



MUNICÍPIO DE AVEIRO
Assembleia Municipal

ATA N.º 71

Sessão Ordinária de Setembro

4.ª reunião em 24-10-2012

Aos vinte quatro dias do mês de Outubro de dois mil e doze, 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 pela Segunda Secretária Ângela Maria Bento Rodrigues Nunes Saraiva de Almeida, na qualidade de Primeiro Secretário e a Vogal Maria Isabel Silva de Oliveira Leite Pedroso, na qualidade de Segunda Secretária, e com a presença dos Vogais Susana Cristina Chaves Batista Esteves, António José Mila Canhoto, Paulo Jorge Lopes Anes, Bruno Miguel Ribeiro Costa, Manuel José Prior Pedreira das Neves, Elisabete Krithinas de Freitas, Olinto Henrique da Cruz Ravara, João Carlos Martins Valente, Alexandre Jorge Ribeiro Caleiro, Vítor Manuel Marques Oliveira, Fernando Tavares Marques, Casimiro Simões Calafate, Silvestre Paiva da Silva, Júlio Vasconcelos Oliveira, Rui Miguel Macela Leal Vaz, Ernesto Carlos Rodrigues Barros, Paulo Alexandre Florentino Marques, Artur Paulo Madaíl Lobo, Carlos Alberto Martins Nunes, Carlos Mário Magalhães Anileiro, José Gonçalo Borges Belo da Fonseca, Maria Celina Capão Lourenço França Alves, Paulo Jorge Teixeira de Jesus, Ana Maria Pinho de Seiça Neves Ferreira, Nuno Manuel Marques Pereira, Carlos Francisco da Cunha Picado, Manuel Vieira dos Santos, Maria Romana Alves Macedo Fragateiro da Cunha, João Alberto Simões Barbosa, Ivar Jorge Alves Corceiro, Joana Cristina Rodrigues Santos Dias, e Manuel Alberto Vaia dos Reis.

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

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

Armando Manuel Dinis Vieira, Sesnando Alves dos Reis, Maria Inês Sequeira de Bastos Abreu, Antero Marques dos Santos, Raúl Ventura Martins, e Pedro Machado Pires da Rosa.

Por parte da Câmara Municipal estavam presentes, o Vice-Presidente da Câmara Carlos Manuel da Silva Santos, e os Vereadores Pedro Nuno Tavares de Matos Ferreira, Maria da Luz Nolasco Cardoso, Maria Teresa Cabral Figueiredo Rebocho Christo, Ana Vitória Gonçalves Morgado Neves, e João Francisco Carvalho de Sousa.

O Presidente da Câmara não esteve presente.

Seguidamente, nos termos do artigo 78.º da Lei n.º 169/99 de 18 de setembro, na redação 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, Jorge Carvalho Arroiteia, Manuel António Coimbra Rodrigues da Silva, João Pedro Rodrigues Santos Dias, e António Manuel Pinho Regala, pelos sucedâneos na lista de candidatura, respectivamente, Susana Cristina Chaves Batista Esteves, António José Mila Canhoto, Joana Cristina Rodrigues Santos Dias, e Manuel Alberto Vaia dos Reis.

Também, e nos termos da legislação em vigor, o Presidente da Mesa informou que os Presidentes de Junta de Freguesia, Victor Manuel Silva Martins, David Paiva Martins, José António Tavares Vieira, e Telmo Vieira Martins, se fizeram substituir nesta reunião, respetivamente por, Vítor Manuel Marques Oliveira, Silvestre Paiva da Silva, Júlio Vasconcelos Oliveira, e Carlos Alberto Martins Nunes.

Os sucedâneos nas listas de candidaturas, Marco António da Costa Gonçalves, Maria João Moreira Dinis, Simão Pedro Fonseca Tavares Quina, Vítor Manuel Marques de Oliveira, António Manuel Santos Salavessa, e Filipe Seíça Neves Barbado Guerra, pediram escusa.

Foram efetuados os reconhecimentos de poderes.

PONTO 7. – PROJECTO DE INTERVENÇÃO PARA A AVENIDA DR. LOURENÇO PEIXINHO - APRESENTAÇÃO.

(A apresentação foi efetuada pela equipa contratada pela Câmara Municipal, composta pelo Prof. Jorge Carvalho, Eng.º Frederico Sá e Arqto. Bruno Soares, com o consentimento do plenário).

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

O Presidente da Assembleia deu a palavra ao Vice-Presidente da Câmara para fazer a introdução, o que delegou na equipe do projeto.

Da Câmara Municipal

Vereador Carlos Santos:⁰⁰¹

Prof. Jorge Carvalho

Arqto. Bruno Soares

Prof. Jorge Carvalho

Presidente da Mesa

“Desde já agradecemos a exposição à equipa técnica. Faremos agora uso da palavra sem inscrição, bancada por bancada. Cada um dos senhores deputados que queira colocar questões para serem esclarecidas pela equipa técnica fazem favor, findo o qual retomaremos o ponto da ordem do dia. Colocaremos então um conjunto de questões e depois retomaremos o período formal.”

Membros da Assembleia

Vogal Manuel Alberto Reis (PCP)

Vogal Ivar Corceiro (BE)

Vogal Joana Santos Dias (BE)

Vogal Paulo Marques (CDS)

Vogal Carlos Barros (CDS)

Presidente da Mesa

Eng.º Frederico Sá ^(80:32)

Arqto. Bruno Soares ^(87:40)

Prof. Jorge Carvalho ^(100:25)

Vogal João Barbosa (PS) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^(104:50)

“Senhor Presidente obrigado. Queria cumprimentar a equipa técnica. Agradecer-lhes por referenciar aqui a Junta de Freguesia que foi um pivot deste projecto, mas também lhes quero dizer que isso já é passado.

E eu vou mais além um bocadinho do que fazer perguntas técnicas, até porque não sou técnico. Mas acima de tudo por uma razão, é a terceira vez num ano creio eu, que ouço, que vejo e que ouço e que estou presente na apresentação deste projecto. E a última (salvo erro)

foi na Sede da Junta de Freguesia da Vera Cruz, onde se fizeram questões, como algumas que estão a ser feitas aqui, onde se discordou de alguma coisa, mas o que é um facto, é que o projecto é o mesmo. Eu passo a citar: “o património não pode esquecer que o desenvolvimento da pessoa é a sua verdadeira finalidade. Para desempenhar este papel é importante que não seja congelado. É preciso que as riquezas do património enriqueçam um indivíduo, abram a sua alma ou engrandeam ou seja, o animam - Michel Lacroix” Por exemplo se fosse Manuel Coimbra a dizer seria “os Presidentes de Junta têm intervenções menores” na rádio Terra Nova, no sábado.

E aquilo que eu queria dizer é que andamos há anos a falar nisto e eu tenho aqui alguns apontamentos que gostava de chamar à atenção. Há seis meses concordava plenamente com este projecto, discordando sensivelmente com a passagem dos autocarros na Rua Agostinho Pinheiro e hoje já posso discordar de mais algumas coisas, porque neste tempo toda alguma coisa evoluiu e outra regrediu.

E aquilo que eu começo por citar é que este projecto foi encomendado em 2010, eu estive no workshop que foi feito creio eu em Julho de 2010 e aquilo que eu gostava de dizer é que este projecto faz-me lembrar uma empresa, em que a encomenda foi feita e quando a encomenda é concretizada, a empresa já faliu!? Porque demorou tanto tempo a concretizar a encomenda, que já não teve tempo, que o cliente já não a aceitou. Portanto aqui pode ser um problema da empresa, não é um problema de quem faz a encomenda. E isto preocupa-me!

E preocupa-me quando o Senhor Professor diz ali que a Avenida já caiu. A Avenida tem-se degradado continuamente, bateu no fundo, mas nada se tem feito para contrariar este estado a que se chegou — e porquê? Porque o projecto está congelado. Porque não há ousadia nem coragem para se tomar algumas iniciativas.

Uma das experiências que já se deviam ter tomado, era experiências do género, a velocidade máxima na avenida e na cidade já não devia ultrapassar já os vinte e cinco quilómetros horários, isto com fiscalização efectiva. Assim como numa atitude de segurança para as pessoas, que são atropeladas constantemente nas passadeiras (eu ainda ontem vi um carro passar na avenida a 80 quilómetros à hora) em que as passadeiras deviam ser lombas. E eu para satisfazer o Senhor Presidente da Assembleia vou terminar fazendo esta pergunta: será que a equipa de mobilidade hoje pensa o mesmo, que pensava quando deu este parecer?

E depois quero-vos dizer o seguinte, quando eles dizem que não é preciso o estacionamento na avenida, eu contrario esse parecer e vou-lhes dizer porquê: - porque o maior estacionamento que temos na avenida é de um terreno particular. Se o proprietário desse terreno particular de um dia para o outro proibir o estacionamento nesse terreno aonde é que nós temos estacionamento na avenida? E fico-me por aqui.”

Vogal Marques Pereira (PS) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^(111:10)

“Senhor Presidente muito obrigado pelo tempo que dispensa para pronto enfim, pequenas apreciações do ponto de vista técnico. É um nome pomposo demais para as dúvidas que pelo menos eu tenho. Ainda assim tenho aqui várias questões, a primeira é uma questão em aberto, era tentar perceber se foi ponderado na solução que é hoje apresentada a articulação deste projeto da avenida, com aquilo que está a ser desenvolvido para o Parque da Sustentabilidade. Bem sei que existe um hiato, enfim, físico, que é o próprio Rossio que impede a ligação de um projeto e de outro.

Mas ainda assim gostaria de saber se foi ponderado pelos Senhores esta possibilidade de articulação e em que medida? Esta é a primeira pergunta.

A segunda questão tem a ver também com outro trabalho que já foi desenvolvido pela Câmara Municipal há alguns anos a esta parte, designado como “o estudo da avenida” que mais não é que um estudo de cércas e de alguns quarteirões adjacentes à própria Avenida Lourenço Peixinho que é de grande valia do ponto de vista da utilidade na gestão urbanística

que tem a ver sobretudo, também na parte do Planeamento com a condição das fachadas e o próprio uso que é dada àquelas habitações, que hoje estão bastante degradadas, algumas delas sobretudo do meio da avenida para cima, até à estação. Portanto saber em que medida terá sido ou não ponderado esse estudo?

A outra questão tem a ver com a questão do uso da bicicleta. Aquilo que invoca é inatacável e advém da experiência que os Senhores têm do trabalho que têm vindo a desenvolver noutros projectos e portanto enfim, é de valorizar e é difícil contrariar aquilo que nos dizem. De todo o modo, e se me é permitido gostava de levantar duas ou três questões. A primeira é a seguinte, trinta quilómetros/hora, parece-me que é velocidade a menos, para vias que vão ser mais estreitas, a velocidade é menor e a pergunta é: - haverá ou não estrangulamento rodoviário na avenida Lourenço Peixinho? Haverá lombas e haverá a bicicleta a usar a via dedicada ao automóvel e portanto a velocidade será francamente reduzida, eu diria até em muitas circunstâncias menos de trinta quilómetros/hora. E portanto o receio é de estrangulamento. Acham que há ou não e em que medida é que isso foi ponderado?

Por outro lado e indo um pouco mais fundo, em relação ao uso da bicicleta e à defesa que aqui é feita da não previsão de vias dedicadas à bicicleta, permite-me perguntar o seguinte:- essa ponderação que é feita em relação à avenida, do uso da bicicleta na cidade e não só na avenida, porque quem anda de bicicleta na avenida também vai andar de bicicleta na cidade deverá ter coerência nas vias por onde passa. E neste momento eu diria é um pouco errático aquilo que existe em Aveiro. Por um lado existem vias dedicadas, algumas delas em muito mau estado, por outro lado existem nas vias dedicadas ao automóvel, pequenas pistas com um traçado de tinta branca que também existem junto ao estacionamento lateral que o Sr. invocava há pouco. E na avenida, aparentemente este projecto vai numa terceira solução que é: “não há nada disso e a bicicleta anda onde anda o carro”. De grosso modo perdoem-me a simplicidade da linguagem.

E portanto a pergunta que se levanta é esta, no meio de tanta possibilidade, a mim parece-me que cria ruído e confusão na forma do uso da bicicleta em Aveiro. E portanto a pergunta é: - sendo certo que sabemos que a adjudicação é feita para estudarem a avenida, estou certo que terão tido em conta esta realidade. E portanto gostaria de saber enfim, das observações que têm a fazer sobre esta medida, até porque a nós, enfim, a mim, se me afigura que faria sentido uma lógica integrada do uso da bicicleta em toda a cidade. E sendo que esta via, sendo requalificada ao nível do solo, enfim tem uma preponderância ainda maior. Para já era só. Obrigado.”

Vogal Paulo de Jesus (PS)

Vogal Gonçalo Fonseca (PS)

Prof. Jorge Carvalho: ^(132:20)

Eu quero mesmo agradecer as perguntas, não pelo ritual, mas porque acho que elas são quase todas interessantes. O somatório destas perguntas coloca aqui desafios muito interessantes.

Eu vou procurar responder a elas lembrando que a minha função é técnica e lembrando que tenho uma encomenda da Câmara. Portanto, tenho que me cingir à função que aqui tenho. E neste quadro esperarei ir tão longe quanto acho que devo.

Primeiro aspecto. Relações com outros instrumentos. Da intervenção inicial está percebido que sim. Apesar da encomenda ser só sobre aquilo, quando nos encomendam um projecto de espaço público nós quase nunca nos podemos fechar nesse espaço público. Aliás, esse é um erro muito vulgar. A gente senta-se no espaço público e faz ali a nossa obra. Não é esse o nosso entendimento. Urbanismo significa entender a cidade como um todo e, portanto, cada espaço a gente tem de o entender e o papel que ele desempenha numa cidade. Isto é verdade para qualquer espaço, e falamos do espaço com função, quer do ponto de vista funcional,

quer do ponto de vista simbólico, com a importância da Avenida isto é uma verdade enormíssima. Nós sentimos a necessidade de ir um pouco mais além. E quando estamos a falar em “além”, na Avenida, esse “além” é a cidade toda, é o conceber uma política de cidade. Mas é evidente que não podemos entrar num processo desses, temos que encontrar o equilíbrio. Ir tão longe quanto nos for indispensável, mas não mais longe do que nos é indispensável. Se não o projecto nunca acaba e não é essa a nossa encomenda e não é esse o nosso papel. De alguma forma vos mostrámos que começámos a entender que aquele eixo ia para além dele, e se ia estender a um “Rossio” a que chamávamos “Rossio da Estação” e ao “Rossio” a que chamávamos da “Ria”, e que começava a estender-se, isto já significa um salto grande e um salto grande que tem algumas consequências. Quando falamos do “Rossio da Estação” isto significa alguns ajustes nos desenhos que existem para aquele local. Estamos ali a interferir com desenhos que já existem e o próprio plano em vigor. E quando fazemos uma proposta de estender o Rossio para o sul dele próprio, atingindo a Ria, de alguma forma também questionamos o plano de pormenor associado ao Pólis porque a solução não é, exactamente, aquela. Curiosamente vamos buscar algumas ideias do próprio Pólis e depois aprofundamo-las, damos o passo. É o Rossio que salta, deixar de ser o espaço rodoviário. Eu diria que a própria solução do Pólis nos induziu à solução que estamos a propor mas significa também uma alteração. E nesse ponto de vista articulámos com o projecto. Já não articulamos tanto o projecto com a posição da “ponte”. Sei que é uma questão polémica, não estou a fugir a ela. Para nós, aquela ponte no local em que está é relativamente despiciente. Não nos questiona o projecto mas também não nos afirma o projecto. O salto do Rossio para o lado de lá precisa de uma ponte mas noutra local. Se nos perguntarem se para além daquela não poderá haver outra, perguntaram-me aqui, nesta Assembleia, e dissemos que não nos parece nada importante aquela ponte mas não nos questiona o projecto tal como o estamos a propor. Portanto, também aqui há, de facto, uma articulação.

Com aquele projecto da sustentabilidade, sobretudo na sua concepção mais global, o Parque da Sustentabilidade enquanto eixo, aí o nosso projecto vai buscar e reforça-o. E dizemos que a extensão do Rossio devia ser a mãe d’água. Ou seja, o que estamos a dizer é que é ao Rossio que o Parque da Sustentabilidade deveria chegar. Depois, como eixo verde, ele ganharia toda a importância. Não estamos a entrar aqui nos detalhes dos projectos do Parque da Sustentabilidade, que não vêm ao caso, mas no conceito do grande eixo que está ali. Também procurámos esta articulação e pareceu-nos, pela proposta que fizemos.

Na mesma perspectiva encarámos a questão da bicicleta. É verdade que nós temos a noção que é útil encontrar uma solução para a bicicleta que seja global para a cidade, e estamos a ter a noção que ao propor algo para o local que é simbólico, que é o ponto de chegada, que é o referencial, ele só tem sentido se for estendido ao resto da cidade. E aqui também estamos a dar um passo para além daquilo que nos foi pedido. Também um passo com algum arrojo. Estamos a propor não ir ao encontro do que são práticas dispersas e dominantes que se encontram por aí, mas estamos a dizer que a nossa convicção é de que talvez a melhor solução seja esta. É evidente que é algo que deve ser ponderado e que, estou perfeitamente de acordo com o Sr. Deputado, não tem sido adoptar uma solução para ali e para o resto da cidade ser outra coisa.

O que nós estamos a propor é que esta solução da bicicleta partilhar o automóvel em vias onde queremos velocidades limitadas, velocidade controlada, é uma boa solução para a cidade. Não pode ser em todas as vias. Ao longo de uma via de fluência, uma via distribuidora de fluência mais rápida, aí não pode ser. Nessas não, ou não há bicicleta, se calhar não é o melhor sítio para haver bicicleta, ou a haver ela tem de ser segregada. Mas nestes locais parece-nos ser a melhor solução por todas as razões técnicas. Nós discutimos muito isto. Há soluções mas que não são verdades absolutas. Já perceberam que o Frederico foi quem nos convenceu, a mim próprio consegui convencer, e eu tenho mais uma razão

para além das que ele deu: é mais barato. Estamos numa situação de contenção de custos. Soluções mais baratas que significam pintar lá a dizer “aqui também é bicicleta”, se calhar é muito mais viável isto do que andarmos a pensar em fazermos as ciclo-pistas em muitos sítios. Para mim é também um elemento que é importante e que ele não referiu.”

Eng.º Frederico Sá: (138:30)

“Eu acho que a pergunta é muito pertinente mas a melhor resposta decorre mesmo de método. Isto é, na mobilidade é um domínio em que nunca podemos olhar para a parte e adivinhar o todo. Se faz sentido a abordagem do geral para o local é no domínio da mobilidade. Por isso é que avançamos para o trabalho com aquele pressuposto de nunca condicionar uma solução para a Avenida à tal validação do Plano da Mobilidade. Porque isso é que isto nos permite perceber qual é a vocação funcional de cada uma das vias. O que a mobilidade nos vem dizer é que a Avenida, neste quadro da cidade consolidada, pode não cumprir uma função de distribuição. Por isso é que o volume de tráfego passa para metade, tal qual os modelos advinham. Atenção. Estes modelos da mobilidade não detêm aqui nenhuma evaporação. Isto é, eles estão a trabalhar com o volume de tráfego que hoje existe ou que existia em dois mil e onze. A tendência ou o que se advinha, ou o que já se está a verificar é que o volume de tráfego motorizado, com o custo crescente da energia, tende, à escala europeia, a diminuir. Os modos suaves estão a conquistar um espaço na repartição modal que, até hoje, não existia. A questão do custo da energia é importante aqui.

Assumindo que a Avenida pode não cumprir uma função de distribuição, eu percebo o comentário inicial de que trinta ou quarenta quilómetros hora não é pouco, para uma via de não distribuição trinta ou quarenta quilómetros hora é uma boa velocidade para assegurar o tal diferencial de velocidades necessário à qualificação do ambiente urbano. Porque se não também estamos a fragilizar o ambiente urbano e todos os utilizadores, excluindo o carro.

Dito isto, a largura da infraestrutura, a reduzida largura da faixa de rodagem, não gera congestionamento, segundo a resposta da equipa da mobilidade, não gera congestionamento. A questão das lombas é uma pergunta muito pertinente. Havendo sobrelevação da faixa de rodagem para a bicicleta isso não é uma desvantagem? Não é um desconforto? A sobrelevação que estamos a apontar é uma sobrelevação de seis por cento de rampa. Para se perceber, para o transporte público, até pela distância entre eixos, quase que não perceptível para quem circula dentro do transporte público. É dissuasor da prática elevada de velocidade e não fragiliza tanto a questão do conforto. E para a bicicleta é a mesma coisa. Ainda para mais na Avenida a questão dos cruzamentos, da sobrelevação dos cruzamentos, a sua densidade não é assim tão generosa como nós podemos pensar. Isto é, o número de cruzamentos, a malha, como o Sr. Deputado há bocado avançava, não é tão apertada, não há tantos cruzamentos, para a bicicleta isso não é tão relevante assim. Se a cadência fosse maior era mais relevante. Sublinhando aquela ideia que o Jorge carvalho quis deixar há bocado. Eu acho que, de facto, a Avenida não sendo uma via de distribuição é a via certa para generalizar uma prática que, na cidade consolidada em que não há vias de distribuição, deve ser generalizada. Acho que sim. Acho que é uma prática a assumir para a cidade.

A questão de não haver ciclovia, não gostava mesmo que passasse essa ideia: há marcação no pavimento. Há várias soluções como as imagens mostravam. Ou é um corredor ciclável pintado no centro da faixa de rodagem, ou há “stencils” de xis em xis a marcar. Portanto, há uma informação fortíssima para o próprio condutor do carro que chama a tenção para aquele território ser um território ciclável, modere a velocidade. Esta mensagem é muito forte, do ponto de vista gráfico.”

Prof. Jorge Carvalho: (142:40)

“Passando a outro conjunto de questões, que tem a ver com os usos dos edifícios. Primeiro aspecto a encomenda que nós temos é tão-somente fazer uma proposta de globalção

volumétrica para os edifícios da Avenida. Não obstante, nós já começamos a formular alguma coisa referente a usos mais adequados, aliás falámos nisso aqui e pensamos também avançar com um enquadramento do que podem ser as questões periquativas associadas a isto ou seja parece-nos óbvio, que a solução para a avenida tal como ela está, não é definir apenas um alinhamento que é aquele e andou! Não corresponde àquela realidade, não tem nada a ver com o que lá está. E portanto parece-nos que sim, que tem que haver uma ondulação e ela significa que nalguns casos terá que haver volumes significativos e noutros pelo contrário. E há casos em que nos interessa em que os edifícios sejam conservados, portanto há-de encontra-se aqui todo um processo de equilíbrio económico com referencial, mas nas discussões públicas que se foram tendo, houve várias pessoas defenderam a ideia da gente estar a definir perfis com algum rigor para os vários locais e para os vários edifícios.

Eu confesso, que não me parece esse o bom caminho. Eu acho que temos que definir um perfil genérico e a partir daí é com agentes que se tem que construir os projectos. Portanto de repente se começar a definir perfis muito específicos, quer dizer não foram estes agentes que me surgiram. Portanto francamente no domínio dos edifícios, concordando eu que há aqui questões de valorização económica das funções que lá se instalam, muita importância de levar para a avenida funções culturais, etc., Eu concordando perfeitamente com tudo isto, eu parece-me que é num quadro de uma área de reabilitação urbana e de uma organização específica e da organização de meios específicos e desenvolvendo um conjunto de contactos específicos que os programas devem ir sendo criados. Aqui defendo o reforço ainda muito maior, não é só a gente que o faz, quais são os agentes que eu quero? Quais são os agentes que eu sou capaz? Porque eu estou na cidade que estou, não estou no centro de Lisboa, alguém disse isso e eu estou de acordo, portanto parece-me muito mais realista, importante mas realista, que criar-se esta dinâmica num quadro de uma área de reabilitação urbana que devia ser instituída e que devia ir trabalhando, há sempre um referencial, isso sim, tendo um referencial de funções a instalar já fixado, mas propriamente sequencial, eu acho que deve ser um processo de construção constante. Deve ser um processo, não deve ser um projecto e a nós o que nos foi encomendado foi um projecto. Terceiro aspecto que aqui também foi levantado, que tem a ver com os custos do projecto. Nós estimamos que o projecto tal como o propomos custe qualquer coisa como três milhões. O projecto para o espaço público, não estamos a falar os edifícios pronto. Edifícios seria uma outra coisa — projecto, qualquer coisa como três milhões.

Desde o início que a Câmara nos colocou a questão do estacionamento debaixo da Avenida e nos colocou a possibilidade dele em parte ou no todo pagar o projecto.

Isto faz parte aliás do tal programa que nos foi encomendado. Nós desde o princípio que questionamos assim: – o estacionamento é algo a ponderar, tem sentido? E dos estudos que fizemos de acordo com a equipa de mobilidade parece-nos que sim. E estamos a propor então a tal construção de um parque que não atingirá os quatrocentos lugares, dá um bocadinho menos que isto. E a conclusão a que chegamos é que a construção desse parque podia custar qualquer coisa como quatro milhões — e que digamos seja esse o valor desse parque para mercado, tal como estamos na altura (e digamos que isto foi estudado já há um ano, essa é que é a verdade) e podia valer qualquer coisa tipo 4,8 milhões ou seja, podia haver aqui uma folga, não muita, mas o que dissemos à Câmara foi o parque de estacionamento de forma nenhuma paga a Avenida.

Quer dizer, pronto era uma hipótese possível, mas a nosso ver não paga. Enfim, se a realidade do mercado, um concurso mostrar o contrário óptimo, mas a nossa perspectiva é que não paga.

As concessões que estão para além disso pura e simplesmente, nós, a sério, não fomos consultados por isso.

Portanto sabemos tanto como o que saiu no jornal. Isto deixa-nos pouco confortáveis? Deixa. Porque digamos eles não são inócuos. Sei lá, quando eu ouço falar de estacionamento no

Rossio eu pressuponho que seja aquele que nós estamos a propor do lado de lá, que significa que temos aquela zona toda. Porque se for no Rossio tal como ali existe, de repente desorganizamos o projecto de organização da mobilidade tal como ele está a ser concebido. E portanto nós aqui temos uma falta de informação à partida e sobre a qual não temos grandes questões de nos pronunciar.

A verdade é que, claro que sim, organizar a mobilidade, o município tem que organizar oferta de estacionamento e tem que considerar os transportes públicos. Eles serem públicos ou privados não é uma questão menor. Mas quero eu dizer, sendo privados, também podem ser controlados pelo município. Agora, o “controlo” tem que ser municipal sobre pena de organização de mobilidade não se fazer.

E portanto se isso, enfim, o próprio facto de não sermos consultados deixa-nos um bocadinho desconfortáveis, mas enfim, não temos que o ser e portanto aqui acho que não posso nem devo dizer mais coisa nenhuma.

Por último, a validade da nossa proposta. E já agora dizer, de facto, o projecto tem-se arrastado.

Ele foi de facto encomendado no final de 2010, o tal workshop foi no verão de 2011 e nós já estamos na data que estamos finais de 2012.

E ele tem-se arrastado por razões que nos são alheias. Nunca é agradável os processos arrastarem-se, pronto, às vezes são os factos que nos obrigam a isso. Mas é uma situação de facto, nunca é muito bom o processo arrastar-se. Nós não estamos nada agradados do facto do projecto estar arrastado.

De qualquer forma, validada a nossa proposta, sendo certo que estamos (isso é público e notório) numa situação de crise, os meios de financiamento não são fáceis e, portanto, não poderemos ter a certeza, não vislumbramos, não sabemos se haverá meios de financiamento que o assegurem. Portanto não podemos ter segurança de quando é que o projecto se vai concretizar.

E portanto eu acho que a questão é muito importante. Será que a proposta que estão a fazer agora se manteria para um futuro previsível da sua aplicação? Eu acho que não conversámos muito assim muito directamente nesta questão e, portanto, o que vou dizer sou eu que estou a dizer, não sei se o Arquitecto Bruno Soares dirá exactamente a mesma coisa que eu ou não, veremos.

Concretamente. A própria situação de crise que estamos a viver e o fim da gasolina barata, mais nos vai reforçar o questionamento que tem vindo a acontecer (crescentemente) de toda uma organização da sociedade e de cidade assente na mobilidade automóvel.

E portanto, aparentemente, o facto de nós, indo ao encontro de quase todas as cidades já fizeram no ‘Centro’ valorizamos a função pedonal.

Consideramos na mesma a função automóvel, mas consideramos aqui que ela deve ser restringida e apostar no transporte público que deve ter um papel importante — eu acho que vai no bom sentido.

Portanto tanto quanto podemos projectar cenários de futuro, a proposta que estamos a fazer parece-nos adequada.

É verdade que quando estamos a intervir num sítio, é importante pensar no resto da cidade.

E portanto há intervenções, sei lá, lembro-me quando se fez a Expo em Lisboa alguém estava preocupado, hei pá, o que é que acontecerá noutros sítios de Lisboa e tal. Será que isto aguenta criar aqui uma nova centralidade? Mas reparem que o que estamos a propor não é criar uma nova centralidade! É reforçar os elementos de referência que constituem o Centro da cidade.

E, portanto, estamos a falar do primeiro Centro, ao qual ao contrário os outros depois se devem relacionar de uma forma hierárquica.

Portanto a nossa aposta não é, se me disserem que eu estou a intervir noutro sítio fora do centro da cidade e a criar ali uma grande centralidade, essa reflexão é muito importante, tem

que se ponderar, será que tem sentido!?! Não, não. O que nós estamos a falar é reforçar o centro da cidade.

Portanto, aparentemente desse ponto de vista, ele vale sempre por si. Estão ali os potenciais simbolismos, ali está a realidade do Fórum e portanto aparentemente o fazer com que o centro principal seja o centro principal, organiza de uma forma hierárquica e facilmente adequada qualquer cidade — portanto não me parece que desse ponto de vista haja nenhum risco.

E terceiro aspecto ainda. Será que o facto de diferenciarmos a Avenida e dizermos – este é que é o espaço central e aqui é que se deve apostar a sério não desequilibra a avenida? Não. Ou melhor, desequilibra sim. Se pensarmos que a avenida devia ser uniforme. Mas o que nós estamos a propor é exactamente o contrário, é que não seja. E portanto, se nós conseguirmos que ali se ganhe centralidade e se dissermos que a seguir o resto, o grande troço restante da avenida deve ser a função habitacional que prevalece, o facto de ter ali uma boa centralidade próxima, qualifica-me também a função habitacional, não está em competição, está em complemento.

E portanto aparentemente a própria hierarquia, aliás falou-se por exemplo numa “Rambla”, uma das razões (acho que não disseste) porque abandonámos a “Rambla” foi porque às tantas dissemos – aqui é que devem ser os centros. E portanto, se concentro aqui, eu ao longo da avenida toda nem sequer preciso de passeios tão grandes, pois eu não teria pessoas para lá meter. E portanto o próprio facto de propormos uma organização especializada da avenida, garante-nos que não há aqui concorrência, pelo contrário, há complementaridade. Portanto muito concretamente, eu diria que, relativamente ao projecto da avenida, enfim tenho o mau estar que os Senhores todos têm, que é aquela dúvida, haverá ou não dinheiro e quanto, para a fazer?

Mas ao contrário nós temos uma certa. Eu pelo menos sinto uma certa segurança com a proposta que estamos a fazer tanto quanto conseguimos antever o futuro. Daqui a x anos alguém me dirá o contrário, eu próprio poderei pensar o contrário, sei lá, a realidade, o futuro exactamente como ele é, a gente não o sabe. Mas tanto quanto eu o posso perspectivar, eu sinto alguma segurança nesta proposta. Aliás eu diria que é uma proposta que eu gostaria que ficasse, não sei se é para hoje, pode ser para o futuro, que eu acho que ela se manterá a mesma validade. Pelo menos é esta a convicção que temos, ou que eu pelo menos eu tenho, mas eu gostava que Bruno Soares dissesse mais qualquer coisa.”

Arqto. Bruno Soares: (153:45)

“Bom. Em princípio estou de acordo. O Sr. Deputado há bocado colocou-me aqui um desafio em relação a duas questões. Se eu entendi, uma era, terei já dito e disse, poderei reafirmar que a qualificação do espaço público pode ter, e tem frequentemente muitas vezes, efeito de atracção, nomeadamente em relação ao investimento no imobiliário, atracção de actividades, funções, etc. Este princípio mantém-se, mas pode ser assim ou não.

Se for fazer um grande investimento em espaço público no campo, se calhar não é nada atractivo. Agora, no centro de uma cidade a experiência que nós temos é que é um instrumento de liderança municipal em marcar um determinado sentido de transformação da cidade. Isso tem acontecido em muitos sítios, até cá em Portugal, lá fora é normal.

Se uma autarquia quiser redinamizar o centro não pode ir dizer que o banco tal agora instala-se aqui, aqui são só bancos, são só cafés, etc.,. Nem a nossa legislação permite balizar os usos através de instrumentos, por muita vontade. Um dos problemas que se colocaram foi estar a aparecer na Avenida um certo tipo de comércio que se considera desqualificado. É evidente que uma autarquia não pode chegar lá e, arbitrariamente, dizer que agora não permitimos lojas de chineses na Avenida. Nem pensar entrar nisso.

Agora, a qualificação do espaço público tem sido muito forte em determinadas situações onde há potencialidades, condições, para se gerarem determinadas dinâmicas.

Depois isto pode ser gerido de várias maneiras. No Terreiro do Paço a volta que se está a dar com grande sucesso e que se associou a concursos o tratamento do espaço público para um certo tipo de equipamento ligados ao turismo. Mas aí os instrumentos estão do lado da administração pública e aqui na Avenida não estão. De qualquer maneira, a minha opinião é que se houver condições e capacidade para se fazer uma intervenção na Avenida, qualificadora da Avenida, seja com este projecto ou outro, é um instrumento muito forte para se gerar esse tipo de dinâmicas.

Não sei se avancei alguma coisa. A única limitação é não generalizar porque dependem dos sítios onde se faz esse tipo de intervenção. Há experiências cá em Portugal, pós-25 de Abril isso aconteceu em muitos sítios, a qualificação dos espaços pelas autarquias levaram a que as pessoas recuperassem as casas com apoios com cal, pinturas, e coisas assim, e recuperou-se mesmo. Há instrumentos que podem alavancar processos desses.

Em relação há oportunidade e ao momento o Jorge Carvalho já disse alguma coisa, e eu acho que ninguém sabe. Isto está a acontecer em muitos municípios e muitas câmaras municipais que é, enquanto puderem avançar, estão a avançar com projectos até para criarem oportunidades quando se perceber o que é que vai acontecer. Como já foi dito, nós começámos no princípio de dois mil e onze e o quadro, apesar de tudo, era relativamente diferente. Esta aposta de intervenção na Avenida não é muito recente. Já vem muito de trás. Há aqui, em Aveiro, uma real preocupação com a Avenida. Pode-se discutir, mais ou menos, se é esta se é aquela, se é este projecto... nós vimos projectos anteriores, vimos o que lá estava e avançámos com esta proposta que é apresentada neste momento e neste contexto. Eu tenho a impressão que as autarquias prepararem-se com instrumentos realistas e com capacidade para esses instrumentos poderem actuarem em determinadas circunstâncias, é muito importante. Eu penso que o cuidado a ter, e nós até esta parte do projecto procurámos fazer isso, é não propor o desnecessário, não se propor investir no desnecessário, admitir que podemos utilizar materiais que qualificam a Avenida sem serem as pedras ornamentais e coisas dessas. Por isso eu falei no betão e ninguém reagiu. É uma aposta que é importante fazer em novos materiais que qualifiquem, que deem segurança para as pessoas passearem na Avenida sem ter de ser laje de pedra, sendo que, na minha opinião e tenho dito diversas vezes, e discutimos na equipa, eu acho que a utilização quase permanente da calçada portuguesa, com a qualidade que hoje em dia se faz a calçada à portuguesa, a calçada de vidraça, é de muito má qualidade, dura muito pouco tempo e desqualifica o espaço público. Transforma muitos dos passeios e percursos pedonais em coisas inseguras e de grande risco, que é uma coisa que as pessoas também reclamam que é andarem a passear em pavimentos ondulados. Há que inovar nesse aspecto. E nós temos uma grande resistência, em geral. Em substituir a calçada portuguesa por pavimentos e materiais que às vezes são mais baratos e aguentam muito mais. Eu acho que esse tipo de rigor e cuidado, nestas circunstâncias, ainda se deve reforçar mais.”

Vogal Paulo Anes (PPD/PSD)

“Obrigado Senhor Presidente. Eu começaria por, vou tentar ser o mais directo possível. Permita-me Senhor Presidente, não percebo muito bem o enquadramento deste Ponto, uma vez que o projecto que aqui é trazido é rigorosamente o mesmo que foi discutido há pouco tempo atrás!?”

É sempre bom discutirmos estas questões e conhecermos melhor, digamos o projecto. Mas de facto estávamos na expectativa de ver como é que este processo se teria desenvolvido. Sendo o processo o mesmo as questões de fundo que colocámos na vez anterior mantêm-se e que são ligeiramente diferentes da vossa proposta, relativamente às questões, especialmente o modelo de mobilidade e de circulação viária — isto é, em termos de funcionalidade do próprio projecto.

E por isso eu tinha aqui algumas questões muito rápidas, porque a questão de fundo e de cariz mais político será feita numa segunda intervenção, mas queria que objectivamente, se lhes fosse possível me responder a duas questões fundamentais. Tem a ver com de facto a mobilidade, que não está aqui muito bem entendida!

Eu senti alguma dificuldade e estou habituado a ver desenhos, em perceber com rigor quais são efectivamente e com alguma clareza, digamos, os sentidos das circulações, nomeadamente, na possível ou na referida “praça central”. Como é que se faz para circulação do automóvel particular desde a zona do Zig-Zag até esta zona da Assembleia Municipal, ou até às pontes e no sentido inverso?

A minha questão é concreta, eu quero saber se o automóvel pode circular desde as pontes até ao Zig-Zag e depois no sentido contrário também? E se pode, quais são os sentidos — gostava de ver nos desenhos concretamente, quais são os sentidos e qual digamos o perfil previsto para esse arruamento?

De igual modo gostaria de ser melhor esclarecido, relativamente à parte nascente na zona do acesso do túnel, também dos acessos e das saídas do túnel. Não para o parque, mas para a própria avenida. Para já eram só essas as questões que eu queria deixar. Obrigado.”

Vogal Fernando Marques (PPD/PSD) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:

“Muito boa noite, muito obrigado Senhor Presidente, cumprimentos a todos. Isto é um desafio grande como já foi dito realmente aqui e de facto é complexo. Eu tenho consciência que atendendo à idade que tenho, que isto já não é um processo, já não é um projecto para eu ver, para eu gozar, para eu usufruir. De qualquer maneira enquanto representante neste local tenho naturalmente direito à minha opinião.

Eu penso que estamos com um projecto que atendendo às perspectivas de futuro não é viável! Na medida em que os próximos anos (isto também é uma situação económica) poder-se-á não fazer, mas nos próximos anos também não teremos condições para na verdade usufruir de um projecto de tamanha dimensão.

Trouxeram-nos imagens bonitas, tecnicamente com muita qualidade, mas também temos de ter consciência que o dia-a-dia na prática não é bem assim! Não é bem assim.

As fotografias, as imagens tecnologias, permitem-nos realmente visualizar grandes imagens, mas na realidade depois no terreno a situação é completamente diferente.

Eu sou defensor de que os carros devem circular todos à superfície. Eu sei talvez de um que tenha essa opinião, é a minha opinião, naturalmente todos a respeitarão claro. Eu entendo que os carros à superfície são a vida, é a alma de uma cidade e não realmente retirá-los dos centros urbanos, e é isso que este projecto não contempla. Contempla precisamente o inverso. Também não entendo, atendendo às características da nossa cidade, porque é que o automóvel, todo o automóvel, não circula da ponte de praça em direcção à estação, uma vez que a praça que estamos realmente a pensar construir vai impedir que isso aconteça?! E conhecendo esta cidade, eu pergunto: como é que se pode ir do centro da cidade, portanto da Praça Humberto Delgado, para transpor e chegar à populosíssima freguesia da Vera Cruz, ou Barrocas. Onde estão monumentos, tem escolas, tem várias infra-estruturas, ATL, como é que se pode chegar lá sem andar às voltinhas e mais voltinhas e mais voltinhas!?

Também não concordo, se me é permitido falar assim, que não se considere a Avenida como centro principal distribuição do trânsito urbano de Aveiro.

Para mim a avenida é hoje, terá que o ser sempre atendendo às zonas envolventes, terá que ser sempre o principal distribuidor do centro urbano de Aveiro.

Esta é realmente a realidade meus Senhores. Conheço a minha terra, tenho a obrigação de conhecer, e não considerar isso penso que é um erro. É a minha opinião.

Falou-se aqui na degradação da Avenida. De facto está! O Senhor Arquitecto referiu muito bem que a avenida está muito degradada. Em parte pela transformação da sociedade, dos

executivos municipais, que foram licenciando as grandes superfícies na periferia, com o crescimento urbano também na periferia que cresceu (e de que maneira) e daí os Centros Urbanos de Aveiro e nas outras cidades realmente foi afectado — essa é a realidade.

Falou-se aqui (eu sou comerciante) que os comerciantes eventualmente estariam de acordo ou na maioria estariam de acordo!? Com todo o respeito, tenho as minhas dúvidas! Temos exemplos realmente em zonas por esse país fora (eu tenho alguns elementos) onde o trânsito foi retirado, o comércio foi-se, o comércio caiu, o comércio realmente não é uma realidade. Portanto a paralisia não é só da crise actual, da conjuntura actual, não é só. É também pelo facto do carro realmente não poder circular nas cidades.

E o que temos, a mim é o que me parece, é mais um espaço desumanizado que vamos ter na cidade. Reduzir o número de carros, realmente como já disse, eu não posso na verdade contribuir com isto.

E também o Senhor Arquitecto vai-me desculpar. Mas comparar o Terreiro do Paço e Évora, ou outras cidades como Coimbra, como Viana do Castelo ou como Portalegre... eu tenho aqui três ou quatro cidades com quem estabeleço realmente contactos e na verdade não podemos comparar, são coisas totalmente distintas. Não podemos comparar, com todo o respeito, o exemplo do Terreiro do Paço e o exemplo de Évora com essas cidades que eu citei. Eu cito aqui os comerciantes e essas cidades, não só pelo facto de eu ser comerciante, é que os comerciantes meus Senhores são aqueles que pontualmente contribuem para os cofres do município.

Eu fui falar praticamente com todos os comerciantes. Fala-se no peão, no peão, no peão, uma coisa tem que estar em articulação com a outra. O comerciante tem que estar com o peão, o peão tem que estar com o comerciante. Uma coisa não vive sem a outra, essa é a minha opinião.

Concretamente é isto. Portanto resumindo, não estou de acordo. Eu entendo que os carros devem circular todos na Avenida, entendo que caso contrário é precisamente matar definitivamente a nossa cidade. Muito obrigado.”

Vogal Susana Esteves (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:

“Boa noite. Eu estou a achar esta discussão e estas questões muito interessantes hoje, acho que é sempre muito bom discutir-se a cidade. Eu vou pôr algumas questões. Poderão parecer algumas repetidas, mas não são.

E a primeira questão que eu tinha, era se estudaram o impacto da solução que defendem noutros pontos da cidade e não apenas na questão do prolongamento para o Rossio e da Estação.

Ou seja, se é a equipa da mobilidade que vai estudar isso ou são vocês que por exemplo e olhando ali para a figura que está no quadro, que avaliam dos impactos da reabilitação deste projecto nas rotundas por exemplo, principalmente a Sul e na vivência a Sul da Avenida. Impacto, não só ao nível do trânsito, como também ao nível da vivência desses espaços ou se estão a “chutar” o problema que a Avenida hoje tem, para outras áreas?

Depois uma pergunta que também já se fez, mas que não foi respondida, se tiveram em atenção algumas requalificações que já foram feitas na cidade e se estão a funcionar ou não e se tiraram ilações para este projecto que estão a apresentar.

Outra questão que eu não percebi muito bem, se calhar explicaram bem eu é que não percebi, que é com relação ao estacionamento subterrâneo? Foram vocês que o propuseram, nos moldes, nas características, na localização ou foi-vos dada essa localização pela Câmara, dessas capacidades ou se foi apenas integrada no processo?

Outra pergunta, eu acho que já ouvi a resposta, mas queria ouvi-la novamente, que é em relação àquelas propostas base que vos foram dadas com relação a privilegiar a circulação pedonal. Se partilham desses conceitos base e se acham que esses conceitos base são

realmente importantes para uma vivência futura da Avenida plenamente realizada economicamente, socialmente, se tinham realmente essas ideias ou se é uma limitação que lhes impuseram?

Depois também, como é que estimam que seja o impacto do trânsito automóvel nos atravessamentos? Acho essa questão, também não ficou devidamente clarificada.

O Prof. Jorge Carvalho falou também da questão dos quiosques na zona da praça a criar a Poente e abordou também a questão dos Bancos e que não seriam desejáveis mudanças de usos. Mas o Arquitecto Bruno Soares falou pelo contrário, que a gente não pode entrar nessas questões?! Não sei. Eu penso que se efectivamente essa reabilitação se concretizar e se fosse um sucesso e portanto atraísse mais pessoas, dava vivência, os Bancos certamente não vão querer sair dali não é! Já lá estão. Não sei se do ponto de vista não deveria haver talvez um sociólogo ou um economista na vossa equipa para pensar melhor esse tipo de questões.

E depois uma última questão também que se articula com outra. É, este projecto da Avenida é uma requalificação, ela tem impacto, este projecto que apresentam é no fundo de certa forma vocacionar e dar uma utilização mais caseira, uma utilização mais do dia-a-dia, mais do quotidiano, às pessoas que ali moram (foi disso que eu depreendi), ou pelo contrário como é que compatibilizam isto com o facto que é uma realidade, de Aveiro ser a capital de uma região e dever ser o centro administrativo e de serviços da região? E era só isto.”

Vogal Carlos Valente (PPD/PSD)

Vogal Manuel Prior (PPD/PSD)

Arqto. Bruno Soares: ^(178:50)

“A questão da circulação na cidade, que tem sido debatida com muitas dúvidas e há razão para se terem dúvidas, tem-se passado noutros locais com problemas idênticos. Há um momento em que as pessoas têm de fazer um ajustamento à ideia da cidade e à maneira como a cidade funciona. Isso leva a mudanças, que é o mais difícil, de comportamento dentro deste espaço.

Em mil novecentos e sessenta Aveiro tinha cerca de dezasseis mil habitantes, da linha de caminho-de-ferro para dentro. E nós chamávamos isto a cidade de Aveiro. Actualmente a cidade, da linha de caminho-de-ferro para a Ria, tem dezoito mil habitantes, mas fora, na chamada cidade mais alargada e que tem cinquenta mil habitantes, estão trinta e tal mil habitantes. E a área de influência de Aveiro não é isto. A área de influência de Aveiro vai a Ílhavo, vai a Águeda, com uma população que pode atingir os duzentos a duzentos e cinquenta mil habitantes. Porque é que eu digo isto? Porque o funcionamento da cidade e da Avenida, e o papel da Avenida, não pode ser o dos anos sessenta. E nos anos sessenta ela estava trancada pela estação. Era mesmo uma Avenida residencial e com um certo tipo de características, muito calma, e tal. E a mudança vem com a construção do túnel, a admitir que a entrada na cidade e no centro da cidade se tem de fazer por este eixo. Isso mudou muito o entendimento da cidade que, anteriormente, era completamente diferente, como todos os aveirenses se devem lembrar.

Mas o funcionamento actual, e isso é que é crítico, já não pode ser da mesma maneira com cinquenta ou cem mil pessoas de fora e que vêm à cidade. Como disse há pouco o Fórum atrai cerca de nove milhões de visitantes ano. Se nós continuarmos a pensar que o funcionamento tem de ser o mesmo, a Avenida e outras ruas da cidade, de facto, não vão aguentar. Aquilo que o Jorge Carvalho apresentou no início do que é o novo sistema de circulação de Aveiro é preciso começar a meter esse sistema na cabeça. Uma das coisas que ele disse e que é muito importante é que nós achamos que este projecto de transformação da Avenida não deve avançar sem a circular, chamemos-lhe assim, ao centro da cidade estar feita. Porque, pelas questões que puseram, é por aí que tem de começar a ter solução. As

peças que vêm de fora, que são milhares, uma população superior à que está cá dentro, quando chegam ali não vão directas à Ponte de Praça. Tem de ter um anel de distribuição a permitir ir para as Barrocas ou para a “beira mar” por um lado, ou ir para outro lado. Esta área central tem de começar a funcionar de uma forma, desculpem o termo, “menos bruta”, que é entrarem pela Avenida e depois logo se vê para onde é que vamos. Tem de ser com outro esquema porque se não o espaço central da cidade é completamente desqualificado e não aguenta.”

Eng.º Frederico Sá: ^(182:15)

“Também na mesma linha porque a questão da mobilidade tem sido recorrente, não é comum é normal nestas intervenções, tentando primeiro, de forma muito pragmática, responder a algumas das perguntas.

Qual o modelo de circulação que defendemos? A questão da Ponte de Praça para o Zig-Zag. No nosso modelo de circulação, sublinho, o carro não entra. Mas tem caminho. Isto é, a infraestrutura existente permite outras perspectivas e outros modelos de circulação. Eu acho que esta é a mensagem mais forte que nós queremos deixar. A Infraestrutura que estamos a propor permite e tem a longevidade de receber outros modelos de circulação que nós não subscrevemos nesta proposta. Para já, entra pelo Oita.

Em relação ao impacto na mobilidade envolvente, a pergunta é muito pertinente. Por isso é que nós dizemos que não podemos submeter uma proposta para a Avenida sem estarmos condicionados por um plano de mobilidade. Porque se há sector em que a modelação atingiu, hoje, um nível satisfatório do ponto de vista dos resultados, é a engenharia de tráfego. Os modelos de previsão de reorganização do tráfego estão estabilizados e mostram-se relativamente fiáveis, ao contrário até de outros modelos de carácter económico-financeiro que hoje vemos não serem assim tão fiáveis. Mas os da engenharia de tráfego, deixem-me dizer-vos têm evoluído e têm evoluído no sentido de mostrarem que estão, cada vez mais, sólidos. O que a mobilidade nos tem dito é que mantendo o volume de tráfego instalado em dois mil e onze, portanto sem qualquer evaporação, isto é, sem contabilizar as pessoas que deixaram o carro por causa das portagens nas SCUT, sem contabilizar as pessoas que deixaram o carro por causa dos preços dos combustíveis, sem contabilizar toda a repartição modal nas cidades que está a mudar, e os dados dos censos de dois mil e onze têm demonstrado isso, a avaliação do impacto dos nós na cidade, para o nosso modelo de circulação não é, de todo, significativo. Esta alteração do conceito de mobilidade na cidade não vai gerar, na linguagem da engenharia de tráfego, nenhum ponto negro na cidade, nem nas rotundas. Aliás, as rotundas, neste anel de distribuição que aqui estão instaladas, e vocês conhecem este território como ninguém, sabem bem o quanto sobredimensionadas que estão. Do ponto de vista técnico a rotunda é a solução de maior capacidade. Sempre que há um conflito de quatro eixos, a solução da rotunda é a solução de maior capacidade. E em Aveiro, as soluções de rotunda estão, claramente, muito abaixo da capacidade que conseguem suportar. É o que os dados da mobilidade nos têm mostrado. Neste território não há ponto negro do ponto de vista de congestionamento e a nossa solução não vem agravar isto, de todo.

O problema da EN 109 já não decorre tanto da alteração para o centro, mas sim do tal pórtilo que faz com que as pessoas saiam pela EN 109 e não pela A25.

Em relação a esta questão da mobilidade, eu gostava de deixar uma nota porque esta questão de fundo não se prende e não está, contrariando a linha do pensamento absolutamente contrário, a questão da mobilidade não deve estar desligada do conceito fundamental que é a questão da acessibilidade. Isto é, a questão da mobilidade não se mede por um número de carros que atravessa uma determinada rua. O modelo de mobilidade que nós subscrevemos é o do não atravessamento total da Avenida, a infraestrutura existente convida o visitante de carro a entrar pela cidade a dentro e depois decidir para onde vai. Quer no topo nascente,

com o túnel, quem sai da EN 109 é convidado a entrar pela Avenida a dentro, com o túnel tal como está, quer na Ponte de Praça onde a lógica é a mesma. Isto é, o que nós estamos a convidar o automóvel a fazer é ir visitar o centro. O automóvel que não para, aquele que só utiliza a Avenida como função de atravessamento. O que eu ainda queria deixar aqui é que uma proposta, ao contrário daquilo que possa parecer, pode aumentar a acessibilidade deste território. Adoptando um modelo de circulação que conceba a Avenida como um eixo em que ele toque e volte à distribuição principal, isto é, eu consigo tocar na Avenida e voltar à distribuição principal, em vez de o levar de uma ponta a outra, toda a acessibilidade da Avenida é assegurada por este eixo de distribuição e que está, sublinho abaixo da sua capacidade, a questão da acessibilidade torna-se chave. Isto é, com o estacionamento num ponto que, tal qual este figura vos ilustra, tem a acessibilidade máxima. Do nó da EN 109 até à boca do estacionamento eu consegui com muita facilidade deixar o carro e estou no centro da cidade. Eu estou na chegada maior da mobilidade dos peões e das bicicletas à cidade que é a Estação Ferroviária. Portanto, no limite, qualquer medidor de acessibilidade a seguir este projecto vai mostrar que, em alguns destes lugares que compõem a Avenida, a acessibilidade atinge o nível superior, ou seja, aumenta. A questão não é apenas de mobilidade também é de acessibilidade. Era esta também a questão que eu gostava que pensassem, não só do ponto de vista do atravessamento e dos volumes de circulação, e quando é que o carro passa ou não passa. Os vários modos de transporte, do ponto de vista da acessibilidade e do ponto de vista do direito à cidade.

Só para terminar e em relação à velocidade. Para validar e subscrever a ideia que o deputado nos deixou, as zonas trinta não aparecem por acaso. O valor trinta quilómetros é o valor a partir do qual há um decréscimo radical do número de mortos. Portanto, a probabilidade de alguém morrer diminui muito. Acreditem que a curva do número de mortos em acidentes é exponencial a partir dos trinta quilómetros por hora. Obrigado.”

Prof. Jorge Carvalho: ^(188:41)

“Complementar algumas que não terão sido respondidas. O que aqui apresentámos, foi o que eu comecei por dizer ao início, é o mesmo que já tínhamos apresentado antes. Mas não foi na Assembleia Municipal, foi neste sala e a Câmara entendeu que antes de aprovar o projecto o queria apresentar à Assembleia Municipal e, por isso, aqui estamos outra vez a fazer uma repetição de uma apresentação que já fizemos antes. Foi por aí que eu comecei a intervenção.

Percebo perfeitamente que algumas dúvidas ou críticas dos deputados, se o projecto é o mesmo, se entretanto o pensamento não evoluiu, possam ser as mesmas. É normal que assim seja.

Eu penso que o Sr. Deputado pôs a questão central em cima da mesa e que passa da decisão técnica para a decisão política. Quando o Sr. Deputado diz que entende a Avenida como um centro distribuidor principal do trânsito urbano de Aveiro é, de facto, outra concepção completamente diferente da Avenida. Eu diria que ela hoje já não é isso. A distribuidora do trânsito ali próxima é a que passa na Sé, que passa no nó do Oita e que passa por aí fora. Curiosamente a Avenida já não é hoje isso. E se de facto o programa da Câmara tivesse sido esse era muito fácil, nós não aceitávamos fazê-lo porque nos pareceria errado que fosse esse. A Câmara o que nos encomenda é valorizar a função pedonal da Avenida. Porque nós concordamos com ele aceitámos o projecto. Mas estamos a falar desse programa porque se o programa for outro, se não for este, é pegar no que está aqui e deitá-lo fora. Mas eu gostava de dizer ao Sr. Deputado o seguinte. Nós defendemos esta valorização da função pedonal da Avenida na mesma linha em que defendemos o reforço da presença do comércio na Avenida. E do nosso ponto de vista eles complementam-se, não são opostos. Aliás, não há reforço da função pedonal se não houver também reforço e valorização do comércio. A nossa convicção é que o aumento da acessibilidade, para usar a linguagem técnica que o Frederico vos

apresentou, que nos cria esta situação diminuindo a mobilidade, isto para o atravessamento, este aumento de acessibilidade que não é só automóvel, é também e sobretudo pedonal às lojas, vai reforçar o comércio. É esta a nossa convicção e, portanto, vai-nos reforçar a função central da cidade. E não há reforço da função central se as funções do comércio, se as outras funções terciárias, as funções culturais não forem reforçadas. Se não acontecer o seu reforço o projecto falhou.

A nossa convicção é que é através deste modelo que aposta no reforço da pedonalização e na função pedonal que também estamos a reforçar essas funções comerciais. É a nossa convicção. Já agora, dizer-vos que em relação ao estacionamento.

O programa que nos foi fornecido foi este, nós identificámo-nos com ele e, por isso, aceitámos o projecto à partida. Se não só nos cabia dizermos 'não, achamos que isso é errado para a cidade e, portanto, é impossível aceitar'.

Em relação ao estacionamento a proposta que fazemos é nossa. É verdade que partimos de uma afirmação da Câmara que o desejava. No momento do contrato nós ressalvamos a ideia de que tinha de ser prestado e se ele era viável e se ele fazia sentido. Pelos estudos que fizemos achámos que sim e, portanto, aquele estacionamento, naquele local e com aquela quantidade também tem a ver com níveis freáticos, até ao ponto onde o nível freático não é muito elevado e os custos teriam consequências inevitáveis. A proposta é nossa e assumimo-la totalmente.

Eu penso que o Arq. Bruno Soares já respondeu relativamente à questão do centro. É porque o centro já é o centro de uma área de cem mil ou duzentos mil habitantes.

Agora há tempos fiz um estudo em que tentava definir a cidade alargada de Aveiro e para mim não havia concelhos, nem limites administrativos. E Ílhavo faz parte da cidade alargada de Aveiro. É exactamente por o centro ter de responder a esta dimensão é que é impensável continuar a permitir que o carro atravessasse por lá, porque a outra função depois não se exerce. Porque se for um centro de uma terra pequenina não faz mal nenhum passar por lá os carros porque eles são tão poucos. Pelo contrário, até é importante.

Nós temos aqui uma área, uma baía económica, significativa e, por isso mesmo, nós temos que restringir o carro de passar como 'vinha vindimada' por estes sítios. A nossa aposta para o fazer e para valorizar o tal centro é muito forte no espaço público, ele por si pode já gerar dinâmicas positivas nos edifícios, o que não dispensa, antes pressupõe, intervenções específicas nesse domínio. O que não dispensa, antes pressupõe. Só por si o espaço público pode gerar dinâmicas e é muito importante e aconselhável que se criem outros programas de intervenção sobre os edifícios para reforçar este acontecimento. Muito obrigado."

Concluída a apresentação pela equipa do projeto da Avenida, o Presidente da Mesa deu início à apreciação pelo plenário do assunto agendado.

Presidente da Mesa

Vogal Manuel Alberto Reis (PCP) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: ^{196:17}

"Relativamente a esta questão, eu inclino-me para concordar com esta questão dos pavimentos, da alteração, de substituição da calçada portuguesa. Agora, há aqui uma questão que eu tinha colocado à equipa técnica que acabou por ser respondida com isto: o negócio da concessão do estacionamento na cidade não vai ser suficiente para suportar os custos da realização desta obra. Isso foi aqui claramente identificado pelos próprios técnicos. Por agora era tudo."

Vogal Ivar Corceiro (BE) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: ^{197:20}

“Mais uma vez, boa noite aos presentes. Foi dito na apresentação técnica que das três componentes que se devem ter em conta na preparação e remodelação de um novo espaço público, ficou de fora, não por opção da equipa técnica, aquilo a que chamaram a transformação dos edifícios.

E eu começo por sublinhar, com algum descontentamento, o facto notório de que não tem havido um único projecto de intervenção urbana da Câmara Municipal de Aveiro onde se fale e se pense na questão da reabilitação urbana.

O problema é que a política de reabilitação urbana é urgente neste concelho. O Estado português atravessa a crise económica que todos conhecemos, as autarquias também, e especialmente a autarquia de Aveiro. Preocupa-me perceber que um dos principais factores que alimentaram esta crise continua a ser o centro da política da direita em Portugal e também aqui em Aveiro. Não estou só a falar da crise imobiliária, mas estou a falar de um crescimento económico que se baseou, durante décadas, numa falsa sustentabilidade que é o ramo da construção civil. Chegámos a um ponto em que, nos dias de hoje, se verifica que o sector da conservação e da reabilitação é a componente produtiva mais dinâmica e com maior crescimento na Europa, mas que em Portugal ocupa o último lugar. Estou, claro, a referir-me principalmente à habitação, por uma questão social e também económica. Qualquer projecto de intervenção urbana no coração nevrálgico de uma cidade que se esqueça deste factor é um projecto inadequado.

Pelo Censos de 2001 o parque habitacional português contava, nesse ano, com seiscentas mil casas vagas em Portugal com necessidades de intervenção. A situação, apesar de ainda não ter havido novo estudo nessa matéria, entretanto, agravou-se com a crise. A questão principal é que nestas seiscentas mil casas podia morar gente. E se a política fosse de reabilitação urbana essas pessoas moravam em casas dignas, evitando a criação dos guetos em que se transformam os bairros sociais e diminuindo a despesa pública que o Estado tem com esses bairros sociais, incluindo as autarquias e a autarquia aveirense.

Ao longo dos últimos anos Aveiro foi assistindo à degradação progressiva das suas estruturas urbanas, como aqui foi confirmado pela equipa técnica, nos seus edifícios e dos seus espaços exteriores. Com esta Câmara o processo acelerou, tornou-se mais rápido. Diz-se por aí que Aveiro tornou-se uma cidade esquecida. E é mesmo. Há zonas centrais em Aveiro que mais parecem uma cidade fantasma. É verdade que esta degradação decorre do envelhecimento próprio das estruturas, mas também é verdade que se deve, em muito, à tendência das pessoas para comprar casa nas zonas limites da cidade devido aos custos mais baixos. Enfim, uma política que despovoou o centro e que permite a sobrepopulação nas zonas limítrofes, com todas as consequências nefastas que isso acarreta nos aspectos sociais e económicos.

Viver nos subúrbios acarreta mais despesas e uma vida mais difícil. Principalmente em Aveiro onde a mobilidade pública é cada vez mais reduzida. A Câmara abdicou dela e este projecto não vem, em aspecto nenhum, melhorar a situação. Pelo contrário, baseado nele vem a destruição antecipada dos chopos da Avenida e a concessão, por sessenta anos, do estacionamento em Aveiro. Este projecto é uma máscara bonita mas que não trás consigo uma única decisão política de fundo para termos um Concelho melhor e, por melhor, entenda-se com mais população a viver perto do centro da cidade e a dar vida à mesma com o fim da degradação dos prédios da sua avenida principal e numa melhoria do que deve ser considerado um direito universal: a mobilidade e a habitação. Muito obrigado.”

Vogal Paulo Marques (CDS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: 202:22

“Este projecto, sem dúvida alguma, é um projecto arrojado, é público, porque já o afirmei várias vezes, o que penso sobre este projecto. Todos acreditamos e sabemos que a Avenida precisa de uma requalificação. Como disse é um projecto arrojado, de facto, e prevê que haja essa qualificação.

A questão é em que medida é que essa requalificação pode ser, de facto, benéfica não só para a Avenida mas para a cidade.

Há certos aspectos que me agradam: a questão da praça central; a questão da rotunda em frente ao “Zig-Zag” é uma solução que para o local poderá resolver em termos de mobilidade algumas situações. Mas, apesar de já aqui ter sido dito que há hipóteses de, no futuro, ponderar a decisão que venha a ser tomada relativamente aos topos, não me parece ser uma boa decisão. Isto é, fazer com que um túnel tenha apenas acesso a um parque de estacionamento ou chegar aqui às “Pontes” e não poder subir a Avenida, eu não vejo em que é que isso possa trazer, em termos de vitalidade, para a Avenida.

Concordo que é necessário que se regule o trânsito na Avenida, se condicione o trânsito na Avenida, tem momentos em que realmente é um pandemónio. Este projecto tenta, de facto, dar uma solução para essa questão, mas impedir que se faça o atravessamento da Avenida penso que será uma forma drástica, de mais, para regular esse trânsito ou para condicionar esse trânsito.

Eu, há cerca de três semanas estive em Viseu, tive a sorte de conhecer Viseu, o centro de Viseu que foi pedonalizado, antes de o ser. Quem for hoje ao centro de Viseu, de Coimbra, e olhar para a nossa Rua Direita, para Aveiro e as suas zonas pedonais, é a mesma coisa que olhar para o nosso Estádio Municipal: vazio. É muito bonito para quem passeia, é bonito para quem nos visita, mas reflecte-se em termos comerciais. Estamos a esquecer fazer com que a Avenida tenha um impedimento total, em termos de acessibilidade, se é bom para o peão pode fazer com que haja uma menor vontade de quem cá está, de quem cá trabalha, e pode ser que se reflecta em termos daquilo que é a produtividade que todos desejamos.

No geral, este projecto agrada-me ressaltando estas críticas que eu aqui faço. Eu sugiro o seguinte à Câmara Municipal. É uma sugestão, é uma opinião muito pessoal, não tem nada a ver com o meu partido, é uma opinião pessoal, do cidadão de Aveiro, que viu construir um túnel que na altura também deu a sua contestação, mas o que é certo é que ele está lá. E tem de ser dada utilização a um túnel que termina numa avenida, se não isto deixa de ser uma avenida. Não faz sentido nenhum uma avenida que tenha os topos fechados. Eu não conheço nenhuma em lado nenhum. A sugestão que deixo à Câmara é, quando a tal via alternativa a ser construída do outro lado da Estação estiver, realmente, realizada, que faça uma experiência piloto, não é de dois meses nem três, mas um ano, e que encerre a Avenida, que ponham umas grades nos topos da Avenida conforme se pretende. E antes de avançarem para a implementação do projecto se perceba que os estudos que têm a sua validação técnica se calhar não estão assim tão certos.

É que estudos são estudos, e a realidade, por vezes, é outra. Os estudos podem dizer que vai haver uma fluência normal do trânsito, tudo se vai resolver. Até pode ser, dou esse benefício da dúvida. Mas gostava de perceber na realidade, na prática, se será bem assim. Esta é uma sugestão.

Nós temos o triste exemplo do que é a nossa Praça Marquês de Pombal, a ideia que estive na base da sua criação de facto era boa, era dar vida àquela zona da cidade. Também será certamente a ideia que se pretende para esta Avenida. Mas o que é certo é que ela falhou. Falhou e não se perspectiva, por muitas razões que não interessam agora, que haja ali melhorias. Não posso esquecer que esta Câmara até tem feito tudo, por tudo, para que aquela praça, realmente, tenha vida. Mas não resulta, é um facto.

Em Viseu, e por isso ter citado Viseu, quem lá for hoje vê ruas pedonais, com aquelas calhas para as águas pluviais como nós temos na nossa Rua Direita, uma das soluções encontradas para que haja alguma vida nessas ruas pedonais foi a colocação de pilaretes ao longo dessas calhas, permitindo a acessibilidade controlada, baixa velocidade, mas não impeditiva. É a tentativa de dar vida àquelas zonas. Antes de implementar um projecto desta dimensão, que é necessário e com o qual concordo na generalidade, era preciso apreciar o que se passa, não através de estudos académicos, mas na prática, questionar as pessoas que todos os dias são confrontados com este tipo de soluções se, de facto, é isso que querem.

Tenho a certeza que se questionássemos os comerciantes da Rua Direita, em Aveiro, se querem voltar a ter o trânsito, vos garanto que querem voltar a ter o trânsito, condicionado e limitado, é certo. Mas, de certeza absoluta, que o impedimento total não é do agrado. Disse.”

Vogal João Barbosa (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: ^{210:15}

“Obrigado Sr. Presidente. É pena eu ter que discordar de algumas coisas que se disseram aqui. Infelizmente, eu não acredito neste projecto.

Depois de uma formação de boas práticas em termos de acessibilidades e urbanismo, aos presidentes de junta que foram a Pontevedra, acompanhados do Sr. Vereador Carlos Santos também não acredito que o Sr. Vereador acredite neste projecto, porque este projecto não é um projecto futurista, não é um projecto ousadio e de coragem.

Temos que olhar para o futuro e o futuro, se calhar, não são os carros no centro da cidade. O que tem que haver é animação, motivações, para as pessoas e irem aos centros da cidade, aos bairros, às ruas, para fazerem as suas compras como já assistimos em Viseu, em Braga e noutros lados.

A partir daqui acho que é um projecto falido devido ao tempo exagerado na sua conclusão. Fala-se de mais e nada se faz.

Numa atitude de vontade política na reabilitação urbana este projecto para a reabilitação da Avenida devia ter sido incluído no projecto da sustentabilidade. Já o disse. Eram mais uns cobres que iam buscar e que fariam isso.

Uma das situações em que eu não acredito, disse-o mais que uma vez aos técnicos, é o que querem fazer na Rua Agostinho Pinheiro. A Rua Agostinho Pinheiro passa a ser uma rua onde passam carros constantemente e mais, naquela artéria que é estreita, vão passar os autocarros. Eu penso que a Rua Agostinho Pinheiro deveria ser uma via pedonal e sem passeios. Os carros até podiam passar, agora sem passeios os carros teriam mais cuidado e dariam mais prioridade aos peões.

A praça central não vai ter continuidade. É um erro. E temos o exemplo da Praça Marquês de Pombal. Aveiro é uma terra de pessoas que gostam de andar pouco, que gostam de socializar. E viu-se o pensamento das pessoas de Aveiro que hoje defendem uma coisa e amanhã fazem outra.

Não me entra no íntimo, e com as desculpas, que pessoas que foram Mordomos do S. Gonçalinho tenham votado a favor da exclusão da Freguesia da Vera Cruz. Eu lembro que o Presidente da Assembleia Municipal de Tomar, que é o Dr. Relvas, que não votou a favor. E isto tudo em Aveiro custa-me muito. Mas eu sou eu. Quem sou eu?

Será que estão a pensar, ou não, em efectivar este projecto quando já não houver lojas na Avenida? É que nos próximos quatro anos ninguém sabe o que é que vai acontecer. O que vai acontecer é que nós não vamos ter condições quer para viver, quanto mais para sustentar lojas.

Uma atitude de coragem ou ousada e com uma visão de futuro este projecto deveria ser mais abrangente. E refiro-me ao aproveitamento das zonas circundantes. Fazer-se um projecto na Avenida, com um parque subterrâneo, com a via que vem de Esgueira sem olhar às zonas envolventes, acho que é pouco abrangente e pouco ousadio.

Durante o tempo exagerado em que se está a discutir este projecto já poderiam ter acontecido iniciativas piloto, por exemplo, de segurança e acessibilidades. Tais como. Aveiro não pode ter o centro da cidade com uma velocidade acima dos vinte e cinco quilómetros horários, com passadeiras elevadas. Eu não inventei. Estudei, fui ver as boas práticas e isto é o que se vê nas ruas do Minho, em Pontevedra, e nós temos que ir ao encontro destas boas práticas.

E termino dizendo. A Avenida continua a degradar-se e não vimos alguma iniciativa para que nos próximos tempos venha a melhorar. Obrigado.”

Vogal Fernando Marques (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^{216:34}

“Muito boa noite. Muito obrigado. Cada vez me apetece dizer que gosto mais do João Barbosa, a cada dia que passa. Na maioria das vezes estou de acordo com as intervenções dele. Um aparte, peço desculpa, sentir-me-ia mais realizado se ocupasse este tempo e esta noite a tratar dos problemas que nos preocupam diariamente. Os espaços públicos, a rede viária, os problemas sociais, as grelhas que roubam todos os dias, para mim era muito mais útil debater estes problemas do que realmente o projecto da Avenida no qual também não acredito nele, e nisso sou solidário com o João Barbosa.

Há cem anos, Lourenço Peixinho, com uma visão extraordinária de futuro, abriu uma avenida. Hoje queremos fechar a Avenida, queremos terminar com a Avenida. É a minha opinião, não abduco dela, com certeza que todos a respeitarão. O Prof. Jorge Carvalho não me convenceu quando disse que, na sua opinião, a distribuidora de tráfego é a Avenida 5 de Outubro. Não é. Consideremos que sim naquela parte mais a Norte.

Não foi esclarecedor no que respeita aos acessos à Vera Cruz, à zona populosa da Vera Cruz e a todas essas infraestruturas e seus equipamentos. Não deu explicação para o fácil acesso à zona referida.

Também focou, e muito bem, que o principal acesso a Aveiro vem pelo lado da Estação, mas também não deu nenhuma explicação ou não admitiu a possibilidade para todo o trânsito que vem da Barra, da Costa Nova, da populosa Gafanha e que chega à Ponte de Praça e para onde é que vai. Depois atenuou quando disse que as infraestruturas eram consideradas dando a possibilidade dos carros ligeiros passarem. Mas é tudo uma situação de remedeio. É tudo uma situação que não é definitiva e quando chegar a altura veremos como é que funcionarão as coisas.

Não acredito no êxito da praça que se pretende implementar. Usando uma linguagem rural é mais uma eira que ali vamos construir, a não ser que venha de vez em quando um Tony Carreira ou coisa parecida que possa rentabilizar a praça, porque de outra forma isso não vai acontecer. Sejamos conscientes, aprofundemos os conhecimentos que todos temos da nossa cidade, e isto é real. E como estamos a discutir a parte política fica aqui desde já a minha opinião: em relação ao futuro não estou com este projecto. Muito obrigado.”

Vogal Paulo de Jesus (PS) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: ^{219:30}

“Muito obrigado, Sr. Presidente. Eu nesta primeira ronda iria fazer uma intervenção breve e genérica, aguardando pela intervenção da Câmara que ainda não partilhou com a Assembleia Municipal as suas ideias relativamente a esta questão. Confrontou-nos com um trabalho técnico, de técnicos reputados, etc., que fizeram um trabalho nos condicionalismos que já se percebeu, mas a discussão da Avenida, e isso estava na raiz de algumas das perguntas que eu fiz aos técnicos, é uma descrição que envolve muito mais que a Avenida. Nesse sentido eu até considero que a Câmara cometeu uma maldade com um corpo técnico tão qualificado ao não enquadrar, aparentemente, este projecto como ele deveria estar enquadrado.

A Avenida tem um peso histórico, simbólico, como já foi referido várias vezes esta noite, muito importante. A discussão da Avenida não pode ser desligada da discussão do centro de Aveiro. Os centros das cidades, nomeadamente das capitais de distrito e de pólos como Aveiro, capitais de regiões com uma população significativa, falou-se em Ílhavo, em Águeda, mas podia-se alargar isto ao Baixo Vouga, a população e a atractividade da influência de Aveiro alarga-se muito mais, a discussão que está aqui sobre a mesa é efectivamente como é que se cria um centro na cidade de Aveiro que seja polarizador, atractivo, mobilizador, de uma região de trezentos ou trezentos e cinquenta mil habitantes. Essa é que é a questão fundamental. Isso implica ter uma estratégia para a cidade de Aveiro, nomeadamente para este centro. É uma estratégia que é multifacetada. É uma estratégia que tem a ver com a atracção de habitantes e criação de condições de atractividade de habitantes para este centro. A atracção da actividade económica que também gere movimento para este centro da cidade. As condições de mobilidade e de circulação, que também já falámos, dos cidadãos em relação a Aveiro. A única entidade que está em condições, neste processo, de coser isto tudo é a Câmara Municipal de Aveiro, é o Sr. Presidente da Câmara, é o Vereador responsável por esta área.

Não havendo nenhuma intervenção enquadradora, não havendo nenhuma intervenção da parte da Câmara, das duas uma: ou há uma premeditação para que este debate não decorra como deveria, com essa base de sustento, ou então não existe essa ideia e essa estratégia para a cidade.

A questão é mais grave porque essa ausência de estratégia se impedisse a Câmara de tomar decisões com impacto na questão que está em apreço era menos mau. Mas como ficou bem claro nas intervenções e do desconforto dos técnicos sobre várias matérias, a Câmara está a fazer intervenções sobre áreas que têm direta influência sobre este projecto que, aparentemente, não estão minimamente coordenadas com o projecto, causam desconforto e vão em sentido oposto aos pressupostos com que ele foi elaborado.

Quando se faz a alienação total dos transportes públicos e se revela uma ausência de estratégia para aprovação do transporte público é evidente que o que se está a incentivar é o uso do automóvel e não o uso colectivo de transportes públicos.

Quando o que se pretende é construir na zona central da cidade quatro parques de estacionamento é evidente que isso vai contra esta ideia de retirar o automóvel do centro.

Quando se fazem estas coisas, ainda por cima ao arrepio do plano de mobilidade encomendado pela Câmara, então a desconexão, a falta de coerência, é total. Por muito que a equipa técnica faça um esforço por fazer uma proposta coerente essa coerência na estratégia defendida para a cidade está completamente ausente. Portanto, pode ser gravíssimo fazer intervenções desgarradas deste tipo.

Os técnicos deram-nos uma ideia de custos mas que suspeitamos ser muito maior, aliás por números até já citados pelo Sr. Presidente da Câmara e que será muito mais que três milhões de euros no investimento em causa.

Por outro lado, eu continuo a não concordar com a abordagem de que vamos requalificar o espaço público e depois, de repente, por auto-geração vão começar a aparecer negócios e pessoas, e as pessoas começam a habitar, os proprietários privados começam a reabilitar, etc. Até poderia imaginar isso se houvesse algum trabalho feito de base. Mas não existe, que tenhamos conhecimento, nenhum trabalho de base sustentado, na cidade de Aveiro, que nos diga como é que se vai atrair negócios e pessoas para este centro. Eu não sou, obviamente, a favor da economia planeada e que se diga para aqui vêm bancos, ali são empresas de informática, além são lojas de instrumentos. Não é disto que estamos a falar, como é evidente. Mas, como estamos a falar essencialmente de uma área de serviços, quais é que são os factores críticos para que essas pessoas se instalem nos centros das cidades e não deixem os centros das cidades morrerem.

Se a Câmara não fornece esta reflexão, esta base aos técnicos que estão a fazer o trabalho sobre a Avenida é impossível obter um trabalho coerente. Por isso é que quando se vê na apresentação dos técnicos um slide sobre os usos que reforçam a atractividade da Avenida se vê esplanadas, animação de rua, encontro informal, permanência de crianças, eventos temporais, circulação e passagem. Generalidades, coisas do espaço público, mas que não podem ser classificados como factores críticos para a atractividade de negócios, de serviços, de pessoas ou mesmo de habitação. Não é por culpa dos técnicos, é porque a Câmara está ausente deste debate. Nesta fase era só esta reflexão que eu deixava, aguardando com muita expectativa o que é que o Sr. Vereador, em substituição do Sr. Presidente, vai dizer.”

Vogal Paulo Anes (PPD/PSD) - Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^{227:55}

“Este processo iniciou-se bem e esperava-se que terminasse também bem. Nesta assembleia e noutros fóruns já discutimos o tema da requalificação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Houve lugar ao debate e à reflexão coletiva. Contudo, na sequência das apresentações foram tecidas diversas considerações sobre o projeto. Algumas de sentido positivo e com as quais genericamente todos concordamos e outras em que foram suscitadas dúvidas, fazendo emergir merecidos reparos que na nossa opinião deveriam ter merecido a maior acuidade e atenção, o que não aconteceu, conforme nos foi revelado.

Não basta passar-se a ideia que o processo foi amplamente discutido se para o efeito não houve efetivamente disponibilidade para ouvir e muito menos para reconsiderar algumas das fragilidades ou erros de que este projeto enferma. Sob a forma de alerta foram atempadamente suscitadas dúvidas balizadas, vindas nomeadamente de muitos técnicos da nossa praça de reconhecidos méritos académicos e profissionais. Também eu, no meu exercício atuante de cidadania, juntei a minha voz nessa luta de opinião técnica que diverge em alguns aspetos estruturantes da proposta.

Esta equipe técnica também não esteve plenamente atenta às diversas vozes que levantaram dúvidas ou manifestaram discordância nesta assembleia, por parte de diversos deputados de vários quadrantes e sensibilidades. Simplesmente meteu a cabeça na areia.

Desde a anterior prestação do projeto nesta assembleia, aparentemente nada mudou. Apenas se insiste no desenvolvimento do desenho de pormenor para o local.

Da equipe, não vimos qualquer disponibilidade para se procederem a alterações. Mostram-se completamente insensíveis e irreduzíveis. Por isso, o projeto apenas pertencerá a alguns. Muitos não se identificam com ele e, outros - os que ainda não assimilaram a verdadeira dimensão da intervenção urbanística e dos seus reais efeitos, irão seguramente também questionar a solução. O que poderá vir a revelar-se porventura desastroso.

Se nada mudou neste projeto, mantemos a nossa frontal discordância sobre alguns aspetos do mesmo, porque genericamente mantém os mesmos preceitos e por isso erros que já lhe apontámos antes. Por essa razão também eu não estou com este projeto.

Reafirmamos que nos parece ser um erro crasso a aposta cega num modelo de desenho urbano que rompe de forma tão drástica com a funcionalidade existente na Avenida Dr. Lourenço Peixinho. E esse modelo importado já deu provas de disfuncionalidade em diversos sítios onde foi implementado.

Se a receita funcionou em Lisboa e Évora os feitos secundárias da mesma medicação poderão tornar-se fatais em Aveiro. Cada paciente é diferente. E a Avenida Lourenço Peixinho tem um enquadramento urbanístico seguramente bem diferente das realidades apontadas.

É para nós um dado adquirido que o Sr. Arquiteto Bruno Soares e sua equipa fizeram um exercício exemplar em termos de desenho, no respeito pela escala humana pela definição de métricas, na escolha e dimensionamento dos materiais, pavimentos, lancis, mobiliário urbano, iluminação, espaços verdes etc. Reconhecemos-lhe tais méritos. Contudo, dá como adquirido um erro prévio e trabalha sobre o mesmo. Remetendo-se neste caso o papel da

arquitetura e do desenho urbano para mera função estética, de cosmética urbana. As imagens virtuais da proposta aqui mostradas poderão iludir os menos avisados.

Gostaria pois que fossem convenientemente refletidas aqui, por todos, algumas questões fulcrais desta proposta. Desde logo as condições funcionais e de mobilidade da reiterada proposta, que estará longe de ser consensual.

Posto isto, torna-se fundamental que todos conheçam bem, com rigor e com clareza o sistema das circulações viárias preconizado. Concretamente, temos de estar devidamente esclarecidos relativamente aos sentidos e dimensões de cada uma das faixas viárias previstas. Pretendemos saber com rigor quais as vias e sentidos dedicadas aos transportes coletivos, aos particularares, e às bicicletas.

Julgo não estar enganado na leitura que faço dos desenhos agora apresentados. A circulação entre a ponte praça e o Zig-Zag não é possível para o automóvel particular e no sentido contrário apenas será pela Rua de Agostinho Pinheiro e Rua Conselheiro Luís Magalhães, cujo perfil é extramente reduzido. De igual modo - Acessibilidade proposta na zona do túnel de entrada e saída na avenida assenta também na ideia de impedir o acesso automóvel do particular.

É conveniente que a população perceba bem o sistema viário proposto neste projeto e auscultar-se efetivamente se as pessoas se identificam com ele. Caberá à CMA veicular a devida informação com a conveniente clarificação da proposta relativamente a este aspeto.

Torna-se pois imprescindível que sejam bem estabilizadas e conhecidas as questões de funcionalidade desta avenida. Pelo que nos é apresentado, a avenida deixará de ser uma via estruturante de circulação – porquê?

As pessoas estarão disponíveis para abdicar dum sistema viário que funciona por outro de resultados imprevisíveis – eu asseguro que para pior.

Contrariamente ao aqui afirmado pelo Prof. Jorge Carvalho, a Avenida Lourenço peixinho não tem qualquer alternativa eficaz para a distribuição de tráfego, nem a via identificada a “azul” tem tal potencial.

Reafirmamos que, no nosso entendimento,

- 1. A proposta não foi convenientemente trabalhada e ponderada para que fiquem garantidas as circulações de pessoas e de veículos de forma harmoniosa e proporcional.*
- 2. Os sistemas viários preconizados, apresentam-se sinuosos e poderá criar entropia mesmo ao nível da superestrutura de mobilidade.*
- 3. Não são garantidos circuitos viários óbvios e facilmente perceptíveis.*
- 4. É preterido demasiadamente o papel do automóvel. Estarão os cidadãos disponíveis para prescindir das vantagens dos automóveis e ficarem francamente constrangidos na sua mobilidade dentro da cidade?*
- 5. Toda a estrutura urbana nomeadamente de mobilidade vive umbilicalmente ligada ao grande eixo viário que é a Avenida Lourenço Peixinho. Esta proposta desconsidera demasiado esta realidade e necessidade, o que poderá bem vir a tornar-se uma verdadeira tormenta para os aveirenses.*
- 6. Diz-me a experiência que, em urbanismo, quando as incisões e alterações são demasiado radicais e violentas ou são exaustivamente amadurecidas e essencialmente testadas ou 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.*
- 7. Insisto que é necessário mais investimento na prudência e na cautela.*
- 8. Uma vez mais lembramos que são bem conhecidas muitas experiências (nomeadamente intervenções 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 de tráfego que lhe havia dado origem e*

optado antes pelo bom senso — ou seja, houve a necessidade de devolver o espaço que indubitavelmente o carro tem na nossa vida.

Parece obsessivo o repúdio do automóvel neste projeto, quando, de facto, todos precisamos e merecemos o automóvel. É utópica a ideia de que a curto ou a médio prazo abandonaremos os automóveis particulares.

Não esqueçamos que quantas mais dificuldades criar-mos à circulação do automóvel mais dificuldades estamos a criar a nós próprios e 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. Pergunto quantos dos aqui presentes prescindem da sua utilização quotidiana. Quantos chegaram a esta casa a pé, de bicicleta ou em transporte coletivo?

No caso em apreço a desconsideração excessiva da presença do automóvel na paisagem urbana servirá apenas para inibir as pessoas de chegar à Avenida, logo cria ainda mais constrangimentos à vivência da Lourenço Peixinho, implicando inevitavelmente seu esvaziamento definitivo.

Veja-se o que aconteceu na zona da rua Combatentes da Grande Guerra (antiga Rua Direita) e praça Marques de Pombal e arruamentos adjacentes.

O Sr. Presidente da Junta de Freguesia da Gloria, com toda a propriedade, falou-nos aqui sobre a maldade que foi feita a essa zona urbana, cujo modelo base passa por preferir o automóvel do espaço público.

Pensem bem; Aveiro não tem efetivamente problemas 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 menos de cinco minutos apenas, mesmo em hora de ponta (se é que poderemos considerar haver horas de ponta em Aveiro).

Referimos novamente que a Lourenço Peixinho não pode deixar de ser um “eixo” franco de entrada e essencialmente de saída, atravessada pelas demais artérias transversais.

A Avenida é por excelência a espinha dorsal de Aveiro e toda a malha urbana vive dessa irrigação viária quase que naturalmente. Negar ou desconsiderar demasiado esta evidência poderá ter efeitos bastante nefastos.

Outro pecado capital do projeto mantém-se. Refiro-me à ausência de propostas efetivas relativamente ao edificado que incentivem e promovam a sua humanização!

Para que a Avenida volte a ser vivida é fundamental que se desenvolva conceptualmente e se leve à prática uma verdadeira política de salvaguarda de valorização e revitalização.

Os autênticos problemas da Lourenço Peixinho resumem-se basicamente à falta de uma política real de habitação e planeamento a este nível.

Pergunto: Porque razão a Lourenço Peixinho perdeu a vitalidade e a áurea 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.

Meus Senhores, por muito espetaculares que venham a ser as medidas de cosmética e de atividades culturais para o espaço público, certo é que tal não garante por si só a revitalização da Avenida.

Vejam bem. A Lourenço Peixinho está desvitalizada e desmerecida, mas não é seguramente pela falta de mobilidade ou de acessibilidade de estacionamento. Também não é por falta de passeios. A razão é profunda e bem 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. Tenho dito.”

Vogal Gonçalo Fonseca (PS)

Vogal Carlos Valente (PPD/PSD)

Vogal Paulo Anes (PPD/PSD)

Vogal Marques Pereira (PS)

Vogal Susana Esteves (PPD/PSD)

Vogal João Barbosa (PS)

Vogal Marques Pereira (PS)

Vogal Susana Esteves (PPD/PSD) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^(254:40)

“É um facto o Dr. Élio não estar aqui, a discussão foi muito interessante. Discutiram-se as questões da cidade e do planeamento da cidade ao mais alto nível — e eu até acho que a Câmara tem uma boa base de trabalho nas sugestões que foram apresentadas.

De facto eu só considero que algumas questões que têm que ser respondidas ou clarificadas, e não me parece que o tipo de respostas que foram dadas nalgumas circunstâncias, em particular quanto a uma questão que eu coloquei, sejam minimamente aceitáveis. E estou a falar por exemplo da questão do impacto nos outros pontos da cidade. Porque o senhor diz que as rotundas têm capacidade a mais, mas a realidade diz-nos outra coisa. Os estudos do senhor dizem aquilo e portanto porque ele disse há-de ser lei um dia, talvez. E acho que essas situações devem ser pensadas e ponderadas. E o senhor Fernando ao pôr aqui questões muito pertinentes em relação à questão do comércio, que deve aqui ser uma das vertentes fundamentais, não me parece que tenha sido preocupação. O projecto parece-me interessante nalgumas questões. Alguns condicionalismos de base que eu julgo que deveriam ser repensadas como por exemplo, porquê uma aversão tão grande ao automóvel?

Julgo até que alguns projectos anteriores, alguns modelos anteriores, podiam ser mais interessantes ou até este projecto com outras revisões. De facto as “praças” não se entendem muito bem, não se compreendem muito bem.

E depois também acho que a posição da empresa ou do corpo técnico, eu não sei muito bem se é uma empresa, não interessa também, é um bocado “lavar as mãos como Pilatos”. Dizem: Não, nós preconizamos esta solução e isto até se está a arrastar no tempo, mas também dizemos que a solução tem que ser só se as outras vias estiverem concluídas e funcionais. E o Arquitecto Bruno Soares admitiu que de facto que se não houver essa situação, haverá estrangulamentos no trânsito.

Eu também achei que eles tinham um ponto fraco do ponto de vista da sustentabilidade do modelo, com relação à questão da sobrevivência futura da Avenida, da sustentabilidade, da operacionalidade, da vivência, do sucesso das lojas, e dos lojistas, dos serviços e acho que eles deveriam aprofundar isso e estudar essa solução muito melhor.

E aprofundar também uma questão que é fundamental, porque lá diz o povo: de “boas intenções está o inferno cheio”. É que tem que se pensar nas pessoas que vivem na avenida, nas pessoas que trabalham na avenida e também nas pessoas que querem ir à avenida e isso está completamente marginalizado. E se falaram com as pessoas da avenida, não falaram com as pessoas que utilizam a avenida! Porque é impossível aquela posição de dizer falamos com os comerciantes, é um projecto participado. Aquelas questões que o Senhor Fernando colocou aqui e que ele poderá tê-las dito, eu sou frontalmente contra, provavelmente com algumas, se calhar até pequenas alterações ao projecto podiam ser revistas, podiam ser esbatidas e podia haver um consenso. Porque eu julgo que há consenso em toda a gente de que a avenida de facto precisa de ser reabilitada, precisa de ser intervencionada.

E não me estranha muito que eles tenham chegado àquele projecto. Pois também eu, se quiser digo assim – eu tenho estes condicionalismos de base e agora vou pôr pessoas numa

sala e vamos discutir o que é que nós queremos para a avenida. E depois uma pessoa diz-me – ai porque eu gostava que circulassem crianças e gostava que houvesse bancos para as pessoas se sentarem e para poderem conversar e esplanadas — é claro que sim. As pessoas dão o seu contributo e depois no meio daquilo faz-se um modelo e as pessoas – ah, realmente, o meu contributo está ali, eles atenderam ao que eu disse. Mas depois há a questão da realidade, será que de facto é bom que aquelas vias laterais por onde o trânsito vai circular, será que têm capacidade? Não têm capacidade. E então e os bairros adjacentes? Aonde é que as pessoas estacionam? Como é que não estacionam? Os estacionamento subterrâneos são caros, custam muito, entopem. Depois aquela questão do modelo de o modo de funcionar e de utilizar os transportes e a bicicleta, a pedonalização!? Aí, estão a abandonar os carros. Mas alguém acredita nisso? Pronto, era só isto que eu queria partilhar.”

Vogal Joana Santos Dias (BE) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: ^(259:55)

“Bom, eu vou ser breve a esta hora. Em relação no que diz respeito à revitalização da avenida Dr. Lourenço Peixinho não há dúvidas que existe um consenso contra a necessidade de intervir no seu melhoramento e na optimização da sua utilização. Nós vimos isso aqui. Os princípios básicos orientadores deste projecto, são positivos sobretudo e quase exclusivamente no que concerne à inversão dos valores actuais de tráfego rodoviário e de utilização pedonal. Efectivamente uma zona central e com importância geográfica, económica e histórica como a da avenida Dr. Lourenço Peixinho, requer uma maior fruição por parte das pessoas, sendo necessário por isso oferecer características que façam desta área, não só uma área de passagem, mas também uma área de permanência. Estamos também de acordo com a deslocação de algum estacionamento da avenida para outras zonas da cidade, tanto quanto não seja para ceder algum espaço aos peões. E quanto à criação também de vias que promovam a circulação de bicicletas. Gostaríamos ainda de verificar a promoção do transporte público face ao particular, mas isso é algo que claramente este executivo camarário já mostrou não ser uma prioridade, pelo contrário. No entanto o BE rejeita a solução apresentada de construção de mais um parque de estacionamento subterrâneo e pago, sendo mais um encargo para os cidadãos. Se é verdade que o próprio projecto reconhece o excesso de oferta de parques de estacionamento, a maioria deles em clara subutilização, até vários números já foram aqui mencionados, consideramos muito negativo que só por eliminar o estacionamento das traseiras do Oita, uma vez que é dos poucos ou mesmo único gratuitos da cidade e do centro da cidade sobretudo. E se concordarmos que onerar o estacionamento em áreas onde a variedade e quantidade de oferta de transportes colectivos e alternativos ao automóvel é elevada, pode constituir uma forma de incentivo à utilização de outros veículos, discordamos totalmente que tal seja feito em Aveiro, visto que essa oferta variada e alternativa não existe, aliás, em Aveiro as pessoas terão ainda menos alternativa ao automóvel devido à insuficiência de linhas e horários de autocarros por exemplo. Se atentarmos ao caso concreto do estacionamento da parte de trás do centro comercial Oita, rua Comandante Rocha e Cunha, não precisamos de fazer grandes estudos para perceber que a utilização deste espaço deve ser feita quase exclusivamente em horário laboral, bastando olhar para as horas de maior afluência que é das nove horas às dezassete. Bem sei que o espaço é privado e que a Câmara alegará que nada pode fazer, mas quem concessionaria o estacionamento a um privado por sessenta anos, pode muito bem tentar comprar um terreno para uso público. Ora para o BE isto é mais uma vez e na senda daquilo que tem sido o caminho deste Governo PSD/CDS castigar quem trabalha, que não tem outra escolha senão pagar estacionamento para vir trabalhar, quando ao mesmo tempo se eliminam políticas públicas de mobilidade, como é o caso da Moveaveiro. Mais importante, principalmente preocupante é a ausência de perspectiva da avenida como um todo. É certo que podemos ler nos documentos relativos à intervenção da avenida, que existe uma forte

preocupação de reabilitar os espaços envolventes, nomeadamente os edifícios, podemos ler isso. Agora a verdade, é que a Câmara mais do que chamar a si o poder e tomar medidas que favoreçam a reabilitação do património edificado do centro de Aveiro, revela uma posição de fé na crença de que os investidores privados o farão. Novamente a Câmara demite-se do seu papel político de intervenção na organização do espaço urbano. Aliás o BE tem-se debatido sempre pela reabilitação dos centros urbanos e contra a duplicação habitacional periférica desnecessária, estranhámos por isso que este executivo camarário só agora se preocupe com isso e mesmo assim não tanto pelos motivos como a fixação de pessoas no centro, a melhoria da qualidade de vida até em termos ecológicos, mas sobretudo pela criação de uma oportunidade de negócio para investidores privados. Para o BE em primeiro lugar estão as pessoas e por isso mais lógico e seguro seria reabilitar a avenida Dr. Lourenço Peixinho, sobretudo os seus edifícios tornando-os mais apetecíveis quer física, quer economicamente, a habitação e não só e depois torná-la atractiva para a vivência sociocultural que daí poderia advir, por conjugar também os aspectos de espaço central na economia aveirense. E tenho dito.”

Vogal Carlos Barros (CDS) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta: (263:50)

“Muito obrigado Senhor Presidente. Penso que este documento foi devidamente apreciado, ainda bem que estamos aqui perante uma apreciação e quero crer que é a própria Câmara Municipal levará muitas das ideias que aqui foram referidas e discutidas a bom termo, a termo de projectistas para alterarem grande situação neste documento, que não é um documento que está fechado, é um documento que ainda pode ser melhorado, ainda pode ser arranjado e espero que realmente a Câmara Municipal o faça, porque realmente a avenida Dr. Lourenço Peixinho foi projectada pelo Lourenço Peixinho há cem anos! Mas realmente, como o projecto que aqui estamos e dado a decalage que diz que no tempo e as situações que existem no nosso tempo, penso que mais cem anos, ela vai durar. Portanto temos tempo pensar realmente neste projecto, um projecto executável e válido.

Fala-se aqui muito, também não estou realmente de acordo em relação a tirar o trânsito automóvel completamente da avenida, acho que é um crime. Mas isso será uma posição que como disse, penso que poderá ser elaborado no projecto. Em relação aos túneis, pois eu quero só referir que em Aveiro sempre se construiu túneis, foi para desenvolver a cidade.

O túnel de Esgueira que foi o primeiro a estar desnivelada, desenvolveu Esgueira da maneira que está agora. O túnel da Forca, que foi talvez o segundo, desenvolveu a Forca da maneira que está agora. A ponte sobre a 25 de Abril desenvolveu toda aquela zona ali de São Bernardo. Portanto não podemos fazer um túnel como este, que foi construído no topo do Lourenço Peixinho para ser um parque de estacionamento. Meus senhores o túnel é para desenvolver a cidade, não é para servir um parque de estacionamento! Pronto é mais um ponto que eu quero que a Câmara realmente tenha atenção.

E em relação aos parques de estacionamento, penso que haverá outras formas, como já tenho aqui defendido várias vezes, o famigerado terreno da Rua Comandante Rocha e Cunha porque é que não poderá ser negociado com os proprietários realmente? Porque é que não poderão chegar a um acordo, a Câmara poderá isentar-se de 50% das taxas e eles teriam um piso só para serviços do município aveirense, temos um piso vazio no Fórum Aveiro, poderá ser também negociado com a Câmara se também tiver intenções nisso, temos uma garagem atlântic que também tem lá muitos espaços livres que poderá ser negociado para isso, quer dizer temos várias bolsas e que já existem na cidade que pensam que perante o projecto que existe, que já tem algum estacionamento à superfície e perante essas bolsas que existem na cidade, podemos resolver o problema da cidade de Aveiro a nível de estacionamento, tem é que ser realmente um estacionamento, não é o dia todo dos funcionários, tem que ser um estacionamento temporário de um quarto de hora, vinte minutos, meia hora, para realmente

desenvolver o comércio, ir à loja, ir ao café, ir ver uma coisa de meia hora, vinte minutos e ao final tira o carro do sitio e vem outro e põe o carro nesse lugar, portanto é assim é que eu acho que deve ser visto a questão do estacionamento. Pronto não vamos gastar cinco milhões de euros num parque, que à partida caiu por base. Não vamos gastar também três milhões ou quatro milhões numa praça, em que temos em Aveiro uma praça junto ao Tribunal, que a nível de eventos que é o que se desenvolve nesta nova praça da avenida poderá ser, mas quer dizer temos uma praça idêntica com as mesmas áreas, que não tem quase um único evento ou que não funciona. Vamos, já estou como o Governo – vamos aplicar uma receita? O Orçamento de 2012 foi o que foi e o Orçamento de 2013 vai ser igual ao de 2012. Já sabemos que erramos, que aumentámos o défice, vamos aplicar a mesma receita? Meus senhores temos tino e vamos avançar realmente para melhorar a cidade. Muito obrigado.”

Vogal Gonçalo Fonseca (PS) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^(267:42)

“Muito obrigado Senhor Presidente, tentarei ser breve e não repetir as coisas que já foram faladas. E vale a pena fazer esta nota antes das quatro questões que vou colocar ao Senhor Vereador. E a nota é a seguinte: - registo alguma impaciência da sua parte, quando estamos a discutir coisas sérias para Aveiro, isto é parece que as intervenções dos senhores deputados, independentemente das bancadas, são uma chatice para si e para a Câmara!? Parece-me! E portanto, se não é aqui que nós discutimos estas matérias, será onde? Se não é aqui que nós colocamos as questões à Câmara e a Câmara não nos responde e diz o seu pensamento sobre as coisas é onde? Se o Senhor Vereador tiver uma alternativa, pode-nos dizer que nós podemos aproveitar. Agora esta reunião foi marcada para nós discutirmos as coisas e percebermos a opinião da Câmara — e até agora não percebemos nada, como aliás em todas as outras acções sobre este tema.

Posto isto, tenho quatro questões que gostava de lhe colocar e espero uma resposta concreta sobre esta matéria. A equipa do projecto disse claramente que tinha uma encomenda da Câmara. Essa encomenda confinou o projecto que nos vieram aqui trazer. E a pergunta concreta é, quais são as principais ideias que estão incluídas nessa encomenda? Ou seja, qual foi o pensamento produzido anteriormente pela Câmara, que foi entregue à equipa, para que a equipa confinasse o projecto àquilo que nos apresentou? Isto é a primeira questão.

A segunda questão é (e é muito concreta e muito simples) quando é que o executivo prevê iniciar o projecto da avenida? Quando é que o executivo pretende iniciar a obra do projecto da avenida?

Terceira questão, com que recursos pretende o executivo financiar a obra da avenida? Repito, com que recursos financeiros pretende o executivo financiar a obra da avenida? Quarta questão, porque é que a Câmara não transmitiu, e eu aqui coloquei a palavra consultou, mas pelo menos porque é que a Câmara não informou a equipa do projecto das suas decisões sobre o estacionamento e sobre o serviço público de transportes?

Foi dito aqui claramente pela equipa d projecto que não tinha conhecimento e que teve conhecimento disto pelos jornais! A questão que nós colocamos é perceber porque é que estando uma equipa de projecto a pensar uma reformulação da avenida e estes são dois instrumentos fundamentais como foi dito por eles, importantes para a gestão deste projecto, porque é que a Câmara não teve a decência, eu já não digo consultar, mas pelo menos informar a equipa de projecto. Muito obrigado.”

Vogal Olinto Ravara (PPD/PSD) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^(271:25)

“O projecto de requalificação da avenida Dr. Lourenço Peixinho é uma proposta globalmente muito interessante, procura responder aos principais problemas da avenida, nomeadamente a sua desertificação, o fecho dos espaços comerciais e de serviços por

falência e o estacionamento automóvel. E acredita-se que os objectivos desta intervenção irão ser alcançados. Irão ser alcançados, porque propõem a criação de um espaço nobre mas vivo de convívio e de lazer, pela pedonalização da avenida, propõe um espaço que venha a funcionar como um centro comercial a céu aberto na base do comércio tradicional. Reduz a pressão da circulação e do estacionamento dos automóveis, na medida em que melhora a fluidez e a mobilidade do trânsito entre zonas e propõe a criação de um parque subterrâneo junto à estação e a coexistência de automóveis e bicicletas é um projecto que tem em conta os instrumentos de planeamento existentes e o projecto do parque da sustentabilidade e que pondera a sua relação com a cidade e a região e a região limítrofe como foi avançado pelos membros da equipa do projecto, não é um projecto irreversível, podendo vir a ser ajustado no futuro, se as circunstâncias o aconselharem ou os impactos não forem os previstos e por ser um projecto que sincero no objectivo de desenvolvimento estratégico de afirmação do espaço urbano polarizado pela cidade, como território inclusivo e agregador das múltiplas realidades socioeconómicas do concelho e no programa de revitalização do centro da cidade, este projecto pode não ser consensual, o que aliás se seria extremamente difícil por se tratar de um espaço complexo e de grande simbolismo, mas será seguramente uma solução de futuro, se for integralmente concretizado e se tiverem em consideração as acções apontadas no estudo, para a melhoria da atractividade da nossa avenida Lourenço Peixinho. Eu termino dizendo que a nossa avenida tem quase cem anos, com a configuração existente, foi idealizada por Jaime Magalhães Lima e veio a ser concretizada de facto pelo Dr. Lourenço Peixinho, que foi um homem de rasgo e é isso que nós estamos aqui a fazer, é idealizar o futuro da nossa cidade, estamos a planear eventualmente para mais um século. Tenho dito.”

Da Câmara Municipal

Vice-Presidente Carlos Santos: (275:56)

“Senhor Presidente da Assembleia Municipal quero agradecer-lhe a oportunidade que dá à Câmara de à uma hora da manhã dizer umas palavras!

De facto é uma generosidade da sua parte, que eu agradeço — e que não nos livra a nós de receber críticas de toda a gente por não dizermos nada.

E também dizer-lhe outra coisa: lamento a forma como foi despedida desta Assembleia a equipa técnica da Universidade de Aveiro que aqui esteve a falar sobre isto. Despedi-me deles em pé, não tive oportunidade em nome da Câmara de dizer-lhes nada sobre o seu trabalho e lamento a forma como eles aqui foram despedidos.

Acho que numa casa destas, não se deve tratar assim quem vem aqui dar o melhor de si. Portanto deixar esta nota já para sermos claros em relação a esta matéria.

Portanto e dizer-vos também o seguinte, foram aqui ditas coisas que eu tenho que clarificar claramente. Há um deputado que sempre que fala, fala em estratégia, estratégia, estratégia... e diz coisas como por exemplo, que isto foi, que o projecto da avenida foi feito ao arrefio do Plano de Mobilidade. Isso não é verdade, porque tal é reconhecido por ambas as partes, a equipa do Plano Municipal da Mobilidade diz que atrasou o procedimento por causa do estudo da avenida e a equipa da avenida também disse que consultou e que está em afinidade com o Plano Municipal de Mobilidade.

Também foi dito aqui, em relação ao Plano Director Municipal que está eternamente em revisão. De facto devo dizer o seguinte: que as Câmaras que têm o Plano Director Municipal mais avançado Aveiro é uma delas. Foram contactadas pela CCDR, para alterar a calendarização de trabalhos por causa da mancha ecológica nacional que foi alterada não é? A REN foi alterada e por essa razão o Plano Director Municipal agora o seu calendário foi alterado.

Também foi dito aqui que nós temos pior transporte público. Eu direi que nós podemos ter pior transporte público, mas temos neste momento melhor transporte colectivo de passageiros.

Nós neste momento temos melhor transporte colectivo de passageiros e na maior parte dos casos é mais barato para os utilizadores. Tenho que dizer isto, porque não posso deixar de dizer de outra maneira. E também dizer-vos o seguinte: - falou-se aqui muito em Viseu e alguém falou em Pontevedra. Deixar-vos uma nota que eu considero uma nota importante, porquê a ida a Pontevedra com os Presidentes de Junta e pela equipa incluído no projecto RAMPA, porquê? Porque Pontevedra tem sensivelmente os mesmos habitantes que Aveiro, tem as particularidades que Aveiro tem, vive perto do mar, é atravessada pelos canais da ria e tem semelhanças absolutas.

E foi bom muitos dos senhores falaram sobre o que aqui foi dito pela equipa da Universidade, não terem lá ido. E também dizer-vos que se o Presidente da Câmara de Pontevedra, aqui estivesse e ouvisse algumas das coisas que aqui foram ditas, ficava absolutamente arrepiado com o que aqui foi dito!? Porque toda a gente sabe que é um objectivo de todas as cidades, retirar carros do centro da cidade, não é eliminar carros do centro da cidade, é retirar carros e dar melhores condições aos peões. Pontevedra é uma cidade que recebeu vários prémios de acessibilidade e mobilidade e é uma cidade de referência em toda a Europa em relação a essa matéria.

Portanto eu gostaria de ter oportunidade de dizer à equipa da Universidade que aqui estive o seguinte: - que a encomenda que eles receberam foi aqui apresentada anteriormente e foi aqui votada, e foi aqui tratada, portanto não é novidade nenhuma, rigorosamente nenhuma em relação à encomenda. E o Prof. Jorge Carvalho, o Arquitecto Bruno Soares e o Eng.º Frederico Sá, fizeram uma intervenção tranquila, esclarecida, informada e clara.

Portanto e parafraseando aquilo que o Prof. Jorge Carvalho disse na parte final e se direi pessoalmente porque acho que o devo dizer, eu também sinto alguma segurança neste projecto que aqui foi apresentado.

E também dizer-vos em relação ao caso de Pontevedra o seguinte: - foi lá dito e há pessoas que aqui estão que o sabem, que em Pontevedra que há um único centro comercial. Que há um único centro comercial e que o povo de Pontevedra tem reagido e não permite que vão para lá nenhuns centros comerciais, mais nenhuns centros comerciais.

Não foi esta Câmara, que meteu aqui todos os centros comerciais. Não foi este executivo que meteu aqui todos os centros comerciais e não é este executivo o responsável por de facto o comércio ser menos solicitado e ter menos solicitações.

Portanto isto tem que ser dito na hora certa, na data certa, porque não pode deixar de ser de outra maneira. E também dizer que eu não estou agastado, nem estou com mau feito, nem tenho má vontade de aqui estar.

E também dizer que é muito deselegante falar em pessoas que aqui não estão. É muito deselegante falar. O Senhor Presidente da Câmara é muito raro faltar a uma Assembleia, toda a gente falta, todos os Presidentes de Câmara faltam à maior parte, a grande parte das Assembleias e também a Senhora Vereadora da Cultura não estar aqui não me parece muito grave isso.

Eu acho que é deselegante falar em quem não está cá. Eu acho que isso não é uma norma nem se deve fazer.

Portanto meus amigos quais as principais ideias? As principais ideias foi um livro que foi publicado com trinta pontos.

Mas há uma ideia principal que é percorrida por este executivo e pelos anteriores executivos. É um projecto louvável tirar tanto a influência do carro no centro da cidade. Em Pontevedra que tem todas as condicionantes e em termos de mobilidade e acessibilidade, o carro circula devagar pelo centro da cidade, quem lá reside pode circular com os carros e movimentar-se com os carros. Não me parece que este projecto que está previsto para aqui que impeça isso ou de alguma forma possa impedir isso.

Portanto meus Senhores muito obrigado, queria deixar unicamente estas notas para responder a algumas questões.”

Presidente da Mesa:

“Senhor Vereador, apenas para referir o início da sua intervenção, com certeza que deverá haver algum equívoco da parte do Excelentíssimo Senhor Vereador, na medida em que não assistimos a qualquer comportamento errado ou designadamente em termos de referência ou educativos. Este Parlamento sempre se pautou por essas mesmas referências e por um comportamento irrepreensível em relação aos seus próprios convidados e não se assistiu a nada que ferisse essa mesma postura.

E relembro ao excelentíssimo Senhor Vereador que o tempo de gestão da Câmara é da própria Câmara, foi-lhe dado e concedido o uso da palavra na intervenção em que enfim fez uma apresentação inicial. A título excepcional e não regimental foi permitido a participação de técnicos, em relação à apresentação deste mesmo projecto e depois foi perguntado se a intervenção da Câmara tinha sido encerrada e uma vez tendo sido encerrada, iniciámos a inscrição dos excelentíssimos senhores deputados.

Porém também foi referido da nossa parte, independentemente dessa circunstância, porque o tempo de gestão do tempo competiria à Câmara, da nossa parte uma referência e um elogio e um agradecimento público em nome desta Assembleia, foi referido isso e pode ser lido em acta esse mesmo agradecimento, dessa presença. De modo que, enfim, as palavras que proferiu são descontextualizadas e de modo algum correspondem à realidade tida. E relembro mais uma vez que o tempo de gestão da intervenção da Câmara e as intervenções, tendo sido concedida a intervenção dos excelentíssimos técnicos, pertence à Câmara Municipal de Aveiro.”

Membros da Assembleia

Vogal Manuel Alberto Reis (PCP)^{286:38}

Vogal Ivar Corceiro (BE)^{288:10}

Vogal Gonçalo Fonseca (PS) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:^{290:41}

“Muito obrigado Senhor Presidente. Começava por lembrar o Senhor Vereador Carlos Santos, que deve ser um problema de memória que tem. Mas ainda há um mês, dois meses, vossa excelência aprovou com a sua equipa no executivo da Câmara a abertura dos hipermercados ao domingo!? Não fomos nós, foi vossa excelência.

Portanto não venha fazer esse discurso demagógico da defesa do comércio tradicional e das zonas pedonais, quando ainda há dois meses teve a oportunidade de inverter essa tendência e não o fez! Portanto é disso que estamos a falar, de uma decisão sua de há dois meses atrás. Mas eu fiz quatro perguntas, que eram perguntas que me parecem, não sei se não conseguiu interpretar bem as minhas palavras, mas eu vou repetir, porque eram perguntas concretas e quando diz que a Câmara de facto não tem oportunidade para intervir, teve agora uma oportunidade para responder e para nos esclarecer e não quis esclarecer. Aquilo que eu apelidaria com algum à vontade e sendo até simpático de “cobardia política”.

Eu fiz-lhe quatro perguntas e vou repetir. O Senhor Vereador agora está ao telefone, eu vou esperar! É falta de respeito, Senhor Presidente. (Ouvem-se vozes do Vice-Presidente e ordem do Presidente da Mesa para prosseguir).

Não, não prossigo, isto é uma falta de respeito, quer dizer, era o que mais faltava não é? Eu só peço que fique registado em acta este episódio, porque de facto isto ultrapassa todos os limites.

Eu não vou dizer nada porque de facto não vale a pena. Fica por aqui a minha intervenção. Muito obrigado.”

Vogal Olinto Ravara (PPD/PSD) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:

“Estando perante um projecto delicado, dada a complexidade do que se está a abordar, parece-me (e respeitando todas as posições que se possam tomar sobre este assunto, que a todos diz respeito) parece-nos que de facto que, a proposta apresentada é aquela que se nos afigura mais razoável e mais consentânea. Aquela que salvaguarda mais os interesses de Aveiro e da própria avenida foi aquele que foi defendido aqui pela equipa de projecto. Muito obrigado.”

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

“É assim: na sequência do que disse aqui o meu parceiro de bancada, nada me vincula a mim nessa posição. Tenho dito.”

Vogal Susana Esteves (PPD/PSD) – Nos termos do n.º 2 do artigo 43.º do Regimento, requereu a sua transcrição em acta:

“Eu fico contente que hoje se discutiu aqui e não houve uma votação, porque as pessoas puderam-se manifestar.

Mas eu considero que este assunto é tão importante e tem uma importância que teve há uns anos atrás por exemplo a discussão sobre a construção ou não do estádio. E na altura toda a gente votou a favor e depois alguns vêm com desculpas – não, votámos, mas era assim, era assado, era não sei quê. Hoje toda a gente se arrepende.

Esta discussão tem a mesma importância e portanto as pessoas têm a obrigação de contribuir com o melhor que puderem e souberem. E portanto eu também não me revejo nessa declaração.”

Vogal Ivar Corceiro (BE)

Vogal João Barbosa (PS)

Vogal Susana Esteves (PPD/PSD)

Da Câmara Municipal

Vereador Carlos Santos:

“Creio que já foi tudo dito sobre esta matéria. O Ponto foi apresentado, foi debatido, foi bem apresentado, creio que está tratado.”

Não havendo mais intervenções, o presidente da Mesa deu por encerrada a quarta reunião da Sessão Ordinária de Setembro, informando que nos termos regimentais seguirá convocatória para a continuidade da sessão ordinária de Setembro.

Eram 01:30 horas do dia 25 de Outubro de 2012.

Para constar e devidos efeitos se lavrou a presente ata, que tem como suporte gravação digital de tudo quanto ocorreu na respetiva 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)