferta de lugares proporcionada pelos Parques e o segundo tem a ver com a localização dos mesmos:

A construção de um conjunto alargado de Parques de Estacionamento dentro e na envolvente à cidade pode constituir um factor contraditório face aos objectivos e estratégias políticas urbanas modernas. Enquanto em algumas cidades se cobra uma taxa à entrada de veículos, veja-se por exemplo (e salvaguardando as devidas diferenças de dimensão), a cidade de Londres, Aveiro, apesar da comodidade que a que os parques proporcionam pode estar a criar verdadeiros incentivos para que se atraiam mais automóveis e não o contrário.

Atente-se que se considerarmos a totalidade dos Parques de Estacionamento previstos para a cidade estamos a criar cerca de 2500 de veículos nas imediações do centro da cidade (Fórum - 900 veículos, Ana Vieira - 200 veículos, Marquês de Pombal - 400 veículos, CCB - 700 veículos, Maia Magalhães - 200 veículos).

Relativamente ao segundo aspecto - os factores de localização dos parques de estacionamento - tenhamos em conta que, como é do conhecimento deste executivo, devem atender, prioritariamente, à proximidade de estações de caminho de ferro ou de

camionagem, e, só depois, à proximidade a conjuntos de equipamentos e serviços com relevante expressão na capacidade de atrair pessoas e veículos. Exceptuando estes casos, a localização de parques no centro das cidades deve, tanto quanto possível, ser evitada. Seria bem mais prioritária a concentração na área da nova estação de caminho de ferro, quer de um parque de estacionamento para veículos automóveis quer ainda de um parque para autocarros e camionetas, promovendo assim um sistema de interface multi-modal fundamental no enquadramento de uma política de mobilidade urbana e acessibilidade ao centro por autocarros dos serviços municipalizados. Sobre isto, veja-se o exemplo inigualável das cidades holandesas.

Por último, e estando convicta de que a política urbana de mobilidade e gestão de tráfego em Aveiro se integra nos princípios e estratégias adoptadas com sucesso noutras cidades da comunidade europeia e de que é objectivo do executivo procurar constantemente aproximar a prática da teoria, e considerando que seria particularmente útil para o município e para o bem comum dos municípios:

- Porque não dedicar algum tempo e esforços, recorrendo por exemplo ao apoio dos observatórios existentes ou de instituições de investigação existentes na cidade, para diagnosticar o porquê da constante redução do número de utilizadores dos transportes públicos urbanos municipais e identificar estratégias para alterar esta tendência ainda que saibamos das raízes socio-económicas e culturais em parte explicativas deste fenómeno?

- E porque não também promover algumas auditorias aos efeitos das alterações de trânsito na cidade ou à melhoria das acessibilidades à cidade para averiguar dos efeitos positivos e negativos que estes têm gerado sobre as populações afectadas (no sentido positivo e negativo do termo)?

- E porque não aproveitar o estudo em elaboração sobre as características sócio-económicas do Concelho (iniciativa que merece particular relevo e que mostra que este executivo desenvolve um conjunto de acções coerentes ultrapassando a mera “obra de betão” como frequentemente a oposição afirma) para diagnosticar o acesso e o grau de satisfação dos grupos de munícipes mais carenciados relativamente aos serviços prestados pelos transportes urbanos e identificar medidas por forma a melhor responder às suas necessidades?

É verdade que algumas destas iniciativas carecem de algum investimento público — certamente superior aquele envolvido numa simples concessão de exploração dos parques de estacionamento. Mesmo assim, a recorrência a eventuais argumentos de insuficiência de recursos financeiros para tal tarefa, não fará certamente parte dos comentários que espero de V. Exa Sr. Presidente da Câmara Dr. Alberto Souto, tendo em conta que esta temática visa o bem-estar e a qualidade de vida dos Aveirenses, e tendo também em conta que este executivo, com o apoio de todos nós, sublinhe-se, detém uma capacidade quase hercúlia para ultrapassar obstáculos dessa natureza; comprovada, por exemplo, pelo esforço que foi garantir a construção do Estádio de Futebol”.

Vogal Armando Vieira (PPD/PSD)

Vogal Manuel António Coimbra (PPD/PSD)

Presidente da Mesa

“Não é uma crítica à Oposição. Ou talvez seja! Mas tem sido criticada aqui a Câmara por trazer aqui um texto um bocado foleiro, e assim mal definido – dá para tudo, ou quase tudo. Só que a Assembleia tem que autorizar a concessão, fixando as respectivas condições gerais. Bem... e ainda ninguém propôs nenhuma condição gerais — essa é que é a verdade! Não estou a criticar estou só a constatar isso. E já agora, sobre estas condições que vêm aqui, eu comungo de muitas das reservas. Mas isto é uma fase prévia: isto é para abrir um concurso para a concessão e já nos foi explicado que esta terminologia actual

passa pela concessão. Só que tem que haver um júri que vai decidir isto, depois, não sei exactamente como é, e pode haver aqui os chamados nós cegos!? Pode haver numa proposta uma unidade hoteleira à superfície – nada impede; a única limitação que tem aqui é: «parque de estacionamento coberto». Mas se for todo à superfície e for coberto — é um parque de estacionamento coberto. E nada diz onde é que fica a unidade hoteleira: se fica por cima ou se fica por baixo; se calhar é por cima porque uma unidade hoteleira... há o chamado hotel do gelo; pode haver o hotel catacumba, que terá a sua graça, não digo que não.

Mas pode haver uma proposta com uma unidade hoteleira à superfície, e ajardinada, e com 5 estrelas, mas como contrapartida com uma passagem de peões em que as pessoas têm que se chegar para o lado para passar o outro que vem para cá! E esta passagem de peões tem que ter uma especial largueza de dignidade; que permita a segurança, porventura com tapete rolante... (estamos a avançar no tempo) com tapete rolante! Não daquele permanente porque o tráfego de peões não será tão grande como isso, mas há uns tapetes rolantes que se carrega num botãozinho – quem quer andar; tem troços pequenos, para não estar a mexer no troço todo de uma vez. A pessoa entra naquele troço carrega no botão, aquilo funciona, depois entra noutra, carrega no botão, funciona. Bem, mas esta passagem de peões para não se tornar uma zona perigosa, por onde ninguém quer passar, tem que ser especialmente larga e especialmente alta. E tem que ter condições de fluidez, rapidez e outras coisas que tais. Tudo na perspectiva da comodidade e da segurança; e se tiver escadas de acesso à entrada e escadas de acesso à saída, tem que ter elevador. Porque aí as rampas não chegam para os carrinhos de bebé e para as cadeiras de rodas — e para os mancos.

Mas o Doutor Alberto Souto nos dirá o que é que pensa fazer sobre isto. Isto são apenas umas condições gerais que a Câmara entendeu propor, está cá. E ainda não ouvi outras!? Salvo reservas e dúvidas angustiantes, que são as minhas também.”

Vogal Diogo Soares Machado (CDS/PP)
Presidente da Mesa

(saiu da sala o Vogal Joaquim dos Santos Abreu)

Da Câmara Municipal:
Presidente da Câmara

“Eu em primeiro lugar gostava de começar por aquilo que o Senhor Presidente da Assembleia começou por dizer. Para tranquilizar toda a gente, não temos que arregaçar as calças, não tenho notícia Senhor Presidente de nenhuma infiltração, de nenhum problema na estabilidade do edifício, das fundações deste edifício. E portanto, queria dizer isto publicamente porque não vá amanhã algum de nós ou a comunicação social noticiar que o Lago da Fonte Nova teve como consequência fazer mossa nas fundações deste edifício. Não tenho nenhuma informação e gostava de dizer isto claramente, porque enfim, é o estado de ciência que eu tenho.

Depois em relação à política de estacionamento. De facto, na minha primeira intervenção eu não o referi porque ela já tem sido aqui transmitida e explanada várias vezes e os senhores deputados estão certamente conhecedores dela. Nós não temos, evidentemente, uma política de atracção dos veículos ao centro da cidade! Nós estamos empenhados em criar uma cidade em que as pessoas possam circular sem o automóvel, tenham meios de mobilidade alternativos e possam caminhar a pé num espaço público de qualidade sem a agressão ambiental que o automóvel provoca: ruidoso, atmosférica, o perigo da vida e da segurança das pessoas; o espaço público ocupado com as latas – se me posso exprimir

assim. E portanto, em termos de filosofia geral, nós apostamos numa cidade que seja devolvida às pessoas e que devemos libertar cada vez mais dos automóveis. Agora, isto é o princípio geral.

Outro princípio geral é o de que infelizmente, no país todo – não é uma tendência específica de Aveiro, no país todo e por essa Europa fora, infelizmente, há um decréscimo da utilização dos transportes públicos pelas pessoas. Isto pode ter várias explicações. Tenho ouvido as mais diversas, mas designadamente no caso de Aveiro, há uma qualidade de vida média das pessoas que fazem com que cada família tenha, em princípio, um automóvel ou dois; circula-se razoavelmente e há de facto uma questão cultural e um comodismo, uma atitude que é preciso mudar.

A verdade é que por todo o país isto está a acontecer e nas cidades em que não há escala suficiente, em que não temos um milhão de pessoas à volta para tornar um serviço público de transportes minimamente equilibrado, é muito difícil manter esse serviço público e aumentar a oferta, porque não há de facto utentes suficientes para o tornarem sustentável financeiramente. E portanto, nós temos que ter uma atitude que pautada pelos bons princípios, sejamos realista.

A gestão do território deve ter grandes linhas de orientação, mas depois no concreto tem que ser equilibrada e tem que pautar e ponderar este tipo de preocupações, com a realidade com que somos confrontados todos os dias. E a realidade com que somos confrontados todos os dias é que entram por dia em Aveiro 60 mil automóveis; não são os que estão cá - entram em Aveiro cerca de 60 mil automóveis, talvez mais (segundo me sussurra aqui o Eduardo Feio). E portanto, nós não podemos ter a ilusão de que vamos conseguir evitar que 60 mil automóveis deixem de procurar chegar à cidade. Devemos ter a ambição de conseguir que 20, 30 mil, 40 mil mesmo, fiquem nos parques periféricos que temos vindo a referir. Mas como bem foi referido pela Dr.^a Teresa Fidélis, com estes parques todos e não são muitos como estamos a ver. Se todos eles vierem a ser construídos nós vamos ter cerca de 2.500, 3.000 lugares de estacionamento pago, na zona central da cidade. Estamos a falar de uma percentagem muito baixa em relação aos 60 mil automóveis que nos procuram diariamente. E nós temos que ter capacidade de resposta, para os diferentes tipos de procura: desincentivar o acesso ao estacionamento no centro da cidade, tornando-o caro – ele tem que existir para as pessoas comodistas, para as pessoas com necessidades especiais, para as pessoas idosas, para as pessoas que levam crianças, para as pessoas que vão às compras e não podem ir carregadas nos transportes públicos. Não nos iludamos: será sempre necessário ter alguma oferta de estacionamento nos centros da cidade, pago, caro. Esse luxo, essa oferta, essa necessidade por vezes tem que se pagar. Mas estamos a falar dos 57 mil outros automóveis e estamos a falar dos outros milhares de automóveis que já cá estão dentro: esses sim, temos de fazer um grande esforço por desincentivar e por encontrar soluções alternativas com os transportes públicos, com parques periféricos e reforçando a fiabilidade e a qualidade desses transportes públicos. Estamos portanto a falar, de um núcleo central, ainda por cima com o cuidado de colocar este conjunto de parques junto de grandes eixos de distribuição que protegem a coroa central da cidade; com a excepção, eu diria, de facto, do parque que vamos falar a seguir, que procura responder a um outro tipo de necessidade muito local e muito daquela zona histórica onde estamos.

Se formos às grandes cidades europeias ou às cidades europeias de dimensão da nossa – que eu não gosto de invocar, mas enfim, já todos por lá passámos, nós temos parques de estacionamento nos centros mais históricos, nas cidades mais históricas, sempre que é possível fazer isso, sem os desvirtuar e para os valorizar – como alguém dizia: retirando, exactamente, as latas e os automóveis dessas belas praças e permitindo que a sua beleza arquitectónica e o espaço de convívio reapareça.

E portanto, em politica de estacionamento nós não temos dúvidas, o que achamos é que ainda há um caminho a percorrer. Nós temos a ambição de poder retirar (se não na totalidade), quase todos os lugares de estacionamento da Avenida Lourenço Peixinho, por exemplo; para isso nós temos de ter alternativas na proximidade. É um projecto ambicioso no qual nós estamos a trabalhar, mas que deve ser possível. Nós com a oferta que já temos no Fórum, com a oferta que teremos na nova estação, e com a oferta que vamos ter no futuro, junto à zona do Oita, nós podemos renunciar aos menos de trezentos lugares de estacionamento que temos na Avenida Lourenço Peixinho e colocamos qualquer pessoa a ter que andar para chegar a qualquer ponto da Avenida, menos de trezentos metros. Portanto, é disto que estamos a falar. E isto parece fazer sentido, julgo que é uma ideia muito interessante a qual temos vindo a estudar. E portanto, que não hajam dúvidas em relação à nossa política de estacionamento, coordenada com a nossa política de transportes, ela é de temperar aquilo que são os bons princípios da gestão do território e da devolução dos centros às pessoas, com as necessidades mínimas de estacionamento, que nas próximas décadas – não tenhamos ilusões, sempre será necessário responder; onerando evidentemente.

Depois ouvi dizer aqui algumas coisas que já foram repetidas e que eu tenho também que retorquir sempre: dizer que o Plano de Pormenor do Centro é um crime urbanístico!? Quando aqui analisámos, ficou clara a posição de todos sobre isto. Não é um plano ideal, é o plano que foi possível perante os compromissos que eram pré-existentes, e eu gosto sempre de recordar porque é, enfim, uma coisa de que me orgulho – é que quando chegámos à Câmara estavam previstos 150.000 m² de construção no Plano de Pormenor do Centro, e que o Executivo de então conseguiu baixar 50.000 m² de construção, em relação ao compromisso existente. E portanto, a negociação que se fez foi, digamos, até aos limites, e foi possível termos o Lago da Fonte Nova e termos um jardim que é o equivalente a dois campos de futebol relvados no centro da cidade, como está já a ser construído, em vez de termos duas torres de 14 andares em frente à entrada principal da fábrica campos, como se projectava. E portanto, eu digo: não é o Plano ideal, é um Plano que dadas as circunstâncias e os constrangimentos vai propiciar uma qualidade de vida urbana muito boa. Tomara muitas cidades terem realmente um excesso de construção (para o meu gosto pessoal), mas com um conjunto de equipamentos públicos à porta que de algum modo compensam isso e permitem uma boa qualidade de vida.

“Estacionamentos dos moradores” é outra ilusão! Este parque não visa evidentemente (houve um senhor deputado que referiu isso), oferecer estacionamento aos moradores dos prédios do PP do Centro, porque todos os prédios do PP do Centro tem que ter lugares de estacionamento e vão tê-lo e já estão a tê-lo. Todos os que foram projectados já, e estão em análise na Câmara, evidentemente, todos eles têm que ter estacionamento próprio. Estamos a falar de oferta de estacionamento para outras necessidades – aquelas que referi há pouco, desde os Congressos evidentemente, desde os serviços da Câmara, e não digam por favor que isto foi falta de planeamento e impensadamente. Há muito tempo que o parque de estacionamento estava previsto para esta zona, e justamente quando equacionámos a mudança dos serviços para aqui, pensámos imediatamente na necessidade de reforçar a oferta de estacionamento. Não é isso que está em causa.

Já a opção entre fazê-lo em frente ao Centro de Congressos e fazê-lo do outro lado da linha (Doutor Manuel Coimbra), devo dizer que teve a sua influência: este Executivo, não digo que no futuro outros não optem por correr outros riscos e terem outras ideias, mas este Executivo considera prudente, e respondendo ao mesmo tipo de necessidade, fazê-lo do lado de lá. A engenharia tudo faz, é evidente! Mas para que o Doutor Carlos Candal não possa vir dizer, com fundamento, que uma obra à frente do Centro de Congressos pode pôr em risco a estabilidade deste edifício, nós achamos que não é necessário correr esse risco,

pese embora todas as garantias que a engenharia hoje em dia dá, e portanto, fazê-la do lado de lá.

Engenheiro Vítor Dias: dificuldades técnicas?! Com certeza que há um desafio técnico, mas nada de extraordinário. Nem sequer nada de extraordinário para aquilo que já conhecemos em Aveiro. Eu quero recordar que o Fórum tem duas caves com 1200 lugares (inicialmente era o que estava previsto, ou 1600 até se contarmos os lugares privados que lá estão são 1600), que está paredes-meias com o Canal do Côjo, e as únicas inundações que ali aparecem são as que entram pela água da chuva, por cima. Estou a entrar pelos campos da engenharia só para explicar que como leigo, e o Engenheiro Vítor Dias compreende que este não é o fórum para discutirmos tecnicamente as fundações dum parque de estacionamento nos subsolos de Aveiro, mas que há forma técnica de o fazer. Eu dou-lhe o exemplo: ali mesmo o reforço e a modernização da linha do norte, as estacas que foi necessário colocar para consolidar a linha do norte, foram aos metros de profundidade que foi necessário, e agora aquilo está para nos enterrar a todos, mais de 50 anos. E portanto, se houver concorrentes eles vão obviamente fazer os estudos técnicos e geológicos necessários, fazer as suas contas e encontrar as soluções necessárias para defenderem o seu próprio investimento; é preciso não perdermos isso de vista.

A eventualidade de termos um hotel ali, como aqui vários senhores deputados se aperceberam, pode ser uma opção excelente. Nós todos os dias nos queixamos de falta de hotéis. Não se concretizaram alguns dos projectos que se anunciavam e a localização deste é de facto muito boa. E em termos de estratégia de hotel eu diria que ela pode responder a vários tipos de preocupações. Evidentemente que o investidor fará as suas opções, mas é um hotel que tanto tem uma relação de proximidade com a estação, como tem uma relação de proximidade com o centro e o acesso central a Aveiro. Chega-se, e é fácil: vê-se um hotel para quem chega – Aveiro Centro, vê logo um hotel. E ainda por cima, pode ser vocacionado para servir o nosso turismo de congressos, em que tanto temos que apostar. Pode servir como um hotel que permite que os seus clientes vão a pé ao centro histórico, porque estamos obviamente a 200, 300 metros do centro da cidade; e ainda pode servir para um hotel que pode oferecer um programa de turismo na Ria, porque é um hotel com barco à porta - se me posso exprimir assim. Tudo depende do conceito que o investidor queira desenvolver, admitindo que apareça alguém para fazer esta valência.

De resto, os termos da arquitectura e das características de todo o conjunto, eu gostava de dizer o seguinte: de alguma forma, a discrepância que aparece entre a informação técnica e a deliberação está correcta. E as opiniões que eu ouvi aqui, umas alvitando que seria subterrâneo, outras apostando que seria a descoberto, digamos que ambas se encontram numa feliz síntese, porque no tal estudo prévio que nós ensaiámos para ver se era executável, o resultado melhor que apareceu era exactamente aproveitando as quotas que ali são diferentes, um hotel que é semi-enterrado e portanto, que terá um piso semi-enterrado, subindo os outros até à cota do caminho-de-ferro, num dos estudos que se fez..., hotel ou o parque!?, peço desculpa! Permitindo por isso um edifício que não tem que ser totalmente enterrado, não tem que se subir muito; permite até disfarçar o caminho-de-ferro se for esse o caso, num enquadramento que pode ser muito interessante. Evidentemente que não vamos nós fazer a arquitectura, não vamos nós estabelecer um colete-de-forças que limite a criatividade dos concorrentes, mas vai a Câmara no âmbito das suas responsabilidades escolher depois a proposta que considerarmos a melhor para este enquadramento. E por isso, eu diria, não há aqui nenhum favor (como aqui foi dito), é uma palavra que pode ser mal interpretada; há aqui uma concessão de espaço público, num intuito de defender a necessidade pública de ter este tipo de oferta, e há um negócio para o investidor, que tem que fazer as suas contas, tem que calcular o valor da renda para os cinquenta anos, o valor da área de comércio serviços e em função disso arriscar fazer a

sua proposta e portanto, valorizá-la como melhor entender. É uma oportunidade para a Câmara e é uma oportunidade para o investidor.

A insonorização é um pequeno pormenor. Hoje mesmo visitei uns balneários que estamos a construir aqui numa colectividade; até os balneários já são insonorizados quanto mais um hotel que se viesse aí a construir. Evidentemente, que é uma zona de desaceleração dos comboios ou em que eles começam a ganhar velocidade, estão a chegar à estação vêm já em velocidades muito suaves, excepto quando passam os directos, mas é impensável que qualquer edifício que se venha aqui a construir não tenha a devida insonorização.

Os limites, o polígono de implantação como se percebe, é um polígono de implantação que foi estudado para permitir os afastamentos legais à linha, os afastamentos legais às plataformas viárias, não ocupando sequer toda a faixa, todo o terreno disponível, parecemos que seria mau isso, e deixando agora à criatividade dos arquitectos as soluções urbanísticas que possam aparecer.”

Membros da Assembleia

Vogal Vítor Simões Dias (CDS/PP)

Vogal Gustavo Barros (PPD/PSD)

Vogal António Salavessa (PCP)

B

Vogal Diogo Soares Machado (CDS/PP)

Vogal Teresa Fidélis (PS)

Vogal Manuel António Coimbra (PPD/PSD)

Vogal Diogo Soares Machado (CDS/PP)

Da Câmara Municipal:

Presidente da Câmara

Membros da Assembleia

Vogal Diamantino Jorge (IND)

Vogal Gustavo Barros (PPD/PSD)

Presidente da Mesa

Da Câmara Municipal:

Presidente da Câmara

Membros da Assembleia

Vogal Diogo Soares Machado (CDS/PP) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:

“Elucide, por favor, a Mesa esta Assembleia, ou a mim próprio e se calhar alguns membros do Executivo nomeadamente, o Senhor Presidente da Câmara, se é ou não é, competência, faculdade, direito, responsabilidade desta Assembleia, analisar, fiscalizar, aprovar, chumbar, tudo o que entender fazer? Inclusivamente caderno de encargos? (Ponto 1).

(Ponto 2). Efectivamente, é competência da Câmara elaborar os cadernos de encargos e aprová-los em seio de Executivo. Mas é também competência da Câmara, trazer a esta Assembleia as propostas que emergem desses cadernos de encargos.

E é verdade ou não é, que esta Assembleia tem o direito de exigir – se quiser, a análise do caderno de encargos, como fez e como faz em Planos de Pormenor, etc., etc., para decidir o seu sentido de voto? É isto verdade. Ou é isto completamente errado?

(Ponto 3). Pegando na proposta do Partido Social-Democrata – se me permitisse Senhor Presidente, eu entenderia que seria útil neste ponto da ordem de trabalhos, como noutros no passado, que fosse possível no prazo útil, eu diria de um mês, um mês e meio (mas um

mês e a urgência não deve ser assim tão grande), porque isto apenas é só a abertura de um concurso, que vai dar ampla liberdade aos arquitectos para pensarem, para sonharem, para idealizarem, etc., etc., Portanto, tudo isto dá uma ideia de dinamismo mais lenta, não é algo que seja ali ao virar da esquina, que seja urgente, eu sugeria: «Proposta – Que se criasse uma Comissão Pluri-partidária, e que em um mês analisássemos a proposta que aqui vem, conjuntamente com o caderno de encargos, e que então tirássemos as devidas conclusões e pudéssemos aqui sim, de livre consciência e de sã consciência, consciência aliás bem formada nessa altura, votar favoravelmente a criação, a abertura deste concurso».

E a proposta creio que fica formalmente feita assim.”

Vogal Armando Vieira (PPD/PSD)

Presidente da Mesa

c

Vogal Filipe Neto Brandão (PS)

Vogal Manuel António Coimbra (PPD/PSD)

De seguida o Presidente da Mesa colocou à votação a Proposta apresentada para a criação da Comissão Pluri-Partidária, apresentada pela Bancada do CDS/PP, sendo a mesma rejeitada com vinte votos a contra (PS19+IND1), duas abstenções (PCP1+IND1) e catorze votos a favor (PSD10+PP4).

De seguida o Presidente da Mesa interrompeu os trabalhos, nos termos regimentais, a pedido da bancada do PPD/PSD.

(Saiu da sala a Vogal Rita Vasconcelos Dias Pinho e Melo).

Retomados os trabalhos, o Presidente da Mesa colocou à votação o ponto n.º 5 - Concessão da obra pública e constituição do direito de superfície quanto ao parque de estacionamento do Centro Cultural e de Congressos, sendo o mesmo aprovado por maioria de dezanove votos a favor (PS19), três abstenções (PCP1+IND2) e treze votos contra (PSD9+PP4).

Nos termos do artigo 29.º do Regimento da Assembleia Municipal, seguiram-se as declarações de voto dos vogais:

Vogal Diogo Soares Machado (CDS/PP)

“Votámos contra, por três ou quatro ordens de razões, muito simples e muito fáceis de enumerar:

Primeiro - por considerarmos ser este um mau negócio para a Câmara e para Aveiro, ao contrário daquilo que aqui foi repetido pelo Executivo, na pessoa do Senhor Presidente. Uma vez que (é esta a segunda razão) sempre discordámos e sempre afirmámos que o valor a atribuir à concessão era baixo - continua a ser!? O respeito pela iniciativa privada não pode ser superior ao respeito que nos merece a gestão da coisa pública em Aveiro. Achamos firmemente e fortemente, que esta concessão está muito abaixo do que aquilo valeria.

Terceira razão – não foi claramente explicado pela Câmara, a relação concreta, obrigatória, existente ou não, entre a política desta Câmara para o estacionamento em Aveiro e a política desta Câmara para a ordenação do tráfego ou do trânsito em Aveiro.

Em quarto lugar (e por último) – porque nos parece absolutamente fundamental, que propostas deste estilo, deste nível e desta importância para o futuro do concelho, venham devidamente fundamentadas, sejam discutidas até à exaustão e que não se passe mais coisas destas.

Isto é, aquilo que nós sempre dissemos da crítica não presente, constantemente na bancada do Partido Socialista, hoje ainda a sentimos mais viva e mais forte. Votaram a favor, mesmo tendo nós presenciado intervenções brilhantes, que consubstanciariam pelo menos um voto ligeiramente diferente.”

Vogal Manuel António Coimbra (PPD/PSD)

“A bancada do PSD na Assembleia Municipal de Aveiro votou contra a proposta de concessão, construção e exploração de um parque de estacionamento junto ao Centro Cultural e de Congressos, não pelo princípio em si — porque entende que poderá dotar o Centro Cultural de Congressos, o Centro da Cidade e até a Estação, de um parque de estacionamento de fácil acessibilidade, a uma saída e entrada da cidade como é o Eixo-Estruturante, e aliviar as consequências resultantes da massificação de construção do PP do Centro. Esta proposta dota também esta estrutura de um hotel que poderá ser determinante para a viabilidade do Centro Cultural de Congressos, como centro de congressos. No entanto, o desconhecimento do caderno de encargos e o risco de uma concessão que descaracteriza a funcionalidade aqui pensada e discutida, aliada à indisponibilidade demonstrada pelo Senhor Presidente da Câmara em retirar a proposta para posterior apresentação após reformulação, no sentido de incorporar no caderno de encargos estas nossas sugestões, levam a que o grupo do PSD na Assembleia Municipal não possa em consciência correr o risco de votar favoravelmente esta proposta.

Sublinhe-se a atitude do Partido Socialista em recusar a colaboração das restantes forças políticas na melhoria deste documento.”

Vogal Filipe Neto Brandão (PS)

“Votámos favoravelmente a proposta que nos é apresentada, por considerarmos que a mesma corresponde à dotação em Aveiro (sobre um pólo emergente da cidade crescente), de um equipamento estruturante.

Em nosso entender, nos termos do artigo 53.º, n.º 2, alínea g) da lei que nos rege, a competência desta Assembleia – diferentemente das competências de natureza regulamentar - reporta-se à aprovação ou reprovação das condições gerais de uma concessão. Ora, à semelhança de outros que referiram concordar com o princípio votaram contra; nós, porque concordamos com o princípio – e o princípio baseia-se em condições gerais - votámos favoravelmente.”

Vogal António Salavessa (PCP)

“A abstenção do PCP na votação desta proposta de concessão não significa falta de opinião. Apenas que as vantagens indicadas não estão suficientemente demonstradas e existem alguns riscos nesta concessão. Desse equilíbrio dos aspectos negativos e positivos, resulta esta posição que será melhor explicada na discussão do ponto seguinte.”

(Reentrou na sala o Vogal Joaquim dos Santos Abreu)

De seguida o Presidente da Mesa submeteu à votação da Assembleia a acta em minuta respeitante a esta reunião. Depois de lida foi colocada à discussão não se verificando intervenções. Submetida à votação, foi a mesma aprovada por unanimidade e cujo texto se anexa, fazendo parte integrante da presente acta.

Continuando, o Presidente da Mesa deu por encerrada a quarta reunião desta Sessão Ordinária de Setembro, informando que a próxima reunião será no dia 10 de Outubro (6.^a feira), pelas 20:30 horas.

Eram 24:00 horas do dia 08 de Outubro de 2003.

Para constar e devidos efeitos se lavrou a presente acta, que tem como suporte gravação magnética de tudo quanto ocorreu na respectiva reunião, de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 43.º do Regimento, e vai ser assinada pelo Presidente da Assembleia e por mim, Manuel Cartaxo, funcionário municipal destacado nos Serviços de Apoio à Assembleia Municipal, que a elaborei nos termos legais.

(3:00)