



MUNICÍPIO DE AVEIRO
Assembleia Municipal

ACTA N.º 39

Sessão Ordinária de Junho

2.ª Reunião de 06-07-2011

Aos seis dias do mês de Julho de dois mil e onze, reuniu a Assembleia Municipal de Aveiro, no edifício sede, sito na Avenida Lourenço Peixinho, presidida pelo Presidente da Assembleia Municipal, Luís Miguel Capão Filipe, secretariado pelo Primeiro Secretário Jorge Carvalho Arroiteia e pela Segunda Secretária Ângela Maria Bento Rodrigues Nunes Saraiva de Almeida, com a presença dos Vogais, Manuel António Coimbra Rodrigues da Silva, Maria Isabel Silva de Oliveira Leite Pedroso, Paulo Jorge Lopes Anes, Bruno Miguel Ribeiro Costa, Manuel José Prior Pedreira das Neves, Elisabete Krithinas de Freitas, Simão Pedro Fonseca Tavares Quina, João Carlos Martins Valente, Marco António Costa Gonçalves, Victor Manuel da Silva Martins, Firmino Marques Ferreira, Fernando Tavares Marques, Sesnando Alves dos Reis, David Paiva Martins, José António Tavares Vieira, Rui Miguel Macela Leal Vaz, Ernesto Carlos Rodrigues de Barros, Paulo Alexandre Florentino Marques, Maria Inês Sequeira de Bastos Abreu, Telmo Viera Martins, Carlos Mário Magalhães Anileiro, Antero Marques dos Santos, Raúl Ventura Martins, João Condinho Vargas, Pedro Machado Pires da Rosa, Ana Maria Pinho de Seiça Neves Ferreira, Nuno Manuel Marques Pereira, Carlos Francisco da Cunha Picado, Manuel Vieira dos Santos, Júlio Campos Soares, João Alberto Simões Barbosa, Ivar Jorge Alves Corceiro, João Pedro Rodrigues dos Santos Dias e Filipe Seiça Neves Barbado Guerra.[.01](#)

Pelas 20:30 horas, o Presidente da Mesa declarou aberta a reunião.

No momento da chamada verificaram-se as seguintes ausências:

Casimiro Simões Calafate, Rafael Alexandre Lopes Nevado, José Gonçalo Borges Belo da Fonseca e Paulo Jorge Teixeira de Jesus.

Por parte da Câmara Municipal estavam presentes, o Presidente da Câmara, Élio Manuel Delgado da Maia, e os Vereadores Carlos Manuel da Silva Santos, Pedro Nuno Tavares de Matos Ferreira (chegou às 22:15 horas), Ana Vitória Gonçalves Morgado Neves, Maria da Luz Nolasco Cardoso, Miguel Alexandre de Oliveira Soares e Fernandes, José da Cruz Costa, Helena Maria de Oliveira Dias Libório, e João Francisco Carvalho de Sousa (chegou às 21:00 horas).

Seguidamente, nos termos do artigo 78.º da Lei n.º 169/99 de 18 de Setembro, na redacção dada pela Lei n.º 5-A/2002 de 11 de Janeiro, o Presidente da Mesa deu conhecimento ao plenário da substituição nesta reunião dos vogais, Olinto Henrique da Cruz Ravara, Alexandre Jorge Ribeiro Caleiro, Maria Inês de Sousa Botelho Azevedo Mineiro, Maria Celina Capão Lourenço França Alves, e António Manuel Pinho Regala, pelos sucedâneos na lista de candidatura, Simão Pedro Fonseca Tavares Quina, Marco António Costa Gonçalves, Paulo Alexandre Florentino Marques, João Condinho Vargas, e Filipe Seiça Neves Barbado Guerra.

Também, e nos termos da legislação em vigor, o Presidente da Mesa informou que os Presidentes de Junta de Freguesia Armando Manuel Dinis Vieira e Maria Romana Alves Macedo Fragateiro da Cunha, se fizeram substituir nesta reunião, respectivamente, por Firmino Marques Ferreira e Júlio Campos Soares.

Os sucedâneos na lista de candidaturas, Susana Cristina Chaves Batista Esteves, Maria João Moreira Dinis, Anabela de Almeida Saraiva, Rui Alexandre Guerra Miranda Macedo, Pedro Miguel Melo Castro Silva Pinheiro, Paula Cristina Dias Urbano Antunes, e António Manuel Santos Salavessa, pediram escusa.

Foram efectuados os reconhecimentos de poderes.

Presidente da Mesa:[002](#)

“Muito obrigado Dr. Cartaxo. Muito boa noite Senhoras e Senhores Deputados. Declaramos aberta a segunda reunião da Sessão Ordinária de Junho da Assembleia Municipal de Aveiro. Passarei de imediato a palavra à segunda Senhora Secretária, para nos dar conta das substituições.

Permitam-nos da parte da Mesa dois cumprimentos, o primeiro cumprimento é para a galeria do público e a presença dos nossos munícipes para esta mesma reunião e em particular um abraço muito especial à presença de munícipes da Cerciav que estão aqui presentes, o nosso muito boa noite, o nosso muito obrigado pela presença. Sei que estão aqui para acompanhar o funcionamento da Assembleia Municipal de Aveiro num projecto pedagógico coordenado pela nossa ex-Vereadora Dr.ª Marília Martins e desde logo que cumprimento também um abraço especial à Dr.ª Marília. E o segundo cumprimento é mais uma vez ao Senhor Presidente da Junta de Freguesia de São Jacinto, porque como sabemos tivemos a inauguração da itinerância da Assembleia Municipal pela primeira vez na história deste órgão, a Assembleia Municipal foi a São Jacinto na primeira reunião da presente Sessão, mas na continuidade precisamente do projecto as Freguesias Vêm à Assembleia Municipal, a partir de hoje temos uma exposição de São Jacinto nos nossos “passos perdidos” — isto é, nas costas aqui da bancada e que estará presente no decurso da Sessão Ordinária de Junho.

O nosso muito obrigado ao Presidente de Junta de São Jacinto por ter correspondido a esta iniciativa da Mesa.”

PONTO 2. – PROJECTO DE INTERVENÇÃO PARA A AVENIDA DR.º LOURENÇO PEIXINHO⁰⁰³ – APRESENTAÇÃO DA METODOLOGIA, DO ENQUADRAMENTO E GRANDES INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS E DOS CONCEITOS BASE PARA O ESPAÇO PÚBLICO – APRESENTAÇÃO.

(A documentação sobre o assunto em epígrafe, foi distribuída a todos os membros desta Assembleia e faz parte do original desta acta, em anexo).

(As intervenções seguintes, tem como suporte o registo áudio)

O Presidente da Câmara usou da palavra para fazer uma breve introdução e designou o técnico do projecto, Professor Jorge Carvalho, para fazer a apresentação do mesmo, que o fez através de *PowerPoint*.

Da Câmara Municipal

Presidente da Câmara:[004](#)

Professor Jorge Carvalho⁰⁰⁵

(Entretanto deu entrada na sala o vogal José Gonçalo Borges Belo da Fonseca)

A Mesa concedeu a palavra para que os membros da Assembleia colocassem questões para esclarecimento por parte do técnico do projecto. Pediram para intervir os seguintes vogais:

Membros da Assembleia

Vogal Filipe Guerra (PCP) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[007](#)

“Antes de mais obrigado pelo trabalho técnico apresentado, da forma como foi apresentado, de facto tornou clara a mensagem. Eu gostaria de fazer uma pergunta, admito que o técnico possa não me saber responder, mas eu de qualquer forma tentava obter uma resposta, prende-se com isto, excluindo uma intervenção que consistisse ou também tivesse como objectivo a construção de um parque de estacionamento, portanto uma intervenção apenas no centro da avenida, não vos passasse pela ideia construir um parque de estacionamento, essa intervenção poderia ser uma intervenção, até admitindo que não fosse levada a cabo em simultâneo em toda a extensão da avenida, se consegue imaginar quanto tempo demoraria, qual o tempo de execução de uma obra dessa envergadura?”

Vogal Raúl Martins (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[008](#)

“Era só para perguntar se estudaram em todas as soluções que aparecem aí no powerpoint? É que aparece a Avenida apenas com duas vias, uma para cada lado! E eu pergunto se estudaram esse problema, nomeadamente como vão circular autocarros, como é que os autocarros param e inclusivamente como todo o estacionamento que é apresentado aí na avenida é estacionamento longitudinal ou que é que vai acontecer numa avenida só com duas faixas, uma para cada lado, necessitando uma pessoa de estacionar? Vamos supor que durante um trajecto avenida, às pontes, acontece encontrarmos dois indivíduos que estão a estacionar. O que é que vai acontecer a tudo isso e se isso foi estudado?”

Vogal Ivar Corceiro (BE) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[009](#)

“Boa noite. Agradeço a sua exposição. Eu queria perguntar porque falou, disse aqui, que logo à partida do projecto, a Câmara Municipal de Aveiro (e são palavras suas) propôs o estacionamento subterrâneo logo à partida. Eu queria-lhe perguntar se no estudo que a equipa realizou, se chegou a alguma conclusão sobre a taxa de ocupação actual dos estacionamentos subterrâneos que já existem? Se estudou isso, quais são os números a que chegou? E a partir desses números, quais são as conclusões que pode tirar sobre o novo eventual estacionamento subterrâneo. E queria-lhe também perguntar se, caso a Câmara não tivesse partido do princípio que queria esse novo parque de estacionamento subterrâneo, se à partida a equipa de estudo o faria ou apresentaria outro tipo de alternativa e qual seria? Muito obrigado.”

Vogal João Pedro Dias (BE)[010](#)

Presidente da Mesa[011](#)

Da Câmara Municipal

Professor Jorge Carvalho[012](#)

Membros da Assembleia

Vogal Pedro Pires da Rosa (PS)[013](#)

Vogal João Barbosa (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[014](#)

“Obrigado Senhor Presidente. Antes de mais queria dizer que uma ponte não invalida a outra, porque o Senhor Prof. Quando fez esta ponte não era para excluir a outra, penso eu. Porque estou dentro mais ou menos do que se está a passar. E queria dizer que não me desagrada o projecto apresentado, até porque é feito depois de ouvir diversas e muitas entidades e que

penso que ainda pode ser reformulado. Mais me agrada na medida em que estando o estudo que vai para lá da avenida num Plano Estratégico de melhoria para o centro da cidade. Isto numa perspectiva de saber qual a função que queremos para a avenida, o centro da cidade e zonas circundantes. Há uma coisa aqui que me chama a atenção, é que no estudo chama-me a atenção nesta parte no estacionamento, em que na situação existente no Plano de Mobilidade chama-me a atenção que no fundo é preocupante que é, ausência neste momento de política global de estacionamento. De qualquer maneira quando se fala na obra, nesta extensão da obra e para não assustar o Senhor Presidente da Câmara, acho que esta obra poderá ser feita faseada, porque no fundo tínhamos uma avenida e agora temos dois rossios. Era só isto.”

Vogal Gonçalo Fonseca (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[015](#)

“Muito obrigado Senhor Presidente, boa-noite a todos. Senhor Prof. muito obrigado e os nossos parabéns pelo estudo e pela dedicação a mais este projecto na nossa cidade. Gostava de lhe colocar duas questões, uma vem na senda daquilo que o meu camarada Pedro Pires da Rosa já disse, não só relativamente à questão do Plano Estratégico, mas relativamente a todos os instrumentos de planificação, urbanismo, mobilidade, todos os projectos que neste momento já estão em execução, aqueles que os Planos que já têm sido amadurecidos ao longo de algum tempo e que estão em fase quase final para aprovação e portanto a questão é saber qual a coerência e qual a sintonia deste estudo e daquilo que já são as ancoras deste estudo, relativamente a todos os outros instrumentos de planeamento, não só de planeamento mas principalmente de planeamento, ordenamento e de estratégia da própria cidade e portanto perceber qual é a coerência deste estudo relativamente aos restantes e por outro lado perceber também se este estudo e aquilo que são as tais ancoras deste estudo que agora apresentam, se exigem e que tipo de intervenções e alterações exigem aos outros que já neste momento estão em vigor. E coloco-lhe esta questão que colocaria sempre em qualquer circunstância, mas porque algumas das sugestões que vimos, de alguma forma confrontam outros projectos e outros instrumentos de planeamento que nós conhecemos que estão aprovados ou que estão em vias de ser aprovados. E portanto é preciso perceber dizendo ok, vamos chegar ao final deste caminho, vai haver um Plano que provavelmente ou um estudo, um projecto que provavelmente vai merecer o consenso, aquele que todos queremos que se consiga alcançar, mas isso depois vai ter outro tipo de exigências e que também não foram contempladas na questão dos custos, porque penso que algumas alterações a outras situações que neste momento existem, vão ter outro tipo de exigências nomeadamente financeiras. Uma segunda questão que lhe queria colocar tem a ver com as intenções de centralidade, do reforço da centralidade nomeadamente do próprio centro que neste momento existe, E a questão é saber quais são as consequências dessa centralidade e se o estudo vai avaliar e prever isso? Ou seja, quando falamos por exemplo daquela ideia de ter uma avenida dividida em três, em que há uma nova centralidade e uma ligação, saber se ela depois não redundará numa digamos desvalorização, quanto mais não seja comercial do próprio espaço e se ela ocupar 50% da avenida, vamos ter 50% da avenida digamos desvalorizada, relativamente às outras partes e portanto perguntar-lhe se o estudo no final vai também avaliar as consequências das decisões que vão estar subjacentes ao Plano que agora vai ser apresentado? Muito obrigado.”

Presidente da Mesa:[016](#)

“Senhores deputados permitam-me já agora cumprimentar e saudar a presença nas galerias do Senhor Presidente da Câmara de Albergaria-a-Velha, a quem saudamos.”

Vogal Manuel António Coimbra (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[017](#)

“Muito obrigado. Primeiro gostaria de cumprimentar o Prof. Jorge Carvalho e agradecer a explicação que trouxe a esta Assembleia. Também agradecer ao Senhor Presidente da Câmara pelo enquadramento que fez dos estudos, das preocupações e das diligências que têm sido feitas para realmente tornarmos a Avenida Dr. Lourenço Peixinho uma avenida que possa voltar a ser usufruto de todos os aveirenses e gostaria de perguntar ao Prof. Jorge Carvalho se não acha que aquilo que agora se designa como aquela via de A25 que já se chamou IP5, não é na realidade uma via urbana, que nós devíamos usufruir muito mais e que se calhar resolvia muitos problemas de circulação, a tal circular que esta cidade de Aveiro precisa. Uma segunda pergunta tem a ver com o facto que nós devemos rentabilizar aquilo que temos, tenha sido bem ou mal construído, são infra-estruturas que nós temos, eu estou-me a referir ao túnel da estação. Na realidade aquele túnel está lá e por isso devemos rentabilizá-lo e por isso parece-me que o estarmos a impedir que possa ser um canal de entrada de carros na avenida Dr. Lourenço Peixinho e por isso encurtar percursos, parece-me que poderá não ser uma boa solução. E por isso é que eu gostava de perguntar se enquadraram também e que se sabe quantos carros é que realmente entram por dia na avenida ou por hora ou por determinado período de tempo, quantos carros é que na realidade entram na avenida pelo túnel da estação e qual é realmente para onde é que vão? Se realmente só fazem o tal atravessamento longitudinal ou se aproveitam o facto de ser uma entrada relativamente fácil na cidade e se depois se distribuem mesmo pelo centro da cidade. Porque nós temos que ter acessos ao centro da cidade. Uma outra questão tem a ver com o sentido contrário agora que é, quantos carros é que também utilizam, se há assim uma diferença tão grande entre a quantidade de carros que realmente usam aquele túnel para sair, assim como para entrar, porque me parece que não vejo assim tanto movimento naquele túnel e que me parece que exerce a sua função, de realmente distribuir o trânsito também no centro da cidade. E perguntava-lhe o mesmo em relação à ponte praça. A minha percepção de quem passa esporadicamente por estes locais, mas tenho a percepção de que realmente há muito mais carros a entrar na cidade e a sair da cidade realmente pela via que vai dar origem à ponte praça e que me parece que a solução de Sá Barrocas, se houvesse uma entrada daquilo que nós agora chamamos a A25, não só para entrar em Sá Barrocas, como também para entrar eventualmente no parque de estacionamento de São Roque, poderia ser realmente uma solução à entrada pela ponte praça. E por isso gostaria também de ouvir a sua opinião acerca deste aspecto. E o último tem a ver só com a questão de, se não concorda com uma grande diversidade de entradas e saídas da cidade, poderá em vez de canalizarmos o tráfego só para determinados pontos e antes pelo contrário promovermos um conjunto grande de entradas e saídas da cidade, através destas diferentes vias estruturantes que está a propor, não poderá exactamente fazer com que realmente os percursos possam-se tornar mais curtos e em menos período de tempo e não se notar realmente a quantidade de carros que possamos ter na cidade, porque assim evitamos estrangulamentos. Muito obrigado.”

Da Câmara Municipal

Professor Jorge Carvalho:[018](#)

“Plano Estratégico. Nós não partimos, nem isso nos foi pedido claramente. Mas se repararem a nossa ambição de começar a olhar para a cidade como um todo, ao pelo menos para o centro da cidade como um todo, revela exactamente essa necessidade que nós próprios sentimos de ter esse tipo de visão estratégica. Aliás, já agora dizer-vos que não é por acaso que nós temos na equipe o Arquitecto Nuno Soares, que foi o coordenador do primeiro Plano Estratégico da Cidade. Foi por proposta minha, porque ele é um aveirense, e porque é um homem muito competente, porque é arquitecto, eu só sou urbanístico, e depois há problemas de execução que o arquitecto também é indispensável e nós temos arquitectos na equipe. Está

a architecta Ângela, mas era importante reforça-lo e portanto eu lembro-me por exemplo que propostas como aconteceram relativamente ao próprio Fórum, no sentido de estender centralidades para o lado da Fábrica Campos, já vieram daí sublinhados no sentido de que o Rossio é uma peça importante, já vieram daí.

E portanto as cidades têm uma história e essas coisas pairam! Se me perguntarem se de um modo geral para intervir numa qualquer cidade, num qualquer projecto, eu tenho que sempre partir de um Plano Estratégico eu dizer-vos-ia, não. Aliás, essa ideia até pode ser paralisadora. Se nos disserem, se me perguntarem se é previsível partirmos sempre de uma ideia do Plano Estratégico, eu diria sim, é preferível.

Bem, mas digamos que nós não sentimos a necessidade de irmos mais além daquilo que fomos — tudo se relaciona com tudo. Nós olhámos nesta dimensão. Reparem que a avenida está enquadrada e isto pareceu-nos suficiente. Evidentemente que a primeira coisa que fomos fazer foi ver os projectos e os planos que haviam nesta envolvente. Não podíamos deixar de o fazer, era de respeito pelo que está atrás. E portanto, obviamente que o fizemos e eu penso que referi aqui muito ao deleve, mas aproveito a pergunta e vou explicitar melhor, em que pontos é que nós estamos a propor alterações significativas.

Havia ali alguns riscos azuis no desenho, que são coisas de muito pormenor que não vale a pena falar-vos nelas, mas também elas implicam ajustes sobre algumas dinâmicas de projectos que a Câmara tinha em curso, mas sobretudo nós estamos de facto a propor alterações em dois pontos que são fora da avenida. Dois, que é de facto o rossio da estação e que é o Rossio da ria, como lhe chamamos nós. Porque é que o fizemos? Eu penso que as razões também já estão apontadas, parece-nos interessante que de repente tenha construções na ligação com a estação e não abra um grande largo que me pode receber, portanto é esta a justificação — parece-nos a nós relativamente óbvio sobretudo depois de a formular.

Portanto será interessante garantir que isso acontece. E o estudo que existe para o efeito não a contempla. O Plano em vigor não a contempla! O que significa que nós para poder concretizar aquela operação temos que recorrer a uma alteração do Plano? Temos. E tivemos o cuidado de propor. Como? Era a elaboração de um Plano de Pormenor articulado com a unidade de execução.

Ora bem, porque é que nós estamos a dizer isto? A nós não nos parece, aliás, eu francamente Senhores Deputados, ultrapassamos um bocadinho a questão da avenida e entro digamos no pensamento que tenho sobre o próprio urbanismo.

Eu não sou nada adepto de Planos de Pormenor para zonas de expansão quando não reúnem as condições executórias.

Nós começamos a desenhar tudo muito em pormenor e ainda não sabemos o que é que vai ali acontecer. Aparece de repente um agente que quer meter um Hotel — aí, mas o hotel não está previsto no Plano de Pormenor!?! Temos que alterar o Plano de Pormenor.

O Plano de Pormenor é algo já muito próximo de um projecto de execução e, portanto, a meu ver devem ser reunidas as condições executórias e é nessa altura que pode ou deve ser feito o Plano de Pormenor se for preciso. Porque se cumprir o Plano de Urbanização ou o Plano Director nem é preciso.

Mas ao contrário, se o alterarem, e neste caso altera, então é preciso um Plano de Pormenor para garantir essa alteração.

Custos. Tirando alguns processos administrativos que sabemos que às vezes são aborrecidos nas relações de administração central, que se arrasta mais isto e mais aquilo, não vejo nenhuma razão para neste caso acontecer, mas é possível. Eu diria que não há mais custos, porquê?

Se nós reunimos os agentes que vão pagar o processo de obra, que implica projectos, eles também fazem o desenho urbano.

O desenho do loteamento e o desenho do Plano Pormenor são um mesmo. E portanto com uma operação deste género o próprio estudo acaba por ter um custo marginal nesse processo e o

Plano faz-se por arrastamento. Está feito o loteamento, tem mais detalhe que um Plano de Pormenor, onde o próprio Plano de Pormenor fica automaticamente realizado, enfim com pequenos ajustes que quase não são significativos.

Isto que eu estou a referir é relativamente ao Rossio da Estação, poderei dizer o mesmo relativamente ao Rossio da ria.

Também neste caso implica a alteração do Plano de Pormenor em vigor. As razões que o fazemos e nós pensamos que acentuamos a proposta da própria Pólis. A Pólis sentiu, aliás, na linha do velho Plano Estratégico, que aquele Rossio não funcionava bem. É um espaço chegado à cidade também ele, e é um espaço muito rodoviário na solução da Pólis. Convidovos a olhar para ela, ainda se mantém um espaço muito rodoviário, quase apenas rodoviário. E portanto atenua a dimensão rodoviária a nosso ver vai no bom sentido, mas não é suficientemente. E portanto a nossa ideia era que isso devia ser acentuado. Que a dimensão rodoviária devia ser relativamente atenuada através de construção que pague a operação, porque senão de repente nós temos ali muitos condicionantes, nós temos ali já construções de armazéns, que podem ser caros se forem expropriados e demolidos e, portanto, ao contrário de alguma habitação, alguma edificação controlada, não só nos formata o Rossio, não só nos atenua a presença rodoviária, como ainda nos atenua a entrada dos ventos por ali. É como se pode eventualmente pagar a operação e portanto todas estas razões somadas, fizeram com que a nós nos parecesse que também ali se justificava uma alteração ao Pólis, que em muitos aspectos se mantém em vigor. E aliás, acho que foi muito interessante e criou ali os espaços de intervenção na cidade muito interessantes, mas que naquele domínio a nosso ver pode ser melhorado. Como? Através exactamente de uma operação integrada, juntando os parceiros, reunindo-os, criando a tal unidade de execução, avançando para um loteamento conjunto e por arrastamento, e ali mais complicado porque há certidões que têm que ser alteradas, etc., etc., e por arrastamento cumprindo também a função de alteração do Plano de Pormenor, outra vez sem custos acrescidos.

A questão, ainda falando então nesse Rossio, já agora para não falar da questão delicada da ponte.

Nós não ignoramos que há uma proposta de ponte em curso que a Câmara se propõem realizar. Nós diríamos que essa ponte nem nos ajuda nem nos desajuda a este projecto.

Os espaços como podem ver ali, estes mesmos espaços são aqueles. Colocar aqui uma ponte eu diria que quanto mais pontes melhor entre um lado e outro. Diria que a ponte que está prevista nesta perspectiva não é precisa, que esta outra continua a ser indispensável nesta perspectiva e, portanto, é esta posição que temos.

Sabemos que é uma questão delicada. Confesso que tenho algumas preocupações da ponte de outro tipo. Quer dizer, uma das soluções, uma das coisas que eu vejo em cima da mesa, permitam-me só um parêntesis para dar uma opinião pessoal. O Senhor Presidente também permite. Há um assunto que para mim não está resolvido e nós não equacionamos suficientemente que é a ponte praça.

A ponte praça é uma coisa que eu às vezes chamo-lhe um tortumelo! É uma coisa toda empenada e que de facto é um sítio de cotas muito delicadas, em que tudo sobe, tudo está empenado, aí o Fórum não ajudou nada porque aquele estacionamento local em que se instalou também não ajudou nada e portanto é um sítio muito delicado e muito difícil de resolver.

E eu não sei se a sua resolução futura não precisa de espaço do lado de lá, do espaço onde a próxima ponte está prevista vai ser construída. E temo que questione a solução da ponte praça que não estudámos. Este é um receio que eu tenho relativamente à ponte que está prevista no canal.

Agora, relativamente ao projecto que estou a apresentar, e por isso eu não falo naquela ponte porque ela nem nos acrescenta nem nos inibe a proposta que estamos a fazer, certo. É

relativamente inócua. É mais uma ponte que não inibe a outra e que de alguma forma reforça relações de um lado da Ria para o outro canal que é sempre desse ponto de vista interessante. O túnel. É um facto o túnel existe e nós não podemos ignorá-lo. Mas também não me parece adequado que eu agora tenha que usar à força, se o seu uso tal como foi pensado nos é nocivo ao objectivo que pretendemos alcançar. Ora e se o nosso objectivo é exactamente evitar que haja os atravessamentos daquele ponto, então eu não me posso esconder atrás da facilidade de dizer, está lá o túnel, é pá foi um investimento recente, agora vou-vos impedir entrar, por alma de quem?

Ora bem, no Centro nós não podemos poder facilitar através das linhas mais fáceis de circulação o automóvel, quando estamos a querer é o contrário, beneficiar o peão.

Ora se queremos beneficiar o peão, temos que impedir o automóvel que vá para uma linha mais directa, que aliás curiosamente nem sequer vem de facto do túnel — ela vem essencialmente é da Sá Barrocas.

É essencialmente o trânsito vem de Sá Barrocas, atravessa por ali porque é muito fácil, é muito rápido, está ali muito próximo daquela rotunda perto de atrás do Oita e portanto esse é que é o movimento principal. Nós equipe da mobilidade tem esses números todos que eu não os tenho aqui presentes, até porque o estudo não é nosso, é da equipe da mobilidade, mas têm os números, as contagens feitas. E portanto nós de facto procuramos intervir para que esses atravessamentos mais directos passem pela avenida, mas quando é só para atravessar a avenida, esse é de facto o objectivo do nosso trabalho. Por isso dizemos não entrar por ali, não porque não é preciso. Se é só para atravessar, se é para lá ir tudo bem, tem ali os acessos fáceis, se é só para lá ir para atravessar não.

E tivemos a preocupação de aproveitar o túnel. Devo-vos dizer que se nós pretendermos como é agora a nossa ideia, que ali seja entrada e saída do estacionamento e que além disso também seja passagem de transporte público num sentido e no outro. Todo o desenho do nó da estação pretende que seja fácil vir à estação e voltar à avenida. O próprio desenho, o esquema que temos, posso-vos mostrar, mas é um pormenor que talvez não valha a pena entrar agora. Portanto dizia eu, se nós quisermos dois sentidos de entrada no estacionamento que em determinada altura tem que ir a outra cota e dos transportes públicos, aquele túnel até na altura, tem que ser alargado um bocadinho, num ponto só de entrada. Portanto nós vamos aproveitar o túnel.

A preocupação de aproveitar o túnel foi uma preocupação sempre. Temos ali um potencial, vale a pena aproveitá-lo.

A relação com o IP5 é uma pergunta difícil. Porque se nos pusermos numa perspectiva puramente urbana a resposta é sim. Era muito mais interessante fazê-la funcionar como via da cidade. Se nos pusermos numa perspectiva de uma via nacional que tem que garantir acesso a um Porto etc., e portanto as vias com essa funcionalidade também têm que ser garantidas, então provavelmente a resposta já não será bem igual.

Aquele compromisso a que a Câmara chegou, parece-nos já interessante, de abrir pelo menos um nó para entrada e saída na mão porque não afecta o tráfego e porque não tem grandes impactos na Ria por qualquer nó que podendo estar lá, não sei os impactos paisagísticos que teria, não seria fácil. Portanto parece-me um bom passo. A ideia que temos do IP5 e que devemos ponderar é a hipótese de se aproveitar noutros níveis. Não me parece radicalmente parco mas eu acho que já era um passo interessante neste sentido. Evidentemente que o facto do IP5 se ter instalado ali, o que criava a rédea que nós conhecemos à cidade, mas pronto, temos que de facto viver com ele. Penso que respondi a tudo.”

Membros da Assembleia

Vogal João Carlos Valente (PPD/PSD)[019](#)

Vogal Simão Quina (PPD/PSD)[020](#)

Vogal Ernesto Carlos Barros (CDS)[021](#)

Vogal Paulo Marques (CDS)[022](#)

Da Câmara Municipal

Professor Jorge Carvalho[023](#)

Membros da Assembleia

Presidente da Mesa[024](#)

Vogal Marco Gonçalves (PPD/PSD)[025](#)

Vogal Paulo Anes (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[026](#)

Gostava de partilhar algumas reflexões sobre o estudo aqui apresentado. Mesmo que divergentes sobre alguns aspectos, considerem-nas como contributo de sentido positivo nesta reflexão colectiva.

Não se trata de um juízo de valor sobre o trabalho até agora feito, porque o considero meritório na generalidade. Não é também uma apreciação técnica exaustiva, até porque não é este o palco e considero que os estudos apresentados ainda se encontram num estágio embrionário, por falta de clarificação de pormenor, e porque os conceitos ainda se encontram abertos, por isso, leva-nos também a uma crítica genérica.

Concordamos todos sobre a necessidade de se proceder à requalificação da Avenida Lourenço Peixinho.

No entanto, considero ser necessário procurar-se o verdadeiro equilíbrio entre o existente e as novas configurações de desenho urbano. A proposta deve ser ainda mais trabalhada e ponderada sobre vários aspetos, garantindo-se um perfil e um desenho à escala humana, amigável, onde se garantam as circulações de pessoas e de veículos de forma harmoniosa e proporcional.

Não me parece que os sistemas viários preconizados nos estudos, especialmente nas articulações, nas ligações e desvios à malha viária imediata, parece-me sinuoso e poderá criar entropia mesmo ao nível da superestrutura de mobilidade.

Deve ser garantido o desejável equilíbrio, com circuitos viários, óbvios, e facilmente perceptíveis. Por outro lado parece ter-se preterido demasiado o papel do automóvel.

Toda na estrutura urbana nomeadamente de mobilidade vive umbilicalmente ligada ao grande eixo viário que é a avenida Lourenço Peixinho. Receio bem que qualquer proposta, qualquer estudo que desconsidere demasiado esta realidade e necessidade poderá bem vir a tornar-se uma verdadeira tormenta para os aveirenses.

Diz-me a experiência que, em urbanismo, quando as incisões e alterações são demasiado radicais e violentas ou não são exaustivamente amadurecidas e essencialmente testadas poderá causar danos irreversíveis. Digo irreversíveis, porque depois de executadas as obras que geralmente absorvem verbas avultadas dificilmente se podem reparar os danos sem que para tanto se volte a gastar muito dinheiro.

O Sr. Presidente da Câmara referiu e bem a natureza complexa subjacente ao trabalho em mãos. Sendo sempre importante relembrar o necessário investimento na prudência e na cautela. Conheço vários casos Polis, cujas soluções passaram pela redução do espaço do automóvel. Os problemas e constrangimentos sentidos foram tantos e alguns tão graves que rapidamente tiveram de ser resolvidos, abandonado os estudos feitos de tráfego que lhe havia dado origem e optado antes pelo bom senso — bem se vê, houve a necessidade de devolver o espaço que indubitavelmente o carro tem na nossa vida.

Ouvi sempre com muita atenção o que os grandes mestres da arquitectura e do urbanismo sabiamente advogam. Uma lição que nunca esqueci vem do arquitecto Fernando Távora. Dizia ele por vezes: “quantos mais sinais de sentido proibido colocarem na cidade mais difícil é circular na cidade, mais voltas é preciso dar, mais gasolina temos de meter no carro, mais temos de nos consumir... deixem fluir os canais de circulação.”

Nos estudos urbanos em presença, é obsessivo o repúdio do automóvel!? Quando, de facto, todos precisamos e merecemos o automóvel. Não esqueçamos que quantas mais dificuldades criarmos à circulação do automóvel mais dificuldades estamos a criar a nós próprios, à cidade. Nós portugueses somos sempre exagerados, passamos facilmente do 80 para o 8 ou o inverso.

Criou-se a ideia generalizada de que o carro é um bicho. Como se esta tentativa de o diminuir no espaço urbano de Aveiro tivesse efeitos práticos favoráveis. Pelo contrário – no caso em apreço servirá apenas para inibir as pessoas de chegar à Avenida, logo cria ainda mais constrangimentos à vivência na Lourenço Peixinho.

Se pensarmos bem, Aveiro não tem problemas efectivos de trânsito. A mobilidade e o estacionamento no centro é relativamente fácil. Só quem nunca viveu no Porto, Lisboa ou outras cidades por esse mundo, é que não dá o verdadeiro valor da facilidade que os aveirenses têm de se deslocar do centro para a periferia e o contrário em 5 minutos apenas, mesmo em hora de ponta (se é que poderemos considerar haver horas de ponta em Aveiro). Será porventura a EN 109 a artéria mais problemática, pela razão de má memória, que todos conhecemos - as portagens colocadas no perímetro urbano!?

A Lourenço Peixinho não pode deixar de ser um eixo franco de entrada e essencialmente de saída, atravessada pelas demais artérias transversais. Já que o mal está feito – o túnel, temos é de usufruir das mais-valias que trouxe. A avenida é por excelência a espinha dorsal de Aveiro e toda a malha urbana vive dessa irrigação quase que naturalmente. Negar ou desconsiderar demasiado esta evidência poderá ter efeitos bastante nefastos. É necessário apenas limar casos pontuais de conflito – alguns difíceis é certo.

Entendo, também, que é necessário reduzir a grande plataforma que hoje está afecta ao automóvel garantindo-se assim passeios com outra amplitude para circular e estar.

Revejo-me claramente na solução aqui apresentada de abolir o separador central, que não é vivido nem pode sê-lo, servido apenas e só de plataforma de segurança para o atravessamento desta avenida.

A proposta de um arruamento central, porque mantém a lógica da simetria, torna mais equilibrado o perfil. Os passeios mais largos convidam e apelam à possibilidade de usufruição do estar e do circular pedonal e clicável, tornando a escala da avenida mais amigável e humana.

Considero haver excesso de arborização nas propostas – pela métrica apertada e porque demasiado encostada aos prédios nas duas frentes urbanas podendo vir a criar condições de luminosidade nefastas para quem ainda usa os prédios.

Estamos certos das reais capacidades e méritos dos técnicos envolvidos neste processo. Também estamos cientes que o Arquitecto Bruno Soares na fase final tratará uma boa resposta de desenho urbano – bem esgalhada, como se diz na gíria dos Arquitectos. Desde já deixo aqui um apelo, no sentido de vir a fazer reflectir no desenho, não só a boa resolução dos constrangimentos intrínsecos e diversas vezes identificados, mas também de um mais arrojado desenho, que vá mais além das soluções padrão de desenho dos pavimentos, do mobiliário urbano, etc.

Queremos um desenho de vanguarda no espaço público desta alameda simbólica de Aveiro. Este repto não tem e nem pode significar maior dispêndio de dinheiro.

Para terminar, devo dizer que não obstante a reconhecida necessidade de requalificar o espaço público, e que depois da inauguração da obra todos saberemos vergar-nos sobre as evidentes melhorias, certo é que o pecado capital do trabalho feito até agora tem a haver com falta de uma profunda cogitação sobre a falta de humanização do edificado.

Considero ser fundamental que se desenvolva conceptualmente esta temática e levar à prática uma verdadeira política de salvaguarda de valorização e revitalização da avenida.

Atrevo-me a dizer que os autênticos problemas da Lourenço Peixinho resumem-se basicamente à falta de uma política real de habitação e planeamento a este nível, que vêm seguramente desde os últimos 40 anos.

Pergunto: Porque razão a Lourenço Peixinho perdeu a vitalidade e a aura de outros tempos? Basicamente porque perdeu população residencial e população comercial.

As políticas de planeamento e de gestão do território praticadas nas últimas décadas têm criado uma força centrífuga da malha urbana antiga. As pessoas vão residir para as periferias e as grandes superfícies também situadas nas periferias atraem estrategicamente as pessoas.

A cidade espalha-se no território, alastrando como mancha de óleo quase indefinidamente.

As pessoas aí pagaram habitações mais baratas e os produtos também mais apetecíveis. Contudo, todos nós estamos a pagar o imensurável custo das novas infra-estruturas e da manutenção das mesmas.

Meus senhores por muito espectaculares que venham a ser as medidas de cosmética e de actividades culturais para o espaço público certo é que tal não garante por si só a revitalização da avenida.

Vejam bem. O Lourenço Peixinho está desvitalizada e desmerecida, mas não é seguramente pela falta de mobilidade ou de acessibilidade de estacionamento. Também não pela falta de passeios. A razão é profunda e diametralmente diferente. Não obstante haver pequenos problemas pontuais que é necessário resolver no espaço público o grande problema da Lourenço Peixinho deriva intrinsecamente e essencialmente pela falta de vida no interior dos seus edifícios.

O território é como um ser vivo. Neste momento a Avenida está ligada às máquinas, sofre de anemia galopante e não se trata com aspirina.

Em termos de comércio local é necessária a injeção de sangue novo, apostando-se clara e rapidamente não só em meia dúzia de esplanadas, mas em lojas pivot de grande referência nacional e internacional. Essas âncoras chamam outras dinâmicas.

Por outro lado são necessárias políticas para que se possa regenerar a vocação residencial da avenida. Nós temos de ter a consciência técnica, soluções experimentadas em muitas outras paragens, e apostar de forma determinada em adaptar os muitos casos de sucesso conhecidos. A título de exemplo: Guimarães e Vila do Conde — muito trabalho paulatino e conseqüente desenvolvido pelos GTLs. Porto, Coimbra e Viseu - através de exemplares acções das sociedades de reabilitação urbana. Quanto mais vou conhecendo os êxitos das intervenções em áreas urbanas degradadas com características similares à avenida e imediações, mais convencido fico que Aveiro deveria apostar seriamente nessa ferramenta poderosa que a lei nos trouxe – uma sociedade de reabilitação urbana.”

Vogal Rui Vaz (PPD/PSD)[027](#)

Vogal Ana Seíça Neves (PS)[028](#)

Vogal Júlio Soares (PS)[029](#)

Da Câmara Municipal

Professor Jorge Carvalho[030](#)

Presidente da Mesa:[031](#)

“Muito obrigado senhor Professor pela disponibilidade e pelas razões explanadas. Solicito ao plenário, por razões óbvias, a avenida Lourenço Peixinho assim o justifica, a conclusão deste ponto da ordem do dia, embora o já adiantado da hora – julgo interpretar assim o sentir do plenário. Passamos então à fase regimental de debate.”

Inscreveram-se para intervir e usaram da palavra os seguintes vogais:

Membros da Assembleia

Vogal Filipe Guerra (PCP)⁰³²

Vogal João Pedro Dias (BE)⁰³³

Vogal Paulo Marques (PS)⁰³⁴

Vogal João Barbosa (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:⁰³⁵

“Obrigado Senhor Presidente. Eu começo, antes de começar na minha intervenção de fundo, gostava de fazer aqui algumas perguntas e de umas sugestões.

E começava por fazer uma pergunta ao Senhor Presidente da Câmara. Senhor Presidente da Câmara, o Senhor Presidente da Câmara está preparado ou nós estamos preparados, se o benemérito que tem o terreno do estacionamento atrás do Oita, se amanhã fechasse aquilo, o Senhor está preparado? É preciso saber.

Depois eu digo assim, realmente quando se fala aqui nas esplanadas nós não sabemos aproveitar o solo que temos. E nós se calhar no futuro temos que viver do tempo que temos. Temos que ter ideias para aproveitar a nossa areia e o nosso sol. Agora se perguntarem aos portugueses se as esplanadas terão de ser para os portugueses, se calhar nós não temos tempo para poder ir para as esplanadas. Mas podemos aproveitá-las à noite para poder viver. E quando se fala, quando nós hoje estamos a discutir a avenida eu digo assim – estamos a discutir a avenida e lembramo-nos de Braga, da Póvoa, de Viana, de Viseu e até de Ílhavo e digo assim – pobre Aveiro! Realmente é difícil decidir. E agora vou à minha intervenção.

A perspectiva de um Presidente de Junta de Freguesia é sempre e aqui e agora e só pode ser fundamentalmente na de defesa intransigente das melhores soluções e apoios que vão de encontro aos interesses dos moradores para uma melhor qualidade de vida. Hoje foi-nos apresentado o trabalho técnico que poderá ser o esboço ou que é um esboço daquilo que poderá ser a avenida no futuro próximo, mais ou menos, visto que ainda não é um trabalho definitivo. Estudos não têm faltado. Eu lembro-me desde o Plano originário, concretizado pelo Dr. Lourenço Peixinho nas décadas de 20, 30 e 40, ouvimos falar de diversas intervenções na avenida, discutiram-se estudos, apresentaram-se projectos, muitas foram as reorganizações do tráfego — sem sucesso!? Muitos foram os remendos, porém cada vez mais os problemas se complicam ao nível do trânsito. A plantação indiscriminada de construções, abrigos e respectivas faixas de acesso como são os casos do apoio ao (já muito tempo extinto) BPA e actualmente ainda a resistir heroicamente na faixa central aquele quiosque, que bem poderia ser aproveitado para sanitários públicos tão necessários e agora com mais visibilidade, depois da intervenção de qualidade do jardim central. Edifícios que tendo acolhido as melhores lojas e equipamentos da cidade e estão há décadas sem qualquer intervenção e muitas completamente degradados, servindo muitas vezes de urinóis públicos.

Apesar de sobre a avenida existirem múltiplos planos e estudos para não faltar das múltiplas intenções ou classificações do património local, porque assistimos a tal espectáculo de degradação? O que deu origem afinal de facto a esta situação? Esta é a questão que vamos continuar e escarpelizar com frontalidade e sem medos, sem qualquer espécie de preconceitos ou frases feitas.

Hoje temos aqui, tivemos aqui um projecto. É preciso agora coragem e vontade política, para uma definição urgente, daquilo que se quer para a avenida. Não esquecemos que muito depois do seminário de reflexão sobre a avenida, aprovou-se o projecto de sustentabilidade. Seria este projecto mais prioritário?

Quando do Seminário apresentámos nós próprios dez propostas, e neste momento sentimo-nos satisfeitos, visto que a maior parte delas foram aproveitadas.

Há uma que penso ser de grande importância, que achamos deveria ser implementada e não foi. Pensamos que continua a ser necessário o gabinete de reabilitação urbana da avenida. Em

regime de proximidade e com instalações próprias, este gabinete teria a qualidade de acompanhar a expansão da avenida em toda a sua plenitude. Como é que estamos a fazer um estudo para a avenida, neste caso a rua e o passeio, a estrada e esquecemo-nos dos conceitos que podem fazer conciliar os projectos actuais de obras no edificado? Tem de haver um conjunto motivador de regras para a reabilitação urbana. Tem de haver pequenas estratégias para nos levar ao projecto final. Não podemos esquecermo-nos que a avenida tem de ser estudada e projectada num todo.

Chegando aqui, digamos que podemos ter um Plano técnico com estudo urbanístico para a avenida. Falta o mais importante, onde está a linha de orientação política? Não podemos andar constantemente em diálogo, em troca de impressões, em ouvir constantemente opiniões. Há três anos terminei a minha intervenção dizendo – “agora só é preciso que a Câmara se assuma politicamente, com a objectividade numa estratégia bem definida”. Hoje sinto-me um pouco desiludido! Quando leio que o Senhor Presidente da Câmara apontou para 2018 o final da obra na avenida, penso que é demasiado tempo e muito pouca vontade.

Estarão cá de certeza outras pessoas, com outros pensamentos, se calhar até já com outra reorganização territorial para o projecto da sustentabilidade. A Câmara assumiu e promoveu um concurso público em pouco mais de oito meses e deu um passo em frente. Faça-se mesmo. Termine. Senhor Presidente vá em frente. Tenha coragem. Assuma-se. Defina que projecto quer para a avenida, se é este se é outro, vá em frente. De contrário estaremos convencidos que não passemos de paliativos. Obrigado.”

Vogal Ana Seíça Neves (PS)⁰³⁶

Vogal Pedro Pires da Rosa (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:⁰³⁷

“Brevemente Senhor Presidente só duas ou três notas. É evidente que, (eu devo-lhe dizer) estou muito satisfeito, porque foi aqui apresentada a questão técnica. O desenho foi feito por pessoas que são da área, entendidos na área é evidente, e portanto o resultado tinha que ser positivo. Todo o programa que foi da Câmara para a Universidade de Aveiro no sentido de contratar, tinha as generalidades que penso que toda a gente aqui concordará, pelo menos com a grande maioria ou pelo menos com a totalidade, saiu o resultado, mas este resultado é uma coisa curiosa, vem desdizer aparentemente uma coisa boa que aparece aqui, vem desdizer tudo o que foi feito nesta Câmara nos seis anos, a saber. Esta Câmara fez nestes seis anos qualquer coisa assim como isto, a volta à bicicleta que veio para cá, o Plano de Saneamento e depois tivemos a questão do Beira-mar, a questão das águas e depois tivemos a questão da parceria pública ou privada com o estacionamento. Foi um dos estacionamentos que estava previsto, era exactamente o estacionamento da avenida, que foi aqui dito pelo técnico claramente, que toda a gente concordou, toda a gente disse muito bem, inviável! Inviável. O estacionamento que estava previsto nesse Plano que vinha agregado de alguma maneira à parceria pública ou privada para a avenida, até era bastante semelhante a algumas das situações que são apresentadas aqui e previam o estacionamento que era realmente debaixo da avenida, não tanto como esta parte, que é uma parte inferior, num estacionamento de maior dimensão, do meu ponto de vista mais bem pensado, porque eu acho que debaixo da avenida passa um corredor de água e isso teria um custo absolutamente brutal, nomeadamente como está o mercado agora, seria uma coisa do meu ponto de vista inviável e foi essa a palavra que o técnico utilizou aqui. Depois mata a localização da nova ponte! Mata a localização da nova ponte, porque o técnico podia ter escolhido evidentemente que levou (e ele disse-o aqui) em linha de conta o Parque da Sustentabilidade e desenhou a ponte ao lado. Por muito bondosas que são as palavras do técnico, que evidentemente não tem que ter este cariz nem é essa a sua vertente, de explicação que as duas pontes são boas e qualquer sítio é bom para o atravessar, quer dizer que quer pô-la aí! Ia pô-la ali ou seja, ela pode ficar ali e ficávamos se calhar num meio-termo muito mais agradável entre a teimosia (se quiser) do projecto Polis e a teimosia do

projecto Élio Maia, de meter ali a ponte daquele lado, que vai atravancar a coisa e que do meu ponto de vista não vai fazer um bom serviço à cidade, Vossa excelência terá outro ponto de vista com certeza.

E a terceira questão, o que ficou aqui também de alguma maneira foi passado um bocadinho ao lado, mas é justificado a grande arenga que nos apareceu no Plano Estratégico da cidade e a grande divisão que esta Câmara tinha sobre a estratégia para o município, no fundo não se aproveitou nada. Para já é evidente que o instrumento não foi aprovado em Câmara Municipal nem em Assembleia Municipal e portanto não teria valia formal, mas teria seguramente valia técnica para aproveitamento técnico e pasme-se, o que foi aproveitado foi o Plano Estratégico da Cidade do velhinho CDS, também é bom que se recorde, utilizando até na Comissão o Arquitecto Bruno Soares, que fez parte da equipa e foi chamado pelo Prof. Jorge Carvalho, para a equipa técnica que desenhou. E portanto há estes três pontos que são indissociáveis e que eu não podia deixar de sublinhar,

Para responder aqui ao meu camarada e amigo João Barbosa, a grande questão deste atraso na avenida, de alguma maneira resulta em parte, de uma questão de opção política, porque chega a um momento, os técnicos fazem os estudos todos que nós quisermos. Então se forem pagos à Universidade, a Universidade também precisa do dinheirinho para ir vivendo. Fazem os estudos todos com a sua maior bondade e com a sua mais-valia técnica e nós temos aqui a Universidade de Aveiro ao lado e acho de normal e boa inteligência e boa pratica acorrer à Universidade de Aveiro, que nos pode auxiliar e muito e até felizmente a nossa Universidade tem qualidade muito acima da média e seria uma estupidez enfim não aproveitarmos isso que esta Câmara fez e bem. Sim senhor.

Agora o Parque da Sustentabilidade que também é um projecto que terá o seu mérito não é? Podia ter sido feito, esse dinheiro do CREN, podia ter sido aproveitado para a avenida, onde só se gastariam (pasmese também) três milhões de euros. E revitalizar a avenida, revitalizar o centro da cidade e fazer dali um centro de capital para o desenvolvimento estratégico do município para os próximos anos, isso é que teria sido visão para o município, isso é que teria sido forma de actuar. Isso é que teria sido a forma correcta de fazer as coisas. E portanto é tudo uma questão de opção política. Vossa excelência será julgado pelas suas, esta seria a nossa.”

Vogal Ivar Corceiro (BE) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[038](#)

Há uma verdade por trás deste projecto. A Avenida Dr Lourenço Peixinho precisa duma intervenção com muita urgência, e precisa porque tem sido deixada ao abandono pelo que tem sido a política local em Aveiro nas últimas duas décadas.

Esse abandono não se resume em si mesmo à Avenida, mas tem também a ver com os desequilíbrios graves que surgiram no concelho nos últimos anos. A cidade de Aveiro é hoje demasiado grande para a população que tem. E é demasiado grande para a rede de transportes públicos e colectivos que não tem, e que por isso cria, por exemplo, desequilíbrios e injustiças no acesso duma grande parte da população aos equipamentos culturais, desportivos e serviços vários existente na cidade.

Concordamos em absoluto com a redução do espaço para automóveis na Avenida Dr Lourenço Peixinho e o ampliação do espaço para peões. Concordamos com a contextualização da remodelação da Avenida para o seu espaço envolvente porque uma remodelação urbanística tem sempre efeitos colaterais, urbanísticos e sociais, nessa envolvente.

Mas é incontornável que em Aveiro quem não tem automóvel, ou vive mesmo no centro na cidade ou sofre e tem uma mobilidade bastante reduzida. E se vamos, e sublinho que ainda bem que vamos, retirar espaço ao automóvel no centro da cidade, é obrigatório muito antes disso estabelecer um plano alternativo para a mobilidade dos cidadãos.

Pergunta: a Câmara tem esse plano ou pensa fazer esse plano?

Foi aqui dito, ainda que não definitivamente, mas que terão que passar em média 10 autocarros por hora na Avenida para compensar o a alteração urbanística. Isso vai acontecer?

É que sem essa preparação atempada, os milhares de carros que todos os dias invadem o centro da cidade de Aveiro, com consequências graves ao nível da deterioração da qualidade de vida urbana, vão continuar a existir mas de forma ainda mais grave.

A mobilidade tem que ser um direito de todos, tenham ou não carro, e a política tem que ser precisamente para desencorajar o uso do automóvel. Aí estamos de acordo. Mas é necessário apostar numa mobilidade inclusiva, universal e sustentável. E o que se deve fazer hoje nas cidades que, como Aveiro, têm problemas de trânsito, é generalizar os parques de estacionamento gratuitos junto aos locais de ligação dos vários tipos de transportes colectivos. Transportes colectivos que Aveiro devia ter... mas não tem.

Outro aspecto que me preocupa na assumpção do que vai ser a redução do espaço na automóvel na Avenida, é que essa redução não tem em vista a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos peões, mas tem em vista, isso sim, beneficiar o negócio paralelo do estacionamento.

É por isso que eu quero perguntar se a Câmara está em condições de garantir que esse parque de estacionamento, que segundo a apresentação aqui feita hoje está cheia de vontade de construir, não vai ser mais uma parceria público/privada ruínosa para o erário público.

É que o parque ainda não começou a ser construído e já começou a dar prejuízo. Pelo menos, e porque ele não podia ser feito com árvores de raízes grandes é claro agora porque é que a Câmara descobriu oportunamente que os choupos da Avenida estavam doentes e agilizou o seu abate sem dar ouvidos a inúmeras vozes contrárias, entre os quais um estudo duma técnica bióloga da Universidade de Aveiro que aconselhava a manutenção das referidas árvores com medidas paliativas.

A Câmara pagou a despesa com dinheiros públicos para beneficiar uma empresa privada, e isso é claro agora. Tão claro como o Engenheiro Carlos Santos ter dito que as árvores estavam doentes antes do próprio estudo surgir. Tão claro como a Câmara ter escondido desta Assembleia Municipal aquilo que revelou quando encomendou o estudo para a Avenida e exigiu que o mesmo fosse feito tendo em conta esse parque de estacionamento.

Vogal Ernesto Carlos Barros (CDS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[039](#)

“Muito obrigado Senhor Presidente. Estamos na presença de mais uma acção que penso merece o apoio de todos e o acordo de todos, porque realmente a Câmara tinha-nos anteriormente apresentado um projecto menos bom de um estudo da avenida para não dizer mau. E portanto agora dêmos a mão à palmatória, apresentou realmente um estudo eficaz, um estudo coerente, e um estudo válido, e penso que daqui vamos conseguir uma Lourenço Peixinho nova ou renovada, rejuvenescida. Inclusivamente é um projecto que eu desde já vejo de certa forma mais economicista que o outro, desde o próprio parque de estacionamento subterrâneo do qual discordo, até terem aproveitar realmente, finalmente penso, o centro dos transportes que existe na estação, continua realmente bastante desactivado e é preciso fazer ali alguma coisa.

Este novo projecto já contempla que realmente se terá que mexer ali naquele espaço e portanto só ai também já é uma mais-valia para este projecto que estamos aqui hoje a analisar. E portanto perante as situações, penso que realmente é um projecto que tem que ser implementado, tem que ser apresentado, e esta Assembleia penso que estará aqui para dar o aval positivo às alterações que a ele houver ter que se fazer. Muito obrigado Senhor Presidente.”

Vogal Gonçalo Fonseca (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: [040](#)

“Muito obrigado Senhor Presidente, mais uma vez boa-noite. Duas questões tentando ser sintético, uma reafirmando aquilo que disse o meu camarada Pedro Pires da Rosa e que transformava esta minha intervenção num apelo ao Senhor Presidente da Câmara que tem a ver com o seguinte: o Senhor Prof. Jorge Carvalho disse claramente, palavras textuais, a ponte que está programada para o canal central não acrescenta nem inibe.

Portanto não acrescenta nem inibe. A questão é que estamos a falar de uma intervenção que digamos extravasa aquilo que são os limites conhecidos, os limites de território da actual avenida Dr. Lourenço Peixinho e portanto a proposta de estudo é uma proposta que amplia uma intervenção para além da estação e para além das pontes e portanto que vai até ao Rossio e que portanto coincide com esta área e aquilo que nós consideramos naturalmente é que independentemente de nós sabermos qual é a posição da Câmara e do Senhor Presidente sobre esta matéria e a nossa que é uma posição divergente, a sua, legítima com certeza e a nossa também, mas que do ponto de vista do debate, da discussão, livre e sem estarmos agarrados a uma situação definitiva, acho que era fazer um apelo, para que de alguma forma perceber que a decisão que foi tomada, é uma decisão que não tem que ser implementada já e que provavelmente este estudo pode-me vir a dar razão e reafirmar a sua posição ou não.

E portanto a questão é, porque razão é que e nós consideramos que se não o fizer, naturalmente que é uma questão de teimosia, porque não aguardar até termos conclusões, os tais consensos que todos queremos à volta deste projecto, para que se percebesse que ele é ou não um bom investimento, porque amanhã mais uma vez estamos perante a situação do facto consumado a dizer – a ponte já está, a adjudicação está feita, a obra começou agora já não há nada a fazer, embora não seja a melhor solução!

Segunda questão, que tem a ver com o processo, dar-lhes os parabéns e o seu a seu dono, porque de facto associar uma equipa desta envergadura técnica a esta discussão e este estudo e a liderar este estudo é obviamente uma posição inteligente e que nos deixa naturalmente muito mais descansados. Dizer também que o processo em si, da forma como nos foi descrito, está a ser bem feito, está a ser inclusivo e está a dar oportunidade, para que todos possam de uma forma ou outra levar a sua opinião e o seu contributo, mas, e é pena, mas há sempre um mas, esta metodologia foi também utilizada por exemplo no Parque da Sustentabilidade e nomeadamente na questão do Alboi. O Senhor Presidente escrevia na altura, nos suportes de promoção do projecto como tem neste momento (e tenho-o aqui à minha frente) o apelo à participação de todos os cidadãos, para que usando esta página da Internet possam avaliar o trabalho e fazer chegar as suas aspirações e sugestões. A questão é, coloco-me na pele dos moradores do Alboi e que faço a comparação, com todos aqueles que neste momento são moradores e utilizadores do nosso concelho, a questão é, o Plano que foi definido para o Alboi vai ao arrepio de mais de 90% das pessoas que vivem neste momento no Alboi e portanto o Senhor Presidente não sei se utiliza o Facebook, mas com certeza que tem alguns seus colegas do executivo que o utilizam e com frequência, noutros meios várias formas, intervenções públicas, vídeos, artigos de opinião, etc., muitas e muitas pessoas, chegaram à conclusão, como todos nós é visível, que por muitas expectativas, por muitas sugestões, por muitas opiniões, o Senhor Presidente apela sempre e naturalmente que os políticos têm que decidir depois de ouvir, mas é estranho que depois deste processo todo, tudo aquilo que foi definido e decidido por Vossas Excelências, vá completamente ao arrepio das expectativas das pessoas! E esta é a verdade que toda a gente conhece relativamente à questão do Alboi e é a verdade dos factos. E portanto a minha questão é, fazer o apelo desta forma para que os aveirenses se envolvam, esperemos que não tenha o mesmo desidrato, que teve a questão do Alboi, sobre pena de amanhã as pessoas, mais uma vez continuarem a achar que os políticos apelam, fazem, etc., mas depois quando chega a hora da verdade, não querem saber de nada, porque provavelmente são teimosos para não voltar atrás com as suas posições. Muito obrigado.”

Vogal Manuel António Coimbra (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:[041](#)

“ Muito obrigado Senhor Presidente. Bom, primeiro tenho que agradecer ao facto do Senhor Presidente da Câmara ter trazido este assunto nesta fase à Assembleia Municipal, para promover mais um momento de discussão deste assunto da avenida e agradecer o facto de nos lembrar que realmente este é um processo que já vem sendo discutido, por quem de direito desde Novembro de 2008 e por isso já há três anos praticamente três anos, que nós vamos discutindo este assunto com várias soluções, que têm sido apresentadas pelas diversas entidades, pelos diferentes técnicos que se tem debruçado sobre este assunto, muitos textos já estão escritos, foi editado um livro e por isso houve um momento em que houve tempo de reflectir, há tempo de conversar e penso que realmente está chegado o tempo de agir. E esta fase que agora nos foi hoje apresentada pelo Prof. Jorge Carvalho parece-me que já é o ponto de viragem no sentido da acção, que também é preciso agirmos. Felizmente que a maior parte de nós estamos de acordo quanto aos pressupostos, que aqui foram enunciados, aliás pressupostos esses que faziam parte de 30 princípios, que puderam ser sintetizados de todas estas reflexões que foram feitas no município de Aveiro. E por isso também me parece que é muito importante, que esta qualificação da avenida tenha sido motivo também para que se fizessem outras reflexões como aqui foram feitas hoje, sobre o reforço do centro de Aveiro, se tivesse voltado a referir a importância que pode ter uma central reguladora intermodal dos transportes em Aveiro, é uma necessidade urgente, que nós possamos ter junto à estação do caminho-de-ferro, também uma central de camionagem, que possa distribuir o transporte público na nossa cidade, porque é uma forma complementar de locomoção. Não tem que ser única, mas é uma forma complementar de transporte que é muito importante numa sociedade que se quer desenvolvida, o facto de se criar um espaço verde, alargando o rossio que neste momento existe e requalificando uma zona da nossa cidade que é a porta da cidade e que neste momento nós todos vemos que realmente é uma zona que se poderá e se deverá tornar mais agradável, por isso são tudo motivos positivos que nós encontramos neste estudo que está a ser feito e que aqui nos foi apresentado. E por isso a Câmara Municipal de Aveiro com este estudo, não está a fazer mais do que criar as condições, para que haja investimento essencialmente privado em Aveiro, de modo e por isso tem que atrair esse próprio investimento e tem que esse investimento, tem que ser funcional. E parece-me, que este estudo que aqui nos foi apresentado, ainda com muitas condicionantes e com muitas interrogações, mas parece-nos que vai nesse sentido. E por isso não me parece que seja realmente ainda uma questão relevante o facto de saber se vai haver um estacionamento subterrâneo na Avenida ou se vão ser preconizadas outras soluções. Parece-me que esse é um assunto secundário, apesar de muitas vezes aqui ser enfatizado, como sendo assunto prioritário. E prioritário é que realmente a nossa avenida central, seja um local revitalizado, porque durante décadas este espaço foi senso degradado e podemos dizer devassado com o túnel que se criou sobre a estação e esse sim, sem qualquer debate público, sem que nós pudéssemos alguma vez dizer se concordávamos ou não concordávamos de reflectir, nem sequer deram tempo que o Facebook se existisse nessa época, pudesse dar azo a diversas intervenções. Bom e também para dizer que o espaço público é um espaço que deve ser de todos e por isso não é pertença de ninguém em especial. E por isso que o espaço público é um espaço dos moradores e neste caso é um espaço dos moradores da avenida, mas também dos trabalhadores da avenida e de todos os aveirenses. Eu não trabalho na avenida! Eu não moro na avenida, mas eu sinto que a avenida também me pertence. E penso que todos nós que aqui estamos podemos dizer isto e é assim que o espaço público deve ser criado, para ser usufruto de todos e não só de alguns. Não só de uma centena, mas sim dos setenta e oito mil habitantes do município de Aveiro.

Só uma última referência ao facto da ponte pedonal. Bom, por aquilo que me apercebi, o Prof. Jorge Carvalho colocou a ponte pedonal no local onde o Pólis a tinha colocado, porque ele próprio disse que se tinha baseado no Plano da Pólis e que tinha a partir daí feito a sugestão com algumas alterações e como ele próprio disse, não tem nada a complementar aquilo que foi aqui apresentado, daquilo que é o Parque da Sustentabilidade e que por isso, até faz todo o sentido, que eventualmente possa existir havendo agora uma extensão da parte da cidade mais para poente, que possa surgir uma segunda ponte. E por isso também nos parece que é razoável que se houver essa extensão uma ponte complementa outra ponte e a mobilidade de Aveiro, possa continuar a ser alargada e o usufruto da cidade e a sua confluência com a ria, possa ser uma realidade, por isso aquilo que posso dizer para concluir é que este programa que aqui nos foi apresentado, este estudo neste momento, está a ir no caminho que eu penso que é caminho que todos os aveirenses já ansiavam há muito tempo e finalmente podem vir ver concretizados não em 2018, mas com certeza muito antes disto. Muito obrigado.”

Da Câmara Municipal

Presidente da Câmara:042

“Uma palavra inicial de agradecimento ao Prof. Jorge Carvalho e a toda a sua equipa, que penso que já não está aqui, mas que peço à Arquitecta Ângela que transporte esse agradecimento de todos nós, por esta exposição, pelo rigor, pela qualidade evidenciados e acima de tudo pelo entusiasmo, pela alegria contagiante que tem tido neste processo.

Eu acompanho lateralmente, à margem, mas saúdo esta paixão que tem sido revelada por todos. Agradecer também a todos os senhores deputados que participaram oralmente e com a presença e que se vão inteirando destas propostas, que estamos a procurar verter para o papel.

Este é um processo em que todos somos importantes e de uma forma especial os eleitos, aqueles que foram escolhidos pelos cidadãos para os representarem, têm mais legitimidade para se pronunciarem sobre o assunto e por isso também têm mais dever de o fazer com qualidade.

Quanto às questões colocadas em termos concretos. Filipe Guerra, no essencial as preocupações e os desejos que colocou são os nossos, são da equipa conforme se apercebeu. Quanto à questão de que há lugares para estacionar em fartura! Neste momento já tenho dificuldades em dizer isso. Neste momento já tenho dificuldades. E se nós (esse é o nosso dever) anteciparmos o futuro, se nós caminharmos um pouco mais para a frente e projectarmos o que pode acontecer, como muito bem colocou o Senhor Presidente da Junta da Freguesia da Vera-Cruz, amanhã se aquilo que é um parque que leva seiscentos carros, se amanhã fechar, porque o parque como sabem é privado. Portanto o privado pode chegar lá amanhã e pôr uma cerca e vedou, se fechar o parque que está em frente ao hotel Mélia que é privado e neste país ainda a propriedade privada ainda tem direitos, se o privado chegar lá e fechar aquilo, se mais uma zona ao lado no Centro de Congressos fechar, estamos a falar de um momento para o outro mil e quinhentos carros que ali estacionam nessa zona toda, que é de privados, ficam sem estacionamento. Naturalmente que não seria sério da nossa parte, da parte de ninguém que ao pensarmos num projecto para a avenida, que tem implicações certamente pelos próximos oitenta anos, não era sério que o projecto não fosse concebido, não em termos do dia de hoje, mas em termos de uma realidade que virá a surgir e que para a qual este estudo tem que vir a dar a necessária e indispensável resposta.

Quanto àquela brilhante comunicação do João Pedro sobre o estacionamento atrás do Oita, sabe que é privado não sabe? Então é lirismo o que disse. Lirismo puro, sabendo que é privado, que é de um privado, a questão que coloca não tem sentido rigorosamente nenhum.

Paulo Marques, se já estão previstas parcerias para investimento? Como sabe o espaço público, tudo o que possa decorrer no espaço público, tem que ter previamente concurso de hastas públicas, portanto não há a hipótese de haver à priori investidores. É um processo que

vai decorrer, vamos fazer o estudo, fazer avaliações e depois se houver interessados, eles têm que aparecer em concurso e em hastas públicas.

João Barbosa, as perguntas iniciais que fez foram muito claras. Uma pergunta, o valor de uma afirmação, está mais numa pergunta do que numa resposta. A gente numa pergunta consegue dar muitas respostas, fica com as perguntas que fez. E acima de tudo também fundamentalmente pelo empenho e pelo entusiasmo que tem colocado. A equipa tem-me transmitido periodicamente que tem tido uma colaboração ímpar e valiosa da parte do Senhor Presidente e da Junta de Freguesia e é assim que construiremos o futuro. A afirmação – vai em frente é – vamos em frente, porque tem que ir à Assembleia, tem que ir ao executivo, tem que ir às Instituições, as forças vivas, temos que ir todos para ir em frente.

Quanto ao 2018, ser em 2018, no momento em que eu o referi, foi o único momento em que eu terei proferido qualquer coisa que levou o jornalista a concluir isso — estavam mais jornalistas e só houve um que concluiu isso mais nenhum concluiu!?

Não sei se o defeito foi dos outros que não concluíram ou se foi do único que concluiu isso. Naturalmente que eu não tive essa afirmação de que as obras iam decorrer em 2018 ou qualquer coisa assim, nem sei bem.

Gonçalo Fonseca. Quanto às aspirações que colocou, naturalmente que o momento próprio será a próxima reunião da Assembleia. Na Comunicação teremos todo o gosto em mostrar uma vez mais que a verdade não é unívoca e que tem duas faces como uma moeda.

Prof. Manuel António obrigado pelas reflexões que trouxe. Só uma nota que tem a ver com a eventual sobreposição deste estudo com o PU do Pólis e passou-me e devia ter esclarecido esse aspecto, penso que foi aqui clarificado, mas como sabem houve naturalmente o acautelar da situação e já está aprovado em reunião de Câmara uma deliberação para alterar o PU do Pólis. Portanto neste momento está o PU do Pólis em fase de alteração, pronto para ai já não haver o choque entre isso.

Dr. Pires da Rosa, a ideia que eu faço, naturalmente temos perspectivas diferentes. Aquilo que o Prof. Jorge Carvalho disse e na leitura que eu fiz, em nada confronta com aquilo que está previsto concretizar. O Prof. Jorge Carvalho teve aqui diversas afirmações. Uma delas foi que «a ponte não beneficia nem retira...», foi uma afirmação que teve. Mas teve a seguir outra em complemento a dizer o seguinte «quanto mais pontes melhor».

Nós iremos ver o que vai dar o estudo, mas temos defendido muito este entendimento. Gostaríamos muito que o Rossio não tivesse o constrangimento que tem neste momento e passasse para o outro lado do canal.

Gostávamos muito que houvesse um espelho do Rossio e que se pudesse prolongar no próprio Rossio, que tivesse o canal a meio desse espelho e a meio do grande Rossio. Andávamos, penso que já aqui falei nisso, andávamos há três, quatro anos à procura de uma solução, ela não surgia, apareceu agora, penso que o ovo de colombo, que é fácil depois de a gente a ver, mas penso que respeita isto.

Aquilo que não faz (na nossa perspectiva) sentido nenhum, e penso que aquilo que está previsto no âmbito do PDM, poderá eventualmente vir a fazer sentido no futuro, vamos ver o que é que o futuro nos reserva, que não faz sentido neste momento, com a realidade existente no local e a realidade não é fácil de alterar de um dia para o outro, o que não faz sentido é (e a afirmação, esta teimosia e não há só um teimoso quando se fala em teimosia, tem que haver sempre dois) querer construir uma ponte que neste momento se fosse construída, se eu fosse um utente da ponte, passava do rossio e chegava ao outro lado que estava a dois metros da rotunda. Lá está, onde passam milhares de carros! E a minha vista, a minha paisagem, o encanto que eu iria ter do outro lado, era ver os carros todos a passar, bem voltava para a ponte e voltava para trás. Isso não faz sentido nenhum! E acreditamos que no âmbito deste estudo, haverá mais pontes no futuro, até porque num passado recente pelo que eu li no jornal, foram construídas sete ou oito ou nove pontes assim de uma vez só, pelo que eu li e

naturalmente não me parece despiciente e antinatural que se possa construir uma ponte ali assim a criar uma proximidade.

E dar outra nota aqui, que tem uma perspectiva mais pessoal que é a seguinte: a intervenção conforme aqui ouvimos no espaço avenida, tem como objectivo central valorizar o peão. O projecto do parque da sustentabilidade, como aqui ouvimos também já aqui foi falado, tem o mesmo objectivo. Têm os dois o mesmo objectivo e encontram-se num ponto ali pelo Rossio, mais ou menos.

Começamos na Estação, prolonga-se na Avenida toda, chegamos ao Rossio e depois aqui (e agora entra aqui a opinião de cada um), neste momento em termos de acessibilidades, em termos pedonais, em termos de deficientes, a única passagem que existiria entre um e outro e ambos com esta força pedonal que lhe queremos dar, com este espaço para o cidadão, a única passagem é nas pontes.

Aquilo que há pouco o Prof. Jorge Carvalho dava uma definição qualquer que não me recorda agora, com aquelas lombas todas que ali estão, com aquelas dificuldades de circulação, parece-nos essa ponte que aqui falámos há pouco, que faz todo o sentido numa perspectiva enquadradora de prolongar este espaço todo pedonal, de o valorizar, faz todo o sentido que o cidadão ao fazer este percurso ao sair da estação e ao caminhar pela Avenida, ao passar depois para o outro lado, o possa fazer em segurança, com qualidade, dentro das regras de mobilidade. E o cidadão de cadeira de rodas o possa fazer e possa continuar a partir daí, passa por baixo da ponte e entrar no Alboi e segue o seu percurso até Santiago. Na nossa perspectiva isto faz todo o sentido, tem enquadramento, ela não está ali de forma isolada, ela está articulada com esta leitura e com este conjunto, que começa na estação e há-de acabar em Santiago.

Quanto ao Plano Estratégico, eu penso que basta dizer isto: grande parte dos elementos que estão na equipa técnica estiveram ligados ao Plano Estratégico. Tiveram uma participação activa, directa e fundamental no Plano Estratégico. E o coordenador do Plano Estratégico é a pessoa que está neste momento a apoiar a coordenação deste grupo que é o Senhor Arquitecto Bruno Soares. Acho que está pelo conteúdo do Plano e pelas pessoas que estão, no essencial, no geral, são as mesmas, ele estará naturalmente a ser perfeitamente respeitado.

Quanto às opções. Está aberta a possibilidade de haver mais do que uma candidatura por concelho na área da reabilitação urbana. O que quer dizer que o ter-se avançado com uma candidatura no âmbito do Parque da Sustentabilidade não proíbe, não rasura, não fractura, uma candidatura aqui para a avenida. O que significa que numa opção que tínhamos que fazer entre as duas partes, escolhemos as duas partes. Não pusemos nenhuma de fora. Avançámos com aquela que era possível avançar e estamos a criar condições para avançar com a segunda.

Só duas notas finais para manifestarmos o nosso gosto, de uma vez mais, estarmos todos a falarem da Avenida.

Penso que essa já é uma conquista importante que se faz é trazer a Avenida para o centro da nossa discussão e dar-lhe a importância que efectivamente tem. E, também, por último um apelo: temos pela frente um grande desafio. É a nossa jóia da coroa que nós estamos a falar. É complexa a intervenção, mas há uma história que nós temos que respeitar e há um futuro que nós temos que conquistar. E só o faremos com a participação, como aconteceu hoje, com o envolvimento e com a união de todos. Muito obrigado.”

Membros da Assembleia

Presidente da Mesa⁰⁴³

Vogal Filipe Guerra (PCP)⁰⁴⁴

Vogal João Pedro Dias (BE)⁰⁴⁵

Vogal Ivar Corceiro (BE)⁰⁴⁶

Vogal Ernesto Carlos Barros (CDS)⁰⁴⁷

Vogal Pires da Rosa (PS)⁰⁴⁸

Presidente da Mesa⁰⁴⁹

Não se verificando mais intervenções, o presidente da Mesa⁰⁵⁰ deu por encerrada a segunda reunião da Sessão Ordinária de Junho, informando que a próxima reunião será no dia 13 de Julho (4.ª feira) pelas 20:00 horas. Nos termos do artigo 14.º do Regimento será enviada convocatória.

Eram 01:30 horas do dia 07 de Julho de 2011.

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

(5:00)