

## **TOMADA DE POSIÇÃO DO MOVIMENTO JUNTOS PELO ROSSIO**

### **relativamente ao Projeto apresentado pela Câmara Municipal de Aveiro para a Requalificação do Rossio**

Na sequência da apresentação da nova versão do Projeto apresentado pela Câmara Municipal de Aveiro (CMA) para a Requalificação do Rossio, a 03-01-2019, e tendo tido acesso à primeira versão do Estudo Prévio do referido projeto, o Movimento cívico Juntos pelo Rossio, vem apresentar a sua tomada de posição em sede de audição pública.

Contrariamente ao declarado no resumo do Estudo Prévio, avançado pela CMA, a solução apresentada não garante a sustentabilidade ao nível da mobilidade nem da qualidade urbana, quer ao nível ambiental quer ao nível social, pelo que, seguidamente, destacamos um conjunto de observações cuja análise consideramos essencial para qualquer tomada de decisão quanto à implementação do projeto em questão.

#### **Dos Estudos de Especialidade**

##### **1. Projeto de Arquitetura Paisagista**

A proposta apresentada para a organização e composição dos espaços verdes previstos no Projeto de Arquitetura Paisagista, que integra o Estudo Prévio para a Requalificação do Rossio está, logo à partida, condicionada pela proposta da construção do parque de estacionamento, que cria uma grande área impermeável e limita, por isso, as opções ao nível do desenho dos espaços verdes. Assim, as considerações a tecer neste domínio não estão diretamente relacionadas com o projeto de arquitetura paisagista apresentado, mas sim com a transformação do espaço, resultado da ideia de base que tem subjacente o parque de estacionamento em cave.

Importa relevar, antes de mais, alguns aspetos que caracterizam o Rossio enquanto Jardim urbano:

- Há carência de espaços verdes na área Norte da cidade de Aveiro, sendo o Rossio o único espaço verde com dimensão para desempenhar diversas funções, fundamentais na qualidade de vida da população.

- O carácter atual do espaço do Rossio é claramente de Jardim, maioritariamente permeável, com alguns espaços de clareira para diversas atividades.
- Há uma ligação identitária por parte da população local do Rossio, como Jardim, funcionando como um dos mais importantes espaços verdes da cidade e o único da zona Beira-Mar, bem como da zona Norte da cidade.
- O Rossio foi assumindo várias funções ao longo dos tempos (ex: Velódromo, Praça de Touros, Cinema ao Ar Livre, Feira de Março, Feira das Cebolas, Feira do Livro, Feira de Artesanato), revestindo-se, por essa razão, de grande valor simbólico para a memória coletiva de várias gerações.
- A existência de árvores adultas, de grande porte, é uma grande mais-valia, pelo seu desempenho ambiental (biodiversidade e metabolismo urbano, sumidouro de carbono, redução de poluentes atmosféricos e melhoria da qualidade do ar, sombra e barreira sonora), saúde, conforto urbano, lazer, climatização, entre muitas outras, o que se perderá, só se recuperando daqui a 15/20 anos.

A falta de manutenção do Jardim durante os últimos anos contribuiu definitivamente para a sua degradação. Sucede que, o modelo de praça urbana que se pretende implementar com o atual projeto para o Rossio não é adequado a um espaço com as características atrás referidas.

A construção do parque de estacionamento subterrâneo limitará e condenará irreversivelmente o tipo de espaço verde que se possa vir a executar na superfície, tal como é patente no Anteprojecto de Arquitetura Paisagista que integra o Estudo Prévio para o Rossio. De facto, apesar de ser reconhecido, neste estudo, que este espaço se caracteriza pela sua importante interconexão cultural aos elementos naturais e ambientais, constituindo um valioso património natural e cultural da cidade, incorporando uma matriz ecológica identitária de Aveiro, o que se prevê é a completa devastação das áreas verdes existentes, **com o abate da quase totalidade das árvores existentes**, limitando o porte e a dimensão das árvores e respetivas copas, que venham a substituir aquelas.

Reconhecemos a adequabilidade de algumas das propostas do Anteprojecto de Arquitetura Paisagista, nomeadamente no que toca à valorização da relação do Rossio com a Ria tanto ao nível urbano, como ambiental e paisagístico. De facto, a criação de espaços verdes, e de um corredor de árvores que liga esse espaço à cidade é igualmente benéfico tanto em termos sociais, como económicos, e particularmente turísticos. No entanto, este está totalmente condicionado à ideia de base de construção do parque de estacionamento, o qual

implica necessariamente que o espaço de jardim com árvores de porte e dimensão sejam remetidos para **zonas periféricas** da zona de implantação do mesmo, como é evidenciado na Figura 1, que integra a Memória Descritiva do Projeto, alterando o tipo de utilização que lhes é dado, bem como o seu desempenho ambiental.

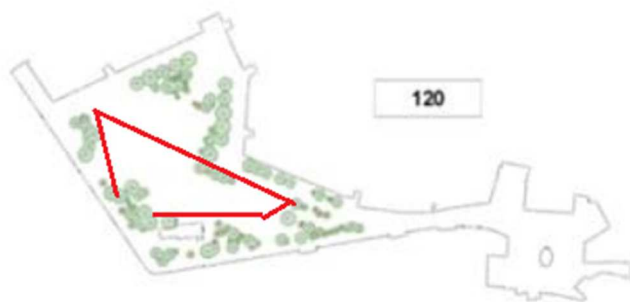


Figura 1: Aspeto da zona periférica de implantação de árvores face ao traçado do parque estacionamento  
Fonte: Adaptado de CMA e ARX (2018)<sup>1</sup>

Importa salientar, assim, que a intenção de plantar mais exemplares arbóreos do que os que existem atualmente é uma falsa questão, se compararmos com o atual espaço verde (e se não considerarmos a sua delapidação nos últimos anos), já que para além do referido espaço periférico a que ficarão confinadas, até poderem equivaler o aspeto ornamental e funções ambientais das atuais, teremos que esperar entre 15 a 25 anos. Este aspeto é evidenciado nas cartas anexas à memória descritiva do projeto de Arquitetura Paisagista, em que é apresentada a configuração do espaço verde a 5 e a 25 anos.

Existem, infelizmente, em Aveiro, vários exemplos de espaços urbanos carismáticos, que tinham uma dinâmica própria, conferida pelas suas características de fruição, proporcionada, entre outros aspetos, pela sua configuração e exemplares arbóreos, que foram transformados em “praças urbanas” esvaziadas na sua essência da dinâmica anterior. São os casos, bem conhecidos, da Praça Marquês de Pombal e do Largo do Alboi. Porquê repetir os mesmos erros sistematicamente e, agora, com um espaço com a importância do Rossio e tudo o que este representa?

---

<sup>1</sup> Figura constante do Diagrama Comparativo – Figura 12, sublinhado a vermelho nosso. CMA e ARX (2018). Memória Descritiva – Projeto de Requalificação do Largo do Rossio e Praça General Humberto Delgado.



Figura 2: Aspeto do Largo do Alboi antes e depois de intervenção urbanística

Resumindo, o papel e desempenho dos espaços verdes, enquanto espaços fundamentais no tecido urbano, não pode ser só visto em função de áreas ocupadas com “verde” ou número de árvores, mas também da configuração e composição dos mesmos, sendo que as pré-existências deverão ser sempre tidas em conta, nomeadamente como património público que encerram, havendo necessidade de se avaliar as perdas numa transformação desta natureza e evitar a repetição dos erros do passado noutros espaços da cidade de Aveiro.

## **2. Estudo de Tráfego e Procura de Estacionamento**

São demasiadas as falhas e debilidades dos estudos levados a cabo pela CMA, invalidando as conclusões, que a autarquia pretende extrair à força, da necessidade de um parque de estacionamento no Rossio.

O Estudo Prévio do projeto de requalificação do Rossio e os estudos técnicos de base, em particular o de Procura de Estacionamento Automóvel e o de Tráfego Automóvel, não têm em consideração as indicações do Plano Intermunicipal de Mobilidade da Região de Aveiro (PIMTRA), do Plano Municipal de Mobilidade de Aveiro (PMMA), do Plano Diretor Municipal (PDM) de Aveiro, da Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro, nem do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro (PEDUCA), não fazendo, sequer, qualquer referência a estes documentos.

Além de injustificáveis essas omissões, levanta-se a seguinte questão: com que sentido são todos estes Planos financiados pelo erário público, se depois, numa intervenção desta importância e com elevado impacto em diversos níveis, a autarquia não os tem em consideração?

O executivo camarário optou por levar a cabo estudos de procura de estacionamento e de tráfego automóvel, descurando completamente outros modos de deslocação, como se o automóvel fosse o único modo de chegar ao Rossio e ao Bairro da Beira-Mar, e como se o propósito fosse levar lá carros, ao invés de pessoas. Dada a importância deste projeto, era indispensável a realização de um verdadeiro estudo de mobilidade que contemplasse todos os meios de transporte e o estabelecimento de metas a atingir no futuro para cada um dos modos na zona.

Mais, estes estudos descuram completamente outros projetos de mobilidade do PEDUCA, tais como a Implementação do Sistema de Bicicletas Partilhadas, ou o Programa de Sensibilização para os Modos Suaves (ativos), os impactos que eles potencialmente terão e a realização dos indicadores de desempenho definidos pela própria autarquia na candidatura a financiamento do PEDUCA.

Num projeto com um impacto de várias décadas, os estudos não têm em consideração conceitos que são já uma realidade, como a mobilidade partilhada, a mobilidade como um serviço (MaaS: Mobility-as-a-Service) e os novos serviços de logística urbana. Estes, a par da crescente popularidade dos modos ativos de deslocação, pedonal e ciclável, assim como novas alternativas mais sustentáveis, vêm contribuir para a redução das necessidades da posse e de estacionamento de automóveis particulares.

Não são tidas, também, em consideração as indicações da União Europeia, do Governo Português, dos planos regional e municipal de mobilidade, do programa de financiamento e da própria candidatura ao PEDUCA, de uma redução da utilização e presença do automóvel e de uma repartição modal mais equilibrada.

Os estudos apenas consideram e modelam dois cenários: 1) sem intervenção e 2) construção do parque de estacionamento automóvel subterrâneo no Jardim do Rossio. Falham rotundamente ao não contemplar e avaliar outras opções mais concordantes com as boas práticas atuais de mobilidade e urbanismo, tais como parques periféricos e dissuasores, ou mesmo a otimização dos vários parques de estacionamento automóvel subutilizados já existentes no centro da cidade.

O estudo é vazio de uma política e de uma estratégia de mobilidade sustentável e não está enquadrado, nem no planeamento e ordenamento da cidade, nem na sua circulação rodoviária global. É ainda omissos no que diz respeito à inserção da obra e dos seus impactos no funcionamento da cidade como um todo.

O aumento de tráfego automóvel na Rua Dr. Bernardino Machado e na ponte da Eclusa, induzido pelo aumento de número de lugares de estacionamento da solução proposta pela autarquia, acarretará um investimento adicional de 1.2 milhões de euros suportados pelo erário público, com a construção anunciada da nova ponte levadiça paralela à existente, rotunda, acessos e estrada na zona do Ecomuseu Marinha da Troncalhada.

Podemos elencar um conjunto de aspetos mais específicos:

- Uma vez que no estudo não foram retratadas as operações de cargas e descargas, e dado que é uma zona com bastantes estabelecimentos comerciais, de restauração e hoteleiros, que necessitam efetuar este tipo de operações com alguma regularidade e proximidade, era importante ser estudado em que moldes é que as mesmas irão funcionar.
- De igual modo, e apesar de ser mencionado que existirá a possibilidade de circulação de bicicletas na área, deveria também ter sido aprofundada a análise em relação a esta temática bem como aos possíveis impactos na rede viária.
- A forma como a informação foi recolhida, tendo em conta as habituais metodologias de recolha de dados neste âmbito, não foi adequada.
- A solução apresentada acarreta uma desvantagem (em termos de tempo, distância e acessibilidade) para aqueles veículos que pretendem sair da zona do Rossio em direção à Avenida Lourenço Peixinho ou em direção à Rua do Batalhão dos Caçadores. Aparentemente, este facto não foi considerado nem analisado porque, de acordo com o modelo, representaria poucas viagens. No entanto, sendo este facto significativo, deve ser considerado e ter peso na decisão, o que implicará alargar a área em estudo.
- Por outro lado, o desvio do trânsito do Rossio para a ponte da Eclusa deveria ser alvo de uma análise mais aprofundada, pois a circulação em 2 sentidos (principalmente no acesso ponte) parece ser comprometida pela atual configuração (existe um estrangulamento notório que dificulta a passagem simultânea de 2 veículos, em sentidos opostos, no acesso à ponte). Se hoje em dia os condutores já sentem alguma dificuldade neste movimento, com o desvio de trânsito para esta zona, tenderá a ficar pior.

### **3. Estudo Geotécnico / Projeto de Estabilidade / Projeto de Movimento de Terras**

A solução apresentada, a concretizar-se, implicará custos muito elevados dada a complexidade da construção necessária a este tipo de intervenção, levantando sérias preocupações relativamente ao nível de competência da empresa responsável que vier a assumir a obra e que deverá ter comprovada experiência neste tipo de construção, sob pena de colocar em elevado risco a estabilidade da zona envolvente.

Com efeito, tal como apontado no próprio Relatório Geotécnico - Implantação de Parque Subterrâneo no Rossio de Aveiro, 2018, o contexto geotécnico que está em causa nesta construção é desfavorável e constitui um exigente condicionalismo de projeto tendo em conta, sobretudo, os solos de baixa consistência, com duas a três dezenas de metros de possança, submerso. Foi ainda destacada por este estudo a necessidade de serem criados mecanismos de salvaguarda que visem proteger o património edificado envolvente dada a verificação de eventuais riscos inerentes a uma intervenção com estas características.

No mesmo sentido, o Projeto de Estabilidade – Fundações de Estabilidade – Fundações, Contensões e Estruturas- Rossio de Aveiro, 2018, alerta para o facto de que, atendendo em grande medida aos solos de baixa consistência, com entre 20 a 30 metros de possança, submersos, o cenário geotécnico que se apresenta é muito condicionante e desfavorável.

Acrescem ainda preocupações relacionadas com o rebaixamento do nível freático já que, se não se mantiver equilibrado, as estruturas poderão acabar por sofrer assentamentos, o que pode levar a fissuras, com um significativo risco para os edifícios da envolvente.

Perante os referidos riscos, será necessário estabelecer uma campanha de monitorização apertada durante a fase de execução para prevenir situações de assentamentos e controlar os níveis de rebaixamento, sendo que tal não se encontra previsto nos estudos.

Tendo em conta este cenário geotécnico desfavorável e os elevados custos implícitos numa obra desta complexidade, questiona-se até que ponto se justifica tão avultado investimento, com os elevados riscos inerentes numa obra cuja necessidade ainda não foi demonstrada.

Realçar, por último que, não se encontram nos estudos disponibilizados evidências de que tenha sido efetuada uma análise rigorosa aos riscos inerentes a esta construção e do seu impacto para o edificado e população.

#### **4. Arqueologia**

Em fase prévia a opção mais correta, menos invasiva, e ao mesmo tempo menos onerosa para uma intervenção desta natureza, dadas as características do terreno, teria sido uma prospeção geofísica que permitiria em curto prazo obter uma planta global da infraestrutura, assim como o alçado/profundidade. A Câmara optou pela opção contrária.

No que concerne à utilização de meios mecânicos, os mesmos só deveriam ter sido utilizados na camada superficial e nunca abaixo do horizonte arqueológico. Isto contraria diretamente a metodologia de escavação mundialmente estabelecida. Esta decisão não cumpre com o previsto no plano de trabalhos, nem a tutela foi informada de tal decisão, pois nesse caso não teria sido dada a devida autorização. A Câmara dispõe de pelo menos um arqueólogo nos seus quadros, não se compreendendo a ausência da mesmo como supervisor da obra.

Contrariamente ao afirmado no Relatório Preliminar, não é verdade que se tenha realizado a escavação em camadas, facto este que foi determinante na descontextualização de todo o acervo, pondo em causa as camadas frágeis inferiores e especialmente as sepulturas.

A solução encontrada pelo projetista no que diz respeito à utilização de um espelho de água em contacto permanente com as ruínas colocará a médio prazo a sua integridade em risco, pois as estruturas estão compostas por argamassas pobres, com cal, que irão ser danificadas irremediavelmente com o contacto constante com as águas salobres. O caso comparativo utilizado pela Câmara de Aveiro em relação a um caso supostamente parecido - o de Santa Clara, em Coimbra - é claramente despropositado uma vez que aí as águas são doces e existe uma estrutura de ensecadeira que impede a água de entrar em contacto com as estruturas.

De salientar ainda a destruição de uma conduta de água, mais uma vez por causa da utilização indevida de meios mecânicos agressivos, que causaram a inundação de toda a área.

Todos estes condicionalismos motivaram uma denúncia tempestiva do Movimento Juntos pelo Rossio à Direção Regional de Cultura do Centro e IGAMAOT, que resultou numa fiscalização tempestiva pela tutela, a qual solicitou uma paragem imediata das obras até ao apuramento de responsabilidades.



## **Do não cumprimento dos princípios subjacentes ao financiamento PEDUCA e outros programas e planos**

No seguimento da publicação, pelo Portugal 2020, do Aviso relativo aos “Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano” (PEDU), o Município de Aveiro apresentou a sua candidatura a 29 de Setembro de 2015, tendo mobilizado as três prioridades de investimento possíveis:

- a) 4.5** - Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;
- b) 6.5** - Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído;
- c) 9.8** - Concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais.

O montante de investimento elegível proposto pelo Município foi de 30.261.500€, com uma afetação FEDER de 19.885.725€. A 31 de Maio de 2016 foi assinado o Contrato de Financiamento com uma afetação ao Município de Aveiro de 9.900.000€ de FEDER.

**QUADRO-RESUMO – Referências extraídas dos Planos constituintes do PEDU, sendo estes planos violados caso o projeto proposto pela CMA venha a ser implementado**

Resumo Candidatura PEDU	PMUSA – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Aveiro	PARU - PLANO DE AÇÃO PARA A REGENERAÇÃO URBANA (PARU)
<p>diagnóstico: Para reduzir o número de viagens em TI para os centros urbanos, serão necessárias novas bolsas de estacionamento periféricas e adequação das existentes. p.10</p> <p>-----</p> <p>(...) será necessário constituir bolsas periféricas de estacionamento; (...)Deverá ser penalizado o estacionamento no centro. (...) p.12</p> <p>-----</p> <p>criação de parques de estacionamento periféricos que sirvam de interface com o sistema de transportes públicos ou modos de mobilidade mais suave, p.26</p> <p>-----</p> <p>Intervenções em Interfaces de transportes públicos, nomeadamente em Parques de Estacionamento periféricos de apoio à intermodalidade, p.39</p>	<p>Pretende atingir uma diminuição de 20% na emissão de CO2, no âmbito do seu Plano de Ação para a Energia Sustentável (PAES). Ao nível dos transportes pretende-se igualmente atingir esse valor de redução de 20% p.2</p> <p>-----</p> <p>presença do automóvel na cidade é excessiva (...). Melhorar a sustentabilidade da mobilidade em Aveiro,(...)como diminuir e onerar a oferta de estacionamento no centro (...)p.4</p> <p>-----</p> <p>Objectivos Específicos - Redução da presença do automóvel no centro de Aveiro (...) p.13</p>	<p>FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA - Qualificação do Espaço Urbano no Centro Histórico - Reforço dos Centros: incluindo o Rossio, correspondem ainda aos centros funcionais e simbólicos, referência da identidade cultural de Aveiro. Tendo em conta a população residente, com índices e tendências elevadas para o envelhecimento, e a população visitante (...) será necessário compatibilizar as utilizações de modo a privilegiar os espaços de estadia, promover a acessibilidade, melhorar as condições para os modos suaves (...).As novas exigências ambientais e de eficiência energética concorrem também para a necessária adaptação, como mais um fator a ter em conta no reforço da centralidade destes espaços (...)p.161</p>

**Segundo as próprias Declarações do Sr. Presidente da Câmara Municipal de Aveiro no Debate Público sobre o Rossio a 10 de Julho de 2018:** *“O PEDU é um plano estratégico constituído por um conjunto de projetos relacionados com a mobilidade e a qualificação urbana; têm de ter coerência entre si, lógicas idênticas e ligação física; a mobilidade descarbonizada é uma prioridade com projetos de valorização do modo pedonal e ciclável.”*

No PEDUCA estão incluídos:

- Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas.
- **Plano de Ação para a Regeneração Urbana (PARU) - onde se insere a intervenção proposta para o Rossio e onde o parque de estacionamento subterrâneo, não é mencionado no Plano. Apesar de se situar no mesmo local, fazer parte dos mesmos concursos e projetos de conceção e de intervenção, o referido parque vai obrigar à destruição do Jardim existente e condicionar fortemente qualquer intervenção ao nível do solo.**
- **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUSA) - apesar de a intervenção proposta pela Câmara Municipal para o Rossio contemplar a construção de um parque de estacionamento subterrâneo dentro da ARU (Área de Reabilitação Urbana) este é omitido também no plano de mobilidade.**
- Refere-se ainda que, no domínio da Mobilidade Urbana Sustentável (PI4.5.), o município apenas podia propor investimentos integrados em Plano de Mobilidade definido à escala da Comunidade Intermunicipal (Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro – [PIMTRA](#)). O Movimento foi assim consultar o PIMTRA no sentido de verificar se aí consta a identificação de necessidades de estacionamento no Rossio, não existindo qualquer referência às mesmas.

Segundo a CMA, *“um dos objetivos deste projeto é a redução da área reservada a automóveis e da quantidade de automóveis a circular no Rossio.”* [http://www.cm-aveiro.pt/pages/753?news\\_id=2990&fbclid=IwAR30jGJH9WGtfXt7ibA5Fg3fmg74iZXmSZuebLof93I7GBrhzWDiM19zHBw](http://www.cm-aveiro.pt/pages/753?news_id=2990&fbclid=IwAR30jGJH9WGtfXt7ibA5Fg3fmg74iZXmSZuebLof93I7GBrhzWDiM19zHBw)

Ora, se o objetivo é a redução da quantidade de automóveis, qual a necessidade da “Nova Ponte sobre a Eclusa e reperfilamento da Rua da Marinha da Troncalhada”, tal como está previsto realizar pela CMA?

Caso o projeto venha a ser implementado, ou seja uma praça com um parque de estacionamento subterrâneo, o mesmo **contraria** não só o compromisso assumido pela Autarquia nos planos supra identificados no QUADRO-RESUMO, e que estiveram na base da análise de mérito que determinou a elegibilidade do PEDUCA e do respetivo quadro de investimentos, como também os seguintes documentos:

- A) Regulamento Específico do Domínio da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (Portaria n.º 57-B/2015, de 27 de Fevereiro), sobretudo nas suas**

**Secções 9 e 18**, relativas a “ Promoção de Estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de território, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável” e a “Reabilitação e Qualidade do Ambiente Urbano”, respetivamente.

**B) Programa Operacional Regional do Centro, ao abrigo do qual os PEDU são financiados, conforme exposto no Eixo Prioritário 9**, nomeadamente, no que diz respeito à necessidade de reforçar a rede urbana (CIDADES) (pp 288 a 314) , em que são apresentados objetivos, metas, e em que, no contexto da PI 6.5, para além do reforço do exposto no regulamento específico, se lê “Resultados esperados: Pretende-se melhorar a qualidade do ambiente urbano, a revitalização e a regeneração dos centros urbanos e a **redução da poluição atmosférica e sonora**”; e, portanto, também no que diz respeito aos objetivos correspondentes às metas assumidas a nível europeu, como o **CLIMA E ENERGIA “20/20/20”** e estratégia de cidades sustentáveis, criativas e inteligentes (“Desenvolvimento de soluções inovadoras de regeneração urbana baseadas em **soluções sustentáveis** e que privilegiem a economia local, com a consolidação de uma rede policêntrica de cidades de média dimensão criativas e inteligentes, incluindo um especial **enfoque no uso eficiente da energia**, gestão otimizada de equipamentos, **consolidação de espaços públicos e espaços verdes inovadores, adoção de mecanismos de mobilidade sustentável**, assim como a promoção da criatividade e da produção cultural inovadora”); Em termos de resultados esperados: “Pretende-se promover a **descarbonização da economia e da sociedade** e a **redução de emissões de CO2 e de outros poluentes atmosféricos** (tais como PM, NO2 e ozono), apoiando o desenvolvimento de **modelos e sistemas de transportes ecológicos com baixo teor de carbono**, e novos padrões de consumo energético. Dada a situação vivida na Região Centro no que se refere à utilização de recursos energéticos com maiores emissões de carbono, deverá ser promovida a **transição para tecnologias e recursos energéticos mais sustentáveis**, apoiando a **transição para uma economia de baixo carbono. Os projetos a apoiar devem estar enquadrados nos planos de mobilidade urbana sustentável, que devem incluir planos sobre a qualidade do ar e sobre o ruído. Nos planos de mobilidade deve constar um calendário para a sua execução e incentivos e medidas/ações a implementar.**”

- C) Aviso de convite para apresentação das candidaturas, nomeadamente quanto à necessidade das intervenções de Promoção da Mobilidade Urbana Sustentável (PI4.5) deverem estar ancoradas em **estratégias de baixo teor de carbono**, incluindo a **promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável**, e, como tal, focadas nas medidas dirigidas ao sistema de mobilidade com o objetivo **da redução das emissões de gases com efeito de estufa**, bem como da diminuição da intensidade energética. E também na **PI6.5**, o Aviso estipula que “o Município deve apresentar a sua estratégia para as ações a desenvolver na prioridade de investimento 6.5 – Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a **reduzir a poluição do ar** e a **promover medidas de redução do ruído (...)**”.

A questão que se coloca é a de saber se é ou não admissível/viável a atribuição do financiamento PEDU a um projeto de requalificação, no âmbito da **prioridade de investimento 6.5** e, bem assim, aos projetos abrangidos pela **prioridade de investimento 4.5**, tendo em conta que:

1. A Câmara Municipal de Aveiro não comunicou, aquando da sua candidatura, que, **em simultâneo com a implementação de projetos cofinanciados focados no desenvolvimento urbano sustentável**, iria criar um parque de estacionamento subterrâneo (ainda que com fundos privados), cuja construção obriga à destruição do Jardim existente, condicionando fortemente as possibilidades de intervenção ao nível do solo, localizando-se o parque de estacionamento debaixo do local de requalificação de um jardim (Rossio), promovendo assim a potencial entrada de mais veículos motorizados para o centro histórico, a antítese dos princípios e enquadramento do PEDU (AIDUS do Acordo de Parceria Portugal 2020). O projeto concursal apresentado é único, dando lugar, conseqüentemente a um projeto único.

2. O projeto que ganhou o concurso público, **contraria** o proposto pela Câmara Municipal de Aveiro nos documentos Candidatura **PEDU, PMUSA e PARU**, nomeadamente nos aspetos referidos no QUADRO RESUMO, bem como nos **documentos reguladores** supra identificados.

Ainda que Câmara Municipal tenha omitido a sua intenção relativamente à construção do parque de estacionamento naquele local, e por isso não o tenha incluído nos elementos de candidatura avaliados e aprovados pela AG do PO financiador, a sua eventual construção, demonstra uma total incoerência e desrespeito pelos compromissos urbanos e

ambientais assumidos na candidatura e que determinaram a sua aprovação e financiamento das operações constantes em cada um dos três planos.

3. Se a Câmara Municipal vai permitir a construção de um parque de estacionamento no coração da cidade, (sendo que os parques de estacionamento existentes estão a ser subutilizados relativamente à sua capacidade), **umentando a produção de ruído e a poluição do ar**, e os Fundos Europeus vão estar, em paralelo, a apoiar a implementação de soluções sustentáveis (parques periféricos, ciclovias, descarbonização das cidades), não será isto um contrassenso e um mau uso dos dinheiros públicos? Vamos estar a promover as estratégias de redução de carbono por um lado e a aumentar a carbonização por outro?

4. O indicador de avaliação de resultado, “Aumento do grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano”, **não poderá ser aferido** uma vez que, tanto quanto nos é possível saber, não foi realizado qualquer inquérito prévio à intervenção, **conforme a Autarquia se havia comprometido** na candidatura PEDU, bem como no PARU de 2015.

Com efeito, nesse documento, no seu ponto **“III.5.5 Indicadores de Realização e Resultado”** (págs. 112 e ss), são apresentados pelo Município de Aveiro um conjunto de indicadores de realização e resultado no âmbito do PEDU, sendo que quanto ao *Indicador de Resultado*, o Município de Aveiro assume que o PARU permitirá um aumento igual ou superior a 2, do grau de satisfação dos residentes que habitam no território da Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro. Define ainda que “a medição deste indicador será efetuada através da realização de inquéritos à população, sendo expectável a realização de 3 inquéritos nos seguintes momentos: **1º trimestre de 2016 (ponto de partida) / 1º trimestre de 2019 (reportado a 31 de dezembro de 2018) e 1º trimestre de 2021 (reportado a 31 de dezembro de 2020).**”

Não tendo o referido inquérito sido realizado, o procedimento Camarário não cumpre, nem com o que se propôs realizar no âmbito dos Planos que assumiu, nem com o Aviso de convite para apresentação das candidaturas, nomeadamente quando este refere que: “Nos termos do n.º 10 do artigo 65.º do Decreto-Lei n.º 137/2014, o PEDU é objeto de avaliação intercalar em 2019, **sendo alvo de ajustamento, em sentido decrescente ou crescente, em função do grau de concretização dos indicadores de realização e resultado contratualizados**, efetivamente alcançados com referência a 31 de dezembro de 2018.”

Ora, face ao exposto, consideramos que o financiamento se encontra comprometido na medida em que não será possível aferir qualquer grau de concretização deste indicador, uma vez que a autarquia não levou a cabo qualquer questionário para aferição da situação de partida, o que é impeditivo da correta análise da evolução do grau de

satisfação antes e após investimento. Este facto é tanto mais grave quanto, de acordo com o Decreto-Lei n.º 159/2014 de 17 de Outubro, que estabelece as regras gerais de aplicação dos programas operacionais, é dito que “(...) merece particular destaque o **princípio da orientação para resultados concretos** que perpassa todo o regime jurídico de aplicação dos FEEI. Assim, o presente decreto-lei prevê a **valorização dos resultados de uma operação**, decorrendo da sua avaliação consequências financeiras, **sendo que o grau de cumprimento e de incumprimento dos resultados acordados no âmbito de uma operação releva, nos termos a definir na regulamentação específica, como critério de determinação do montante de apoio financeiro a conceder**, na operação em causa e no momento do pagamento do saldo final, bem como fator de ponderação no procedimento de seleção de candidaturas subsequentes dos mesmos beneficiários, independentemente dos fundos e das tipologias das operações em causa.”.

Acresce ainda o facto de que o argumento apresentado da redução de 9000 para 4300 metros quadrados de estacionamento e circulação de viaturas no exterior, reduzirá também as emissões de CO2, não é verdadeiro, já que o estacionamento e a circulação automóvel na procura do mesmo dentro do parque de estacionamento subterrâneo vão aumentar.

Na análise do atual estudo prévio não encontramos indicação de sistemas de extração e filtragem das emissões de CO2 para o exterior, sendo que as mesmas serão diretamente lançadas para a superfície. Com um aumento líquido de 140 lugares de estacionamento no Rossio e com todo o fluxo automóvel que isso representa, as emissões de CO2 serão seguramente superiores, princípio totalmente contrário ao que os financiamentos FEDER para o PEDUCA determinam e obrigam.

### **Do Financiamento Municipal vs. Financiamento Privado**

Inicialmente o Sr. Presidente da CMA fez referência a que o investimento só seria interessante para um futuro investidor privado se se verificassem as seguintes condições:

- Investimento público Previsional: 1.207.921 € com Dotação FEDER:1.026.733 €
- Investimento privado com uma **capacidade de 300 carros: 5.000.000 €**

Ora, neste momento o estudo prévio refere um investimento total de 8.600.000 €, com uma redução de 14% de lugares de estacionamento subterrâneo (cerca de 40 lugares) e um **aumento de investimento na ordem dos 50% (cerca de 2.392.000€)**:

- Investimento público Previsional: 1.207.921 € com Dotação FEDER:1.026.733 € (assume-se que se mantém, já que não existe nova informação pública sobre isto)
- Investimento privado com uma **capacidade de 260 carros: 7.392.079€**
- No concurso de ideias, para 300 lugares, tínhamos um investimento de 5.000.000€ para o privado, o que se reflete num custo de 16.666€/carro
- No estudo prévio temos 260 lugares para um investimento de 7.392.000€ para o privado, o que se reflete num custo de 28.431€/carro

De que forma é que se justifica a continuidade do interesse de um privado perante uma redução de 40 lugares disponíveis e um aumento de custo de cerca de 50% face ao valor comunicado em Assembleia Municipal? Assumirá a CMA o pagamento de parte do estacionamento subterrâneo?

E tendo em conta que o estudo prévio não refere o número de lugares exclusivos disponíveis para a população e comerciantes, quantos restarão para o futuro investidor explorar? E a que preços?

### **Dos riscos inerentes à intervenção projetada**

Analisando a globalidade dos estudos de base do projeto apresentado, constatamos que não foram realizados estudos de avaliação de impacto relativamente ao edificado, tal como estudos de impacto socioeconómico e ambiental, o que, desde logo, fragiliza a sustentabilidade do projeto.

### **Da não necessidade da obra e das alternativas**

Relativamente à exclusão da possibilidade dos terrenos da antiga lota poderem vir a ser utilizados para estacionamento, conforme afirmações por parte do Sr. Presidente da CMA <https://www.dn.pt/lusa/interior/ribau-diz-que-antiga-lota-nao-e-alternativa-para-parque-no-rossio-de-aveiro-10467923.html>, alegando que *“todos os terrenos desde o viaduto da A25 até ao fim da lota é domínio privado da administração do Porto de Aveiro”*, salientamos que:

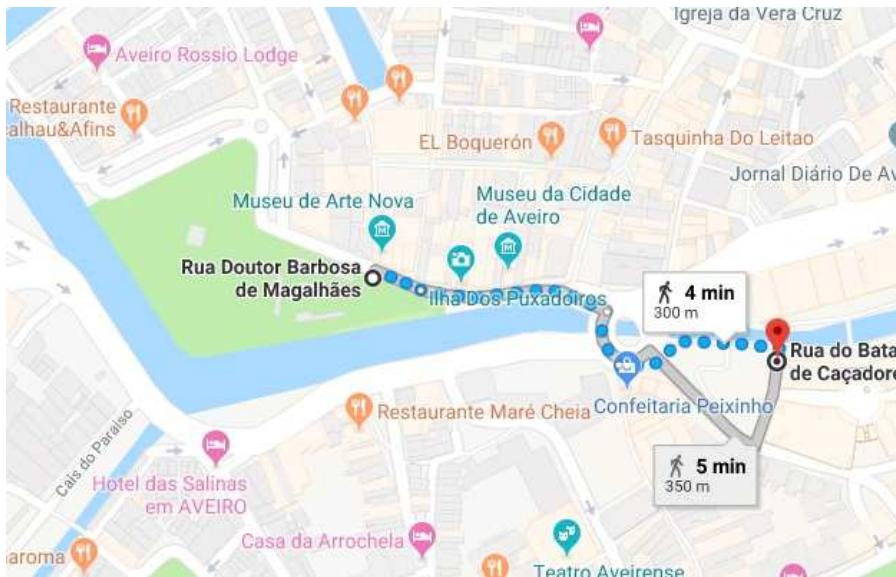


- É pública a existência de um parque de estacionamento de autocaravanas no terreno situado a partir do viaduto da A25 em direção à lota (com espaço para cerca de 120 lugares para automóveis) e a existência de um terreno para apoio a obras camarárias, espaços esses que sempre foram responsabilidade da CMA.
- Numa entrevista publicada no Jornal Público a 24 de Setembro de 2018 (<https://www.publico.pt/2018/09/24/local/noticia/terrenos-da-antiga-lota-de-aveiro-podempassar-para-o-municipio-1844807>) é afirmado o seguinte: *“A câmara municipal de Aveiro pode vir a receber os terrenos da zona da antiga lota “por acordo de cedência de uso”, “com plenos deveres e obrigações para que o município faça investimentos de manutenção básica e conquista de investidores”. Quem é o garante é Ribau Esteves, presidente da autarquia, com base num “acordo informal” alcançado com a ministra do Mar, Ana Paula Vitorino. O edil espera ter o acordo oficializado no papel – e assinado - até ao final do ano (2018), de forma a poder dar início a um projeto pelo qual os aveirenses já esperam há muito.”*

Concluimos assim que, a haver vontade política, também podem ser equacionadas e negociadas alternativas naquele espaço, independentemente dos terrenos não serem atualmente da CMA. Sendo para nós claro que a opção de estacionamento subterrâneo não é uma solução viável, pela mesma razão de que grande parte dos problemas de obra que temos vindo a identificar para o Jardim do Rossio, poderão também ali vir a ocorrer.

A CMA não tem levado em linha de conta a disponibilidade de mais de 2000 lugares em 5 parques estacionamento subterrâneo existentes, a uma distância máxima de 9 minutos a caminhar, sendo que 1500 desses lugares estão a cerca de 5 minutos (cf. imagens *infra*). É conhecida publicamente a subutilização destes espaços, pelo que não se compreende esta opção estratégica para a cidade, devendo, isso sim, ser criada e melhorada a sinalização de encaminhamento para esses mesmos parques, que se localizam apenas a breves minutos do Jardim do Rossio:

### Distância do Jardim do Rossio até ao estacionamento do Fórum



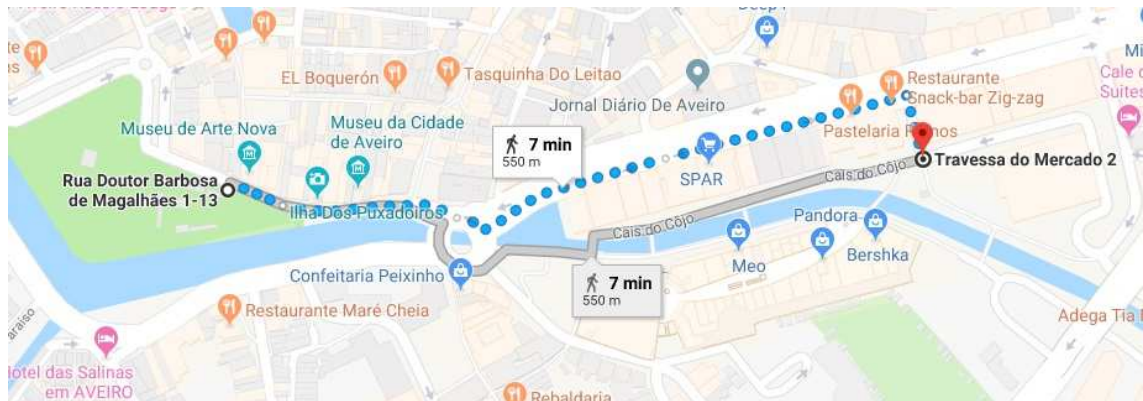
### Distância do Jardim do Rossio até ao estacionamento do Edifício Ana Vieira



### Distância do Jardim do Rossio até ao estacionamento da Praça Marquês de Pombal



### Distância do Jardim do Rossio até ao estacionamento do Mercado Manuel Firmino



### Distância do Jardim do Rossio até ao estacionamento junto ao Calçado Guimarães



As declarações públicas do Sr. Presidente da CMA, que associam este projeto da Câmara para o Jardim do Rossio ao interesse dos três hotéis de 5 estrelas projetados para a nossa cidade, levam-nos a questionar se esse fator se deve sobrepor aos interesses da população, aos interesses dos moradores, aos interesses dos que votam, aos interesses do comércio local e de todos aqueles que, em conjunto, têm vindo a impulsionar o turismo em Aveiro e fizeram dele o que é hoje.

### Da Audição Pública

De realçar que, em sede de audição pública determinada pela CMA, não foi disponibilizado publicamente o conjunto de documentação que compõe o Estudo Prévio, facto ao qual veementemente nos opusemos, fazendo chegar essa preocupação ao Sr. Presidente da Câmara, tendo inclusivamente solicitado a prorrogação do prazo da referida audição.

Consideramos que, dada a importância do projeto em causa, a população devia ter sido envolvida desde o momento zero deste processo. Jamais se poderia submeter a transformação integral de um espaço tão emblemático para a cidade como é o Largo e Jardim do Rossio, a um concurso de ideias nos moldes em que o mesmo foi realizado. Tal procedimento por parte do Executivo Camarário comprova que este é um projeto estrategicamente errado e que nunca foi pensado na sua génese para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos de Aveiro e das gentes do Rossio.

A CMA não potenciou os devidos espaços de debate das alternativas, integração de ideias e assunção de resultados, esquecendo não só a população em geral, como particularmente os residentes, o comércio local, os bares, os alojamentos, os restaurantes, as empresas de serviços turísticos, entre outros, porquanto não foram estes devidamente auscultados. Surgiram, ainda assim, notáveis iniciativas promovidas autonomamente, dada a necessidade de discutir o tema e as suas implicações, de onde resultou inequívoca a objeção total a este projeto com parque de estacionamento subterrâneo, tendo a população publicamente demonstrado o seu descontentamento atendendo às consequências adversas e incomensuráveis do projeto em causa.

## **Conclusões**

Pelo exposto, o Movimento Juntos pelo Rossio, na qualidade de movimento cívico da cidade de Aveiro, e em representação da população que connosco se tem afirmado contra a concretização deste projeto, considera que:

- O Jardim do Rossio deve ser reabilitado, melhorado e requalificado, como estava descrito no manifesto eleitoral sufragado pelos eleitores, mas não destruído.
- Existem alternativas ao parque de estacionamento subterrâneo, seja na zona próxima da antiga lota, seja através da maximização de utilização dos parques de estacionamento já existentes no centro da cidade e que estão claramente subutilizados, por exemplo o Parque do Fórum Aveiro, o Parque da Praça Marquês de Pombal, o Parque Edifício Ana Vieira, o Parque do Mercado Manuel Firmino e o Parque do Edifício Calçado de Guimarães.
- A CMA conhece estas alternativas, não tendo, no entanto, apresentado qualquer argumento ou justificação quanto ao porquê de se optar pela solução do parque de estacionamento debaixo do Jardim do Rossio em detrimento das restantes alternativas operacionalmente viáveis.

- Não foi elaborado um inquérito de satisfação aos residentes, prévio à intervenção, contrariamente ao compromisso assumido pela CMA na candidatura ao financiamento PEDUCA.
- Em oposição às reconhecidas boas práticas e tendências das cidades sustentáveis, a CMA não tem em conta, neste projeto, outras formas de mobilidade, como se o automóvel fosse o único modo de chegar ao Jardim do Rossio e ao Bairro da Beira-Mar com o propósito de levar lá carros e não pessoas.
- Não foram realizados estudos de avaliação de impacto, quer ambiental, quer ao nível do impacto da obra nas edificações envolventes, como também ao nível do impacto socioeconómico para os comerciantes e empresários locais durante o tempo de construção (de pelo menos 18 meses, segundo o estudo da CMA), e também aos benefícios reais que este projeto trará aos seus negócios.

**Pelo que, o Movimento Juntos pelo Rossio apela ao Executivo Camarário que:**

a) Requalifique o Largo e Jardim do Rossio respeitando o espaço verde existente, sem o destruir, reforçando-o com as infraestruturas necessárias para que seja fruído pela população como espaço de lazer e de convívio, sem esquecer a sua relevância enquanto espaço de grande valor simbólico para a memória coletiva.

b) Desista de levar a cabo a construção do parque de estacionamento subterrâneo debaixo do Jardim do Rossio, porquanto o mesmo acarreta riscos significativos, ao mesmo tempo que condiciona em absoluto a configuração atual do Jardim, tratando-se de um projeto cuja necessidade não está demonstrada, existindo alternativas viáveis quanto à sua localização.

Caso tal não se verifique, esta decisão camarária, ao não integrar os contributos que a Sociedade Civil e o Setor Privado têm vindo a sugerir ao longo deste processo, corre o sério risco de violar irreversivelmente não só os valores mais elementares da participação democrática, mas principalmente, os direitos fundamentais dos cidadãos.

Aveiro, 25 de Janeiro de 2019.

Movimento Juntos pelo Rossio