



ATA

Aos vinte e três dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e vinte e três, pelas vinte e uma horas, no Auditório da Universidade do Minho, sob a Presidência de José João Torrinha Martins Bastos, secretariado por Pedro Miguel Vilhena Abreu Roque Figueiredo e Cristina Patrícia Lemos Fernandes, reuniu a Assembleia Municipal de Guimarães, em sessão extraordinária, com a seguinte Ordem de Trabalhos.-----

ORDEM DO DIA -----

ASSEMBLEIA -----

PONTO ÚNICO – DIREITO À MOBILIDADE – PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL.-----

APROVAÇÃO DA ATA EM MINUTA -----

Pelas **vinte e uma horas e dez minutos** foi declarada **ABERTA A SESSÃO**.-----

Estiveram presentes os seguintes membros: Eleitos diretos: (PS) - José João Torrinha Martins Bastos, Pedro Miguel Guimarães Marques da Cunha, Armindo José Ferreira da Costa e Silva, Maria de Jesus Teixeira Carvalho, Hugo Francisco Monteiro Teixeira, José Manuel Nogueira Teixeira Bastos, Maria da Conceição da Cunha e Castro, Pedro Miguel Vilhena Abreu Roque, Susana Gabriela Meireles Campos Nunes, Jorge Manuel Costa Nunes, Hugo Maciel Tavares de Freitas, Elsa Cristina Silva Ribeiro, Augusto Rafael Capela Duarte, Carlos Alexandre Lopes Rodrigues Ribeiro, Maria Joaquina Oliveira Antunes, David José Gonçalves Faria, João Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, Elvira Matos da Silva Fertuzinhos, Pedro Manuel da Silva Mendes, Márcio Rafael da Silva Ferreira, Clara Sofia Abreu Barros, José de Castro Dias e Maria José Teixeira Martins; (PSD) – Ana Paula Cardoso Lemos Damião, César Nuno da Costa Teixeira, André Faria Ferreira, Carlos Jorge Caneja Amorim, Ana Margarida da Costa Teixeira, Ana Sofia Rodrigues Teixeira,

Manuel José Araújo Ribeiro, Margarida Pinheiro Pereira, Rui Armindo da Costa Freitas, Daniel André de Sousa Rodrigues, Isabel Cristina Gonçalves Gomes de Sousa, Carlos Vítor da Cunha Gonçalves e Amadeu Júnior Marques de Castro; (CDS-PP) - Teresa Maria Esquível Sequeira Braga Costa Faria e Paulo Miguel Lima Peixoto; (CDU) - José Manuel Torcato Ribeiro, Inês Alves Rodrigues e Pedro Manuel Pastor Torcato Ribeiro; (CH) - André Filipe Mendes de Castro Almeida; (BE) – Sónia Cristina Patrocínio Gonçalo Ribeiro.

Inerência do cargo de Presidente de Junta: Martinho Eurico Martins Fernandes – PSD, José de Castro Antunes – PS, Maria de Fátima Saldanha Cardoso – PS, Luís Miguel Freitas Marques Carvalho Soares – PS, Maria Odete de Abreu Lemos – PS, Vítor Duarte da Cunha Matos Pereira – CDS-PP, António Martins Gonçalves – PSD, António Gonçalves Vilela – PS, Augusto César Fernandes Guimarães – PS, Agostinho Salgado Faria – PS, Paulo Manuel Ferreira da Silva – PS, Cristina Patrícia Lemos Fernandes – PS, Isilda Gomes da Silva – PS, Manuel da Costa Teixeira – PS, António Brás Mendes Pereira – PS, Joaquim Jorge da Mota Pereira – PS, João Manuel Gonçalves Miranda – PS, Domingos Vaz Peixoto – PS, Maria Manuela Magalhães Ferreira da Costa e Silva (em representação da Junta de Freguesia de Polvoreira) – PS, Serafim Lopes Fernandes (em representação da Junta de Freguesia de Ponte) – PS, Natália Maria da Silva Fernandes Ribeiro – PSD, Samuel Armando Oliveira Ribeiro (em representação da Junta de Freguesia de Ronfe) – PS, Miguel Fernando Ribeiro Bessa Moreira – PS, António Alberto da Costa Martins – PSD, António José da Silva Ribeiro – PSD, Néilson Cristiano Gonçalves Ferreira – PS, Ricardo Jorge Carvalho de Castro – PS, Luís António da Silva Costa Abreu – PS, José Augusto da Costa Araújo – PSD, Tiago José Xavier da Silva – PSD, José Carlos Fernandes da Cruz – PS, David Patrício Lopes Araújo – PS, Vítor Manuel da Silva Pais – PS, Diogo António Alves Costa – PSD, Guilherme Paulo Ribeiro Abreu – PS, Flávio Romeu de



Sousa Freitas – PS, João Carlos Silva Alves – PS, Rui Porfírio Lopes Silva – PSD, Rosa Andreia Neves Azevedo (em representação da Junta de Freguesia de Prazins Santo Tirso e Corvite) – PS, Francisco Ferreira Gonçalves – PS, Tiago João Matos Rodrigues – PSD, Daniel Filipe Macedo de Oliveira – PSD, Armindo Filipe da Silva Lopes – PS, Manuel Fernando Alves Cardoso – PS e Carlos Alberto Peixoto de Sousa – PS.-----

Ausências inferiores a trinta dias: Tiago Vieira Laranjeiro, Vasco Manuel Azevedo Marques, Francisco Costa e Silva, Emídio Guerreiro, André Filipe de Castro e Sousa Casalta, Isabel Filipa de Lemos Moreira Leite, Rui Alexandre Pereira Barros da Cunha Pereira, José Pedro Ribeiro Salazar, Susana Manuela Marques Araújo, Pedro Miguel Teixeira Pereira Santos, Carlos Manuel Abrunhosa Borges, Elva Raquel Camarero Cancela Gusmão, Maria Adelaide Andrade Silva, Sérgio Alberto Castro da Rocha, Carlos Alberto Alves Miranda Oliveira, Alberto Manuel Gonçalves Mota, Sónia Ermelinda Matos Silva Fertuzinhos, Célia Maria Abreu Magalhães, César Manuel Castro Machado e André Guimarães Coelho Lima.-----

Faltaram os seguintes membros: Alexandra Santos Gonçalves Ferreira, Joaquim Jorge Rodrigues Pereira, Alexandre Nuno Vaz Batista de Vieira e Brito, João Paulo Serra Salazar, Armando de Jesus Freitas Fontão, José Luís Oliveira Pereira, José Pereira da Silva e Marta Filipa da Silva Gonçalves.-----

A **Câmara Municipal** esteve representada pelo Presidente da Câmara, Domingos Bragança Salgado, e pelos Vereadores, Adelina Paula Mendes Pinto, Paulo Rui Lopes Pereira da Silva, Paula Cristina dos Santos Oliveira, Nelson José Guimarães Felgueiras, Alice Sofia de Freitas Soares Ferreira Fernandes, Ana Maria Prego de Faria Berkeley Cotter, Bruno Alberto Vieira Fernandes, Ricardo José Machado Pereira da Silva Araújo e Hugo Miguel Alves Ribeiro.-----

----- **ORDEM DO DIA** -----

ASSEMBLEIA.-----

PONTO ÚNICO – DIREITO À MOBILIDADE – PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL.-----

O Presidente da Mesa da Assembleia Municipal anunciou que o Professor José Gomes Mendes iria apresentar o Estudo de Apoio à Decisão para a Criação de um Sistema de Mobilidade Bus Rapid Transit (BRT) e que o Professor Álvaro Costa iria apresentar o Estudo de Transporte Público em Via Dedicada em Guimarães. -----

Terminada a apresentação dos estudos, o **Presidente da Mesa da Assembleia Municipal** disse que se ia dar início à primeira ronda de questões por parte dos Grupos Municipais. -----

Sónia Cristina Patrocínio Gonçalo Ribeiro, do Grupo Municipal do BE, começou por agradecer aos Professores José Mendes e Álvaro Costa a apresentação dos estudos e a disponibilidade para prestarem esclarecimentos sobre um assunto que disse considerar de imensa relevância para Guimarães. De seguida, referiu um período que Portugal foi considerado o sétimo país com a melhor rede de autoestradas e que isso levou a que, naturalmente, se adotasse por determinados tipos de transporte, nomeadamente, o transporte particular e o transporte de mercadorias e passageiros. Nesta sequência, quis saber se o Professor José Mendes considerava que a preponderante diminuição na escolha da ferrovia como meio de transporte se relaciona com a evidência de, ao longo do tempo, se terem posto em prática escolhas políticas que condicionaram os mencionados tipos de transporte como sendo a única e a mais apta solução para responder às necessidades das populações. Quis saber, ainda, se considerava se as soluções que foram equacionadas no estudo não obrigam a uma quebra da capacidade do transporte de mercadorias na região. Por



último, perguntou se o Professor Álvaro Costa considerava que o estudo por ele desenvolvido não deveria ter sido elaborado há mais tempo, por entender que a linha ferroviária que existe não serve a população, acrescentado que, atualmente, não se faz um uso adequado daquele meio de transporte. -----

André Filipe Mendes de Castro Almeida, do Grupo Municipal do Chega, quis saber a opinião do Professor José Mendes sobre o que merece uma aposta imediata e forte: se uma terceira travessia sobre o rio Tejo ou uma ligação Guimarães-Braga sobre carris. Ao Professor Álvaro Costa perguntou, a propósito da ligação a Vila Nova de Famalicão, se Guimarães poderia beneficiar de uma ligação por BRT a esse concelho. -----

José Manuel Torcato Ribeiro, do Grupo Municipal da CDU, disse que a CDU ouve com muita atenção tudo aquilo que possa contribuir para a melhoria das condições de mobilidade, mas, principalmente, para a inclusão de Guimarães no Plano Ferroviário Nacional. Prosseguiu, dizendo que nenhum dos estudos aponta como favorável a construção da ferrovia e que, ao contrário do que acontece nos restantes concelhos que compõem o Quadrilátero Urbano, Guimarães ficou de lado na proposta do Plano Ferroviário Nacional. Acrescentou que Guimarães tem uma capacidade de exportar superior à de importar, tendo feito notar que nenhuma das soluções apresentadas prevê a possibilidade de existir transporte de mercadorias. Prosseguiu, dizendo que não considera sério que se construa uma narrativa robustecida pelos custos associados à ligação ferroviária, quando essa questão não se coloca noutros lugares. Terminou, dizendo que a atual linha ferroviária não tem condições para funcionar normalmente, quanto mais com mercadorias. -----

Paulo Miguel Lima Peixoto, do Grupo Municipal do CDS-PP, começou por

agradecer a visão imparcial que a Academia trouxe sobre um tema que urge decidir bem e que a sessão extraordinária da Assembleia Municipal permitiu analisar e esclarecer as opções de quem legitimamente decide. Prosseguiu, dizendo que o estudo alerta que Guimarães se vai afastando do corredor e das paragens do serviço de alta velocidade, pelo que importa ponderar em que medida o seu peso socioeconómico demanda uma ligação eficaz e fiável. Assim, perguntou: Guimarães, nesta fase de decisões, deve apenas reivindicar o seu posicionamento como um dos elos de ligação do Quadrilátero, centralizado também ferroviariamente em Braga? Não nos encontramos em risco de deslocalização de atividades superiores de maior valor acrescentado bruto e de perda de atratividade de residentes e empresas para Guimarães em benefício de Braga e Famalicão? O risco de isolamento e perda de protagonismo de Guimarães no contexto da região relativamente à rede de alta velocidade não irá enfraquecer o próprio Quadrilátero Urbano? Terminou, dizendo que a maior preocupação do CDS-PP é o enfraquecimento continuado de Guimarães. -----

Ana Sofia Rodrigues Teixeira, do Grupo Municipal do PSD, colocou as seguintes questões: Qual o tempo médio e o tempo mais curto estimado para a ligação de Guimarães à estação de alta velocidade do Porto, com recurso à requalificação da linha Guimarães-Lousado e à criação de via dupla? Serviria os interesses de Guimarães esta opção com ligações mais rápidas e menos paragens até para possibilitar o transporte de mercadoria cuja referência tem sido relegado para segundo plano? De todos os trajetos possíveis para a ligação à alta velocidade, qual aquele que tem o tempo de viagem mais curto e quão mais curto face aos outros possíveis? O recurso ao BRT prevê quarenta e cinco minutos para a ligação direta à futura estação de alta velocidade de Braga. Tendo em conta a relação custo-benefício, considera ser esta uma oferta competitiva face ao transporte próprio ou



outras opções de transportes públicos existentes? Nesta opção, o concelho de Guimarães fica dependente do concelho de Braga estar disponível para fazer um troço adicional na sua rede BRT. Tem alguma análise concreta da exequibilidade técnica dos espaços-canaís? Em termos financeiros, poderá ainda ser obtido financiamento para qualquer uma das obras? Qualquer solução que faça o desenho de uma ligação Guimarães-estação de Braga tem impacto nos documentos do planeamento de Braga, cujo PDM já está em fase adiantadíssima de revisão. Sabe se o PDM de Braga prevê essa possibilidade? Numa lógica de ligação direta à estação de alta velocidade de Braga, não seria pertinente e competitivo trabalhar uma opção de serviço de transporte público coletivo via A11, com autocarros elétricos, dedicados exclusivamente ao transporte de passageiros para a estação? Quando Braga tem financiamento assegurado para o BRT ainda é exequível a solução metro de superfície para ligar Guimarães à alta velocidade? -----

André Faria Ferreira, do Grupo Municipal do PSD, colocou as seguintes questões: No âmbito do Plano Ferroviário Nacional, para quando se prevê a reformulação e realocação de apeadeiros na linha ferroviária que liga Guimarães ao Porto? O estudo do professor Álvaro Costa aponta a linha férrea entre Guimarães e Lousado para resolver o problema da mobilidade a sul e apresenta três opções de serviço, um dos quais de vinte em vinte minutos. Esta solução compromete ou não uma solução rápida ao Porto e ligações de longo curso por exemplo através do serviço alfa considerando que atualmente temos uma linha única? Ou seja, o regresso do serviço alfa a Guimarães e o aumento da frequência de ligações rápidas e urbanas ao Porto, através de serviço de interidades e alfa, é compatível com este serviço de maior frequência de ligação a sul até Lousado? Para compatibilizar este serviço de vinte em vinte minutos a sul e para assegurar

uma ligação rápida ao Porto não é necessária a duplicação da via? Esta solução de mobilidade a sul, serviço de vinte em vinte minutos, não interfere só com Guimarães tem implicações também nos concelhos de Vizela, Santo Tirso e Trofa. O que pensam estes concelhos sobre isto? Foram consultados?

José Manuel Nogueira Teixeira Bastos, do Grupo Municipal do PS, perguntou, relativamente ao início do projeto, se a opção for LRT, se implicará dilatar no tempo o início da obra e o seu término e, se sim, se existe alguma estimativa do tempo que pode alterar a previsão que foi apresentada no estudo. Quis saber, ainda, a propósito dos custos associados a uma solução BRT versus LRT, se forem considerados princípios como a coesão e a equidade, se não poderão ser suficientemente expressivos para suportarem uma maior ambição para um território como Guimarães, que se revela de grande importância para a balança comercial e se posiciona na terceira posição enquanto território exportador. -----

Sobre as questões apresentadas, o **Professor José Mendes** começou por referir que existiu um desinvestimento na ferrovia em Portugal ao longo de décadas mas que, lamentavelmente, não se consegue rescrever a História. Prosseguiu, recordando que Portugal, até metade do século passado, era um caso impressionante pelo forte investimento na ferrovia, quando comparado internacionalmente, tendo referido que essa facilidade de investimento justificava-se, por um lado, porque as alternativas não eram competitivas e, por outro lado, porque o processo de urbanização não era aquele que encontramos hoje. Disse, ainda, que hoje reinvestir em ferrovia é muito complexo em termos de custo e patamares de viabilidade. Sobre a questão das mercadorias, disse que a alta velocidade não serve para o transporte de mercadorias e que aquelas podem ser transportadas de noite ou pelas linhas existentes. Prosseguiu, referindo que fazer uma estimativa orçamental para uma linha ferroviária tem um grau de incerteza muito grande, acrescentado



que o serviço de comboio pesado (HRT), o serviço de metro ligeiro (LRT) ou o serviço de BRT têm custos completamente distintos. Disse que a ferrovia foi sendo fechada porque a procura não conseguiu manter o serviço e que, no seu entendimento, o caminho mais inteligente a percorrer é o de colocar objetivos altos, mas que tenham a possibilidade de se realizar parceladamente, sem hipotecar o que se possa fazer mais à frente, pois de outra forma não vão servir a procura. Sobre a questão do isolamento e da perda de relevância de Guimarães face a outras cidades e, no caso concreto, no contexto do Quadrilátero Urbano, disse que é algo que se pretende colmatar e que era necessário um canal dedicado que dê garantias, acrescentado que a ideia passa por criar um sistema que sirva ao longo do percurso e não um sistema ponto-a-ponto. Relembrou, a propósito do custo entre o investimento de BRT versus LRT, que é necessário compreender que não se trata somente do custo da infraestrutura, mas também do custo do serviço, dizendo que não se pode descurar o racional económico de exploração e de procura daquilo que o justifique, sob pena de prejudicar os princípios de coesão e de equidade. Defendeu que a opção, numa primeira fase, pelo sistema BRT pode evoluir mais tarde para um sistema LRT, não hipotecando, dessa forma, uma ambição mais alta e não prejudicando os princípios de coesão e de equidade. -----

Sobre as questões apresentadas, o **Professor Álvaro Costa** começou por referir que neste território a mobilidade das pessoas e a liberdade é garantida pelo carro e que, por esse motivo, o desafio é maior para começar a alterar os padrões de mobilidade. Disse que tentou desenvolver um sistema que começasse a estruturar transporte público e que quando tivesse massa crítica pudesse evoluir para um sistema de LRT. Sobre o transporte de mercadorias, referiu que como a indústria neste território é polinucleada, ou

seja, os movimentos das mercadorias são muito dispersos no território, entende que o camião é o melhor meio de transporte. Disse não ver a possibilidade de qualquer uma das linhas, quer seja pela velocidade, quer seja pela dispersão no território, poder vir a servir para o transporte de mercadorias. Em relação à possibilidade de autocarros elétricos fazerem ligações rápidas por autoestrada considera que pode ser uma solução viável para o território de Guimarães, em certas vilas, a curto prazo. Terminou, referindo que não se pode apenas pensar em infraestrutura, deve-se pensar também no serviço e naquilo que se vai criar com esse serviço. -----

Terminada a primeira ronda, o **Presidente da Mesa da Assembleia Municipal** disse que se ia dar início à segunda ronda de questões por parte dos Grupos Municipais. -----

André Filipe Mendes de Castro Almeida, do Grupo Municipal do Chega, começou por relembrar que, em 1988, o Conselho de Ministros aprovou o Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro e que, desde então, já se fecharam setecentos quilómetros de ferrovia. Por esse motivo, entende que a ferrovia não é competitiva, não porque o passageiro não procura o comboio, mas porque a via se fecha ao passageiro. Quando se fala em contabilização de benefícios no Plano Ferroviário Nacional, disse não compreender como uma via entre Guimarães-Braga por carris não pode ser considerada um benefício. Terminou, questionando ao Professor Álvaro Costa se no seu estudo prevê a possibilidade de ligação Guimarães-Famalicão por BRT, na sequência de no Plano Ferroviário Nacional se abordar uma ligação entre Fafe-Póvoa de Varzim. -----

José Manuel Torcato Ribeiro, do Grupo Municipal da CDU, disse não considerar justo para Guimarães que a discussão seja conduzida pelos custos acrescentando que uma decisão política assenta numa opção de desenvolvimento. Referiu a pouca transparência que existe muitas vezes nas



tomadas de decisões, por nem sempre tudo ser explicado e fundamentado. Disse considerar que podemos ter uma voz que possa criar outro tipo de dinâmica do que aquela que atualmente estamos confrontados e para debater se aquilo que está previsto para o nosso desenvolvimento nos serve ou não. Referiu que, para a CDU, a questão fundamental é essa – para o nosso desenvolvimento, é ou não importante a via-férrea? Prosseguiu, dizendo ser importante conhecer a posição dos restantes grupos municipais em relação a esta matéria, uma vez que quando optamos pelo sistema de BRT, mais tarde ele apenas pode evoluir para um metro de superfície, nunca para uma ferrovia. Expôs a angústia que sentiu com a apresentação dos dois estudos, nomeadamente na matéria dos custos, uma vez que ao colocar a tomada de decisão meramente desse ponto de vista, para um território como Guimarães, que considera ser um concelho com elevado valor do ponto de vista económico a nível nacional, compreende a razão para o país estar a ficar desertificado, justificando que num território do interior este argumento ainda se coloca com mais profundidade. Terminou, perguntando onde está a coesão territorial e a solidariedade na tomada de decisão e acrescentou que para termos um país minimamente equilibrado, não se pode falar apenas em custos. -----

Paulo Miguel Lima Peixoto, do Grupo Municipal do CDS-PP, colocou as seguintes questões: Qual o compromisso existente para a implementação de uma estratégia ferroviária para Guimarães, quer seja de ligação à estação de alta velocidade, quer seja para maior conectividade, seja local ou regional? Considerando muito positiva a ligação ao Avepark, foi já estimado o tempo de ligação ferroviária e estudadas as conectividades para esta acessibilidade? Foi identificado Famalicão como um eixo importante no fluxo rodoviário e como tal é necessário encontrar uma solução alternativa ao

transporte rodoviário. Não tendo sido apresentada nenhuma solução, é possível identificá-la? Concordam que neste contexto Guimarães perde relevância estratégica dada a ausência de uma estratégia ferroviária que incluía Guimarães? -----

André Faria Ferreira, do Grupo Municipal do PSD, colocou as seguintes questões: Sabe-se apenas por declarações do Senhor Secretário de Estado que o investimento necessário seria de mil milhões para a linha ferroviária Guimarães-Braga. Mas qual seria o seu traçado? Qual a extensão total da linha? E qual a localização do referido túnel de nove quilómetros? Existem alternativas de rotas à que supostamente foi estudada? Consideraram algo aquando dos vossos estudos? Prosseguiu, referindo que recentemente responsáveis governamentais manifestaram posição clara, rejeitando a ligação Guimarães-Braga através de uma linha ferroviária pesada com base no elevado custo financeiro. Nessa sequência, perguntou se tinham conhecimento do estudo que fundamenta a posição do Governo. Acrescentou que a linha do Vale-de-Sousa tem um rácio por quilómetro de linha de dois mil duzentos e setenta habitantes, tendo financiamento aprovado. Transmitiu que uma possível ligação Guimarães-Braga tem um rácio de nove mil novecentos e nove habitantes por quilómetro de linha. Disse que o Governo considera esta ligação como financeiramente inviável e, por esse motivo, questionou aos Professores sobre o que pensam dessa matéria. Terminou fazendo referência a uma conferência promovida pela Ordem dos Engenheiros, onde foi aventada a possibilidade de se construir uma linha de comboio direta entre Braga e Guimarães que pode custar entre quatrocentos a quatrocentos e cinquenta milhões, perguntando se conhecem esse parecer que consta do Portal Ferroviário? -----

Isabel Cristina Gonçalves Gomes de Sousa, do Grupo Municipal do PSD, perguntou se não se deveria aprofundar estudos numa rede que interligasse



ATA Nº 18 Fls. 7
SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DE 23 DE FEVEREIRO DE 2023
MANDATO 2021/2025

o Quadrilátero Urbano e se articulasse com uma ligação à alta velocidade, num quadro de investimento alargado. Disse constatar que, após análise da reformulação da linha férrea, que o estudo é omissivo quanto ao apeadeiro de Lordelo. Nessa sequência, perguntou se vai ser proposta alguma intervenção nesse apeadeiro, tendo em conta os atuais problemas de acessibilidade. Quis saber a razão de não se equacionar a otimização dos apeadeiros e as suas localizações, no sentido de melhorar o serviço da linha férrea, reduzindo o número de paragens e, conseqüentemente, a duração da viagem. Terminou, perguntando se Guimarães está em condições de poder tomar decisões para resolver os problemas de mobilidade, o que falta para a decisão e o financiamento e, ainda, se é possível obter financiamento comunitário, seja para a ligação à alta velocidade, seja para a mobilidade interna. -----

José Manuel Nogueira Teixeira Bastos, do Grupo Municipal do PS, sobre a impossibilidade de rescrever a História na matéria do desinvestimento da ferrovia, disse considerar importante existir uma reflexão de forma amadurecida. Nessa sequência, e considerando a possibilidade de haver uma evolução de BRT para LRT, perguntou quando é que seria expectável que ela se tornasse necessária e que fluxo justificaria essa opção. Terminou, referindo que a infraestrutura é um investimento necessário, que deve ser dimensionado e que tem de obedecer a um racional. -----

Sobre as questões apresentadas, o **Professor José Mendes** começou por referir que procurou elencar um conjunto de opções que possam responder às necessidades, apresentar os números e concluir que eles apontam para uma determinada solução, numa perspetiva a dez anos. Acrescentou que o Plano Ferroviário Nacional não é um compromisso calendarizado e orçamentado, é um estudo de planeamento. Disse que as ligações

identificadas são as que se justificam, à luz de um conjunto de critérios, concluindo que o que está apontado para Guimarães, em sede de Plano Ferroviário Nacional, é a ligação a Braga, que inicialmente se deve fazer por sistema de BRT, que pode evoluir, mais tarde, para LRT. Prosseguiu, dizendo que o Plano Ferroviário Nacional, à ressalva das grandes ligações internacionais, praticamente não propõe novas linhas, à exceção da linha de alta velocidade. Disse que quando se compara tempos de viagens, não se pode fazer uma comparação direta com o automóvel e, quando se faça, é preciso relativizá-la em benefício do transporte público. Referiu ser importante dar coesão e conectividade ao Quadrilátero Urbano e que a ligação de Guimarães à alta velocidade, em Braga, resolve um quarto do problema. Acrescentou que o tema do desinvestimento na ferrovia é um facto e que para traçar e implantar uma linha ferroviária, hoje, num território como o Baixo Minho, é de uma exigência de custo brutal pela razão da urbanização difusa do território, concluindo que a alta velocidade vai introduzir uma dinâmica diferente ao território, em termos de realocação de residência e empresarial. Disse considerar que, num contexto de maior fluxo de pessoas, com um território funcionalmente mais pequeno, cidades como Guimarães ganham. Terminou, dizendo não achar impossível que se avance para a solução de sistema de BRT e, depois, num espaço de menos de dez anos, haver uma oportunidade de avançar para o passo seguinte, acreditando que vai existir uma grande alteração socioeconómica por esta via. -----

Sobre as questões apresentadas, o **Professor Álvaro Costa** disse concordar com o Professor José Mendes quando referiu que a alta velocidade vai alterar muito o território. Prosseguiu, dizendo que a evolução do sistema de BRT para LRT depende da alteração dos Planos Directores Municipais. Acrescentou considerar que não há clientes de transporte público e que para



se ter um sistema mais estrutural se deve estruturar o território em função do sistema, porque este, por si, não vende um produto que não esteja ligado à procura do território. Terminou, a propósito do seu estudo, dizendo que o objetivo para a linha ferroviária existente consistiu em integrar melhor as estações, tentar manter, tanto quanto possível, o que existe e dar-lhe oferta, aumentando a frequência para que seja utilizado. -----

O **Presidente da Mesa da Assembleia Municipal** reiterou os agradecimentos ao Professor José Mendes e ao Professor Álvaro Costa por terem acedido a comparecer na sessão extraordinária da Assembleia Municipal de Guimarães e prestar os esclarecimentos que lhes foram solicitados. -----

FINALIZAÇÃO -----

André Filipe Mendes de Castro Almeida, do Grupo Municipal do Chega, começou por referir que a mobilidade urbana não é simplesmente o ato de se deslocar de um ponto para outro dentro da cidade, mas um sistema que procura satisfazer as necessidades das pessoas nos seus deslocamentos. Para que isso aconteça, acrescentou ser necessário uma boa gestão do trânsito, segurança e diversificação de canais de transporte. Citou exemplos históricos em que a infraestrutura de transporte foi fundamental para o desenvolvimento de povoações e cidades, como a construção de estradas, portos marítimos, ferrovias e aeroportos. Observou, no entanto, que essas infraestruturas muitas vezes levaram à perda de importância de certas regiões e ao desaparecimento da população ao seu redor. No caso específico de Guimarães, disse que a cidade não possui rios navegáveis ou um aeródromo, que as estradas nacionais estão congestionadas, acrescentado que a autoestrada é a única forma de exportar e importar mercadorias de forma mais rápida e industrial. Nessa sequência, defendeu a ferrovia como a única alternativa viável para o concelho, especialmente se houver um

serviço regular e competente. Terminou, perguntando ao Presidente da Câmara Municipal sobre a sua reação e quais as ações que desenvolveu para reverter a exclusão da cidade da alta velocidade e como percebe o futuro de Guimarães em relação à modernização e relevância no cenário nacional.

Teresa Maria Esquível Sequeira Braga Costa Faria, do Grupo Municipal do CDS-PP, começou por destacar Guimarães como cidade histórica, que remonta há quase novecentos anos, e acrescentou que essa é uma marca identitária do concelho que orgulha todos os vimaranenses. Salientou a importância de Guimarães em diversas áreas, nomeadamente, a histórica, a empresarial, a académica, entre outras, acrescentando que, quando feita uma análise no âmbito da inclusão, numa área mais abrangente como é o Quadrilátero Urbano do Minho, Guimarães ainda ganha mais escala. Mencionou que, geograficamente, Guimarães tem uma proximidade quilométrica ao aeroporto internacional do Porto e ao porto de Leixões, o que se traduz num ponto forte quando avaliado sob a perspetiva do fator tempo. Destacou a importância estratégica para o desenvolvimento do país da linha de alta velocidade entre Lisboa e Porto, bem como da linha de alta velocidade entre Porto e Vigo. Prosseguiu, reiterando a preocupação da assimetria que se coloca Guimarães, em termos de mobilidade, no âmbito do Quadrilátero Urbano, por não possuir uma ligação à rede ferroviária de alta velocidade, tendo feito notar o que representa ser um grande desafio para o desenvolvimento sustentado e consolidado do concelho. Acrescentou que Guimarães perdeu a única viagem que tinha direta do alfa pendular para Lisboa e que, por esse motivo, entende ser facilmente compreensível o quão estratégico é existir uma conectividade direta à linha ferroviária de alta velocidade a partir da estação de alta velocidade que está prevista para Braga. Por essa razão, expressou a preocupação sentida pelo facto de o Plano Ferroviário Nacional não contemplar a almejada ligação ferroviária



entre Guimarães e Braga, o que pode contribuir para a perda de competitividade económica e social em relação aos dois concelhos concorrentes que fazem parte do Quadrilátero Urbano. Mencionou a velha máxima de que "*até ao lavar dos cestos ainda é vindima*", demonstrando a esperança de que até ao dia vinte e oito ainda fosse possível fazer ver às entidades competentes a pertinência e a importância de incluir esse investimento no Plano Ferroviário Nacional. -----

José Manuel Torcato Ribeiro, do Grupo Municipal da CDU, começou por fazer referência à intervenção do deputado do PCP, Agostinho Lopes, em 2020, onde propôs a ligação de Braga a Guimarães por comboio, a construção de uma nova estação na capital minhota e uma Gare Intermodal do Baixo Minho, a recuperação para o metro da desativada via entre Famalicão e Póvoa de Varzim e a criação de uma nova linha de acesso rápido à Galiza. Prosseguiu, acrescentando que a CDU defendeu a promoção da Assembleia Municipal extraordinária, apoiada por todas as bancadas político-partidárias, por considerar que o Plano Ferroviário Nacional em discussão pública não contempla o que sempre defendeu e, sobretudo, não serve os interesses de Guimarães. Disse, ainda, que o Plano propõe o abandono da construção da ligação ferroviária direta entre Guimarães e Braga, e a possibilidade da subsequente ligação até Barcelos, concluindo a ligação ferroviária entre os concelhos do Quadrilátero Urbano. Criticou a falta de referência à ligação ferroviária de Guimarães e Braga no Plano Ferroviário Nacional, justificada pelo Governo com um conjunto de ligações que dificilmente terão volume suficiente para justificar uma solução ferroviária pesada. Sobre a ligação ferroviária entre os concelhos que compõem o Quadrilátero Urbano, citou a solução apresentada no Plano de ser uma "*solução de transporte em sítio próprio ligeiro para estas cidades*

que, ainda que possa numa fase inicial ser rodoviário, com um sistema de Bus Rapid Transit”, acrescentando que essa solução não foi orçamentada ou calendarizada. Recordou a intervenção do Ministro da Economia, em outubro de 2022, que afirmava que devia “transformar o Quadrilátero Urbano numa das locomotivas da economia do país”, e em janeiro que esperava que “haja desenvolvimentos significativos na modernização e digitalização de muitas empresas do polígono industrial do país, com o quadrilátero que é Braga, Guimarães, Famalicão e Barcelos, onde está concentrada grande parte da produção industrial, e que essas empresas continuem a ser competitivas”. Prosseguiu, referindo que, no final de janeiro, o Secretário de Estado das Infraestruturas mencionou um túnel de nove quilómetros para a ligação ferroviária entre Guimarães e Braga, sem apresentar qualquer estudo que sustentasse estes números. Sublinhou, por um lado, que o Plano Ferroviário Nacional não explicita os fundamentos técnicos que justificam a opção do Governo de abdicar da ligação ferroviária direta entre Guimarães e Braga e, por outro, que se desperdiçou a possibilidade de enquadramento nos financiamentos comunitários, incluindo no PRR. Acrescentou que a CDU não tem conhecimento de qualquer estudo técnico do Governo que suporte a proposta do Plano Ferroviário Nacional. Disse, ainda, que a maioria municipal do PS prefere assumir o papel de porta-voz do Governo, desvalorizando a sua obrigação na defesa intransigente dos interesses de Guimarães. Declarou que, na opinião da CDU, a desistência da ligação ferroviária direta entre Guimarães e Braga constituiu um erro e demonstra a falta de visão no planeamento estratégico para o transporte ferroviário em Portugal. Transmitiu, ainda neste âmbito, que a dinamização da economia numa zona do país com uma densidade populacional elevada, um povoamento difuso e uma malha industrial constituída por muitas pequenas e médias empresas, reclama medidas de



incentivo à utilização do transporte ferroviário, pelo que deve o Governo envidar todos os esforços e disponibilizar os meios necessários para garantir o fecho da malha ferroviária em todo o distrito. Recordou que o concelho de Guimarães não tem oferta de serviços alfa e praticamente não tem serviços de intercidades, o que tem consequências negativas para a região. Disse, considerar que a proposta de Plano Ferroviário Nacional não responde às necessidades de desenvolvimento da região, limitando-se a adiantar intenções mais ou menos abstratas, com datas longínquas ou inexistentes, sem prioridades ou calendário e sem qualquer investimento no reforço da ferrovia para deslocações inter-região. Enfatizou que é necessário envidar todos os esforços para garantir o desenvolvimento da região através da ferrovia e incentivar a utilização do transporte ferroviário. Terminou, dizendo que a CDU não desiste e quer apanhar o comboio, lançando um convite e desafio para a participação de todos os vimaranenses nesta viagem. -----

Sónia Cristina Patrocínio Gonçalo Ribeiro, do Grupo Municipal do BE, começou por aludir ao estudo de sistema de transporte em via dedicada para Guimarães onde foi mencionado que a baixa procura pelo transporte ferroviário em relação ao transporte individual é justificada pelos horários e frequência inadequados, além da má localização dos apeadeiros. Levantou a questão sobre que medidas o Município adotou no passado para reverter essa realidade ou se chegaram a essa conclusão apenas agora. Disse que a ligação entre Guimarães e Braga se mostrava desadequada e pouco funcional, nos horários atuais, o que obriga à procura de alternativas, seja pelo transporte público rodoviário, seja pelo uso de transporte individual. Acrescentou, ainda, que essa procura de alternativas resulta do desinvestimento na rede ferroviária que vem de décadas. Destacou o

período liderado por Cavaco Silva em que o foco foi a construção de autoestradas, aumentando o poder das empresas de camionagem e, conseqüentemente, o recurso ao automóvel. Recordou que, em 2016, o Conselho e Administração da Infraestruturas de Portugal apresentou um plano de investimento em infraestruturas ferroviárias chamado "Ferrovia 2020", que se revelou um exercício falhado e deixou antever que apenas no âmbito do Portugal 2030 seria possível esperar melhorias significativas na ferrovia. Disse considerar tratar-se de uma escolha política que hipoteca o futuro e desenvolvimento sustentável do país, argumentando que soluções mais baratas no presente podem resultar em custos mais altos no futuro e impactos ambientais mais graves. Salientou, ainda, a relevância da região no contexto da balança comercial do país afirmando ser fundamental garantir uma ligação ferroviária eficiente no Quadrilátero Urbano, para o transporte de passageiros e mercadorias. Disse, ainda, que essa medida não só aumentaria a acessibilidade da região ao resto do país, como também valorizaria Guimarães e Braga como polos do Minho. Mencionou ser incompreensível que a ligação do alfa entre Guimarães e Lisboa, cancelada durante a pandemia, não tenha sido reativada, considerando poder fazer parte de um plano estratégico de enfraquecimento da região, em especial, e da ferrovia, em particular, em detrimento do transporte rodoviário mais caro e mais poluente. Referiu que, embora seja favorável à ligação de alta-velocidade, essa solução por si só não resolve tudo, pois não se garantem as ligações a todas as capitais de distrito, enfraquecendo muito as regiões do país. Por fim, a propósito das soluções apresentadas, disse entender que o metro de superfície apresenta menor sustentabilidade com um prazo de vida de cerca de doze anos, e que o BRT precisa da construção de uma via dedicada para ser eficaz. Referiu a proposta de investimento na ligação ferroviária Guimarães-Braga como sendo a mais acertada para o



desenvolvimento da região e do país. Destacou, ainda, que, embora possa exigir um investimento inicial maior, a longo prazo, esta aposta na ferrovia se apresenta como a mais vantajosa, sustentável e amiga do Ambiente, reduzindo significativamente o número de camiões nas estradas e, conseqüentemente, as emissões de CO2. Recordou uma recente declaração do Ministro do Ambiente e da Ação Climática, Duarte Cordeiro, que afirmou pretender incluir o apoio à ligação entre Guimarães-Braga até à futura estação de alta velocidade, por BRT, no plano Portugal 2030. Embora o Plano Nacional Ferroviário não apresente uma data concreta para a concretização deste projeto, referiu que Guimarães precisa saber se o Executivo Municipal aceitará novamente relegar os interesses da região e dos vimezanenses para segundo plano, sem que da parte desse Executivo sejam dados sinais claros de que esta escolha política não serve os interesses de Guimarães. -----

César Nuno da Costa Teixeira, do Grupo Municipal do PSD, fez a sua intervenção, lendo, em voz alta, o texto que a seguir se transcreve: “O concelho de Guimarães tem, efetivamente, problemas de mobilidade internos. Graves e estruturais. E esta é a nossa prioridade. A mobilidade interna é, como todos nós que aqui vivemos e trabalhamos, muito complicada. E, infelizmente, pouco ou nada se evoluiu na solução dos problemas há muito diagnosticados. As ligações entre a Cidade e as áreas de Ronfe, das Taipas e de Lordelo são um teste à paciência de quem vive em Guimarães ou de quem nos visita. Outro problema de Guimarães é a lentidão da ligação ferroviária ao Porto. E não nos poderemos esquecer que esta ligação é essencial para a nossa competitividade. E fará toda a diferença para a inversão de um outro problema diagnosticado: a incapacidade de fixação de jovens quadros. Como refere, e bem, o Professor José Mendes no estudo que elaborou, esta situação fragiliza a competitividade de

Guimarães. Repare-se:- Braga está no Porto com um Alfa em 36m. - Barcelos com IC em 40m e Guimarães com IC em 54m. - Famalicão com alfa em 21m. - Guimarães num urbano/regional pode demorar 1h07m a chegar ao Porto. Esta ligação não é competitiva com carro ou transporte expresso que pode demorar 45m. Este contexto torna a ligação ferroviária muito pouco atrativa para a utilização interconcelhia. Acentua Guimarães como um concelho menos qualificado. Lembramo-nos bem da receção, em 2016, da primeira viagem do Alfa. Uma sessão quase ao estilo do *farwest* americano do século XIX quando a linha ferroviária chegava a cada nova localidade. Agora está suspenso. É certo que este PFN prevê a manutenção da linha Alfa para Guimarães. Mas o facto é que o mesmo continua suspenso e não há previsão para a sua retoma. Repare-se que o PFN refere que Guimarães passa a estar a 2h15m de Lisboa. Mas esquece de investir na modernização da linha Porto/Guimarães. O que acontece é que o tempo de viagem entre o Porto e LX encurta. Mas nada acontece quanto ao tempo de viagem de Guimarães/Porto. Que permanece inalterado. Não se compreende como pode estar o País a negociar um PFN e se esqueça de abordar a reforma desta linha. Guimarães tem de ser muito claro. O BRT o LRT ou outro RT qualquer não nos pode fazer esquecer de uma linha essencial e que não pode continuar como está. Este eixo é para nós essencial. Aliás, que sentido faz ir a Braga de BRT, gastar 45m, para aí apanhar um comboio de alta velocidade com destino a Lisboa? Nenhum sentido. Por isso, que este debate não nos faça perder o foco na nossa ligação ao Porto. Qualificar a linha. Aumentar da oferta de serviços mais rápidos. Um terceiro eixo estratégico é a inexistência de ligação ferroviária a Braga. Algo que já está previsto desde há décadas no PDM de Guimarães. O objetivo desta ligação será, seguramente, o de tirar o máximo de automóveis das estradas. Sustentabilidade ambiental e economia do futuro. E aqui que não se



confundam os temas. Uma coisa é a ligação intraconcelhia. Em malha urbana. Para trajetos curtos e pequenos. Para o qual o BRT é uma boa solução. Outra coisa bem diferente é a ligação entre duas cidades. Será que a ligação interurbana/regional que se propõe no PFN é competitiva com o transporte de passageiros ou com o transporte particular? Guimarães é o vértice do QU mais afastado de todos os outros. Com este PNF corre o risco de ficar mais afastado e mais atrasado. O Quadrilátero Urbano dará lugar, na verdade, a um triângulo ferroviário entre BRG, FMC e BCL. Falta de ambição. Os vimaranenses têm também direito à sua qualidade de vida. Pagam os seus impostos. Produzem para a riqueza nacional. Não poderemos admitir que um membro do Governo rejeite anos e anos de trabalho dos vimaranenses a sustentar a ligação ferroviária entre Braga e Guimarães e estejamos silenciosos a aceitar esta imposição. Rejeita-se este projeto com base em alegados custos elevados do projeto. Mas não se queixam dos custos elevados das obras feitas em Lisboa e no Porto. Mas não se queixam dos custos de ligação no Vale Do Sousa que serão proporcionalmente mais elevados. O Estado português não pode considerar apenas Lisboa e o Porto. Os grandes investimentos não podem ficar apenas por Lisboa e Porto. Não nos poderemos resignar sem mostrarmos a nossa indignação e sem procurarmos fazer valer os nossos argumentos. Ainda recentemente surgiram estudos que dizem que esta ligação pode ser bem mais barata e acessível economicamente. Como se chagaram àqueles valores? Como base em que pareceres? Quando foram divulgados? A Câmara sabia deles? Há quanto tempo? Foram pedidos outros estudos e alternativas? Ainda recentemente, em debate na Ordem dos Engenheiros, foram perceptíveis opiniões de outros especialistas. Que consideram ser possível a ligação ferroviária com custos bem mais baixos. Se o objetivo é tirar veículos da

estrada não é com BRT nem como LRT ou outro T qualquer. E se o objetivo é esse é claro que Guimarães deverá bater-se por ele em sede de discussão pública do PFN. Falta de Planeamento Estratégico. Esta é, infelizmente, a situação em que nos encontramos. Muito também pela falta de planeamento estratégico. Em 2014 o concelho de Braga fez aprovar um plano estratégico para o desenvolvimento económico. Lá constava expressamente: “tornar o sistema de transportes públicos mais rápido, atrativo e económico com o BRT” – o facto é que neste momento têm o objetivo conseguido e garantido o financiamento. Previam para 2022. Em 2023 as Grandes Opções do Plano já preveem: “Continuaremos a apostar (...) na introdução das primeiras linhas do BRT”. Em 2015 o Plano de Mobilidade Sustentável de Braga previa expressamente: “existência de corredores dedicados para o Transporte Público; “propõe-se a implementação de um sistema de transportes de alta capacidade”, nomeadamente o BRT. Em 2015 o Plano de Mobilidade de Guimarães abordava: “Rede de percursos partilhados: pedonal, bicicleta, automóvel e transporte público Materialização de uma acessibilidade para todos no espaço público e edificado Reforço da atratividade e eficiência.” Ainda em 2018 o Sr. Presidente da Câmara defendia formalmente “a construção de uma ferrovia que ligue Guimarães e Braga apresenta-se como medida fundamental”. Mas dizia ainda que “não menos importante, a ligação ferroviária entre Guimarães Braga permitirá que Guimarães deixe de ser um simples terminal, numa clara situação de isolamento, passando a ponto nevrálgico das ligações regionais”. Sendo que, em 2020, já temos o Município a defender a construção de um metropolitano de superfície. Mas ainda nas Grandes Opções do plano para 2022 a Câmara Municipal referia ser “importante para a coesão social e territorial a possibilidade de uma ligação ferroviária à futura estação de alta velocidade”. Sendo que, por sua vez, nas opções do



plano para 2023 finalmente consta que “importante para a coesão social e territorial, bem como para o desenvolvimento económico do concelho e da região, é a ligação dedicada à futura estação ferroviária de alta velocidade”. Entretanto o Sr. Presidente da CMG defendeu que a nova estação do comboio de alta velocidade ficasse na freguesia de Escudeiros, em Braga. Pese embora a posição do autarca socialista, o facto é que a solução que o Governo coloca a estação onde menos interessa a Guimarães. Este processo demonstra bem a irrelevância de Guimarães. A falta de peso político do nosso concelho. O que tem Guimarães neste momento garantido para resolver os problemas de mobilidade dentro do concelho e na ligação aos principais eixos rodovias e ferroviários? Se já temos os estudos e pareceres, o que falta para termos decisões e financiamento? Os zigzagues não são positivos, mas quando se fala em linhas ferroviárias menos ainda. A falta de visão estratégica está-se a refletir neste ponto de forma clara. E está a prejudicar Guimarães. A comprometer o nosso futuro! Enquanto nós andamos de estudo em estudo outros estão a fazer acontecer. A tomar decisões e por isso estão mais adiantados. Em Guimarães o PS ainda não sabe o que quer. Estamos para o Governo relegados para segundo plano em relação a Braga. Quando muito vamos recolher as migalhas do banquete ferroviário e condenados a pedinchar uma eventual "extensão" do BRT de Braga! Do mesmo Governo que, como já percebemos, decidiu a localização da estação de alta velocidade a noroeste de Braga, contra os interesses de Guimarães. Contraposição expressa pelo Município. Infelizmente não vamos ver passar os comboios. Vamos mesmo vê-los parar numa estação terminal e de segundo plano.” -----

Hugo Francisco Monteiro Teixeira, do Grupo Municipal do PS, fez a sua intervenção, lendo, em voz alta, o texto que a seguir se transcreve: “Nesta

sessão extraordinária da Assembleia Municipal de Guimarães, discutimos a mobilidade, um dos elementos mais fundamentais para o desenvolvimento económico e social de qualquer território. Sabemos que o Plano Ferroviário Nacional se encontra em fase final de consulta pública e que será brevemente submetido a discussão e votação na Assembleia da República. Este é um documento estratégico para o progresso do país, que expõe uma realidade atual, onde inúmeros concelhos e distritos de Portugal se encontram desligados da ferrovia, por desinvestimento reiterado ao longo de décadas, e que se percebe hoje, ter sido precisamente o caminho errado. Este Plano prevê ainda a ligação ibérica por meio da Alta Velocidade, o que nos colocará mais próximos não só da nossa vizinha Espanha, mas também de toda a Europa, através daquele que é comprovadamente um dos meios de transporte mais capazes e suaves que existe. É por isso também natural que Guimarães, enquanto concelho diferenciador e proativo por natureza, decida incluir-se nesta discussão. Mas que fique claro, Sras. e Srs. Deputados: não o faz apenas hoje, não o faz desde hoje! Há anos a fio que ouvimos dos nossos representantes eleitos do Município, em particular do nosso Presidente Domingos Bragança e dos dirigentes locais do Partido Socialista, a evidenciação das vantagens existentes na aposta em políticas públicas que promovam a utilização de meios de transporte coletivos de passageiros, algo que claramente assegura uma melhoria significativa na qualidade de vida dos cidadãos. Em Guimarães, temos o exemplo daquela que foi a enorme revolução que se implementou em matéria de transporte rodoviário de passageiros, com a concessão à “GUIMABUS”, que no presente, cobre todas as vilas, e grande parte das freguesias de Guimarães, através das suas linhas de transporte. Tivemos, aliás, recentes notícias que comprovam o sucesso desta concessão, com a indicação de que foram transportados mais de quatro milhões e trezentos mil passageiros entre 1 de



janeiro e 31 de dezembro de 2022. Um dado tremendo, que demonstra inequivocamente, que a aposta numa rede mais abrangente, com mais linhas e melhores horários, se torna na resposta adequada às necessidades dos vimaranenses, e que leva naturalmente, a uma maior adesão a estes meios de transporte. Mas, voltando a focar na questão aqui em análise, também no plano da ferrovia no nosso concelho, o Partido Socialista vem já defendendo, bem antes do início deste mandato, a necessidade da ligação de Guimarães à futura Linha de Alta Velocidade. Esta visão estratégica, para além de ter sido sufragada de forma maioritária e expressiva nas últimas eleições, é demonstrativa daquilo que cedo o PS percebeu, isto é, que ou Guimarães se consegue ligar a este projeto da Alta Velocidade, ou os cidadãos vimaranenses, a nossa indústria, o nosso turismo, e em geral a nossa economia local, ficarão arredados de múltiplos benefícios que dele resultam, podendo sair mesmo, altamente prejudicados no médio e longo prazo. Guimarães é um concelho economicamente forte, ao contrário do que a nossa oposição tanto tenta afirmar. Temos uma economia diversificada e multifacetada, assente em indústrias tradicionais e antigas, que sempre foram marcas identitárias da nossa região, como o calçado e o têxtil, mas que também tem empresas de referência nacional e internacional na área da cutelaria e da metalomecânica, que têm incutido um aspeto de inovação nas suas respetivas áreas, contando mesmo ainda com uma componente turística em crescendo e que tem trazido uma enorme vivacidade à nossa cidade. Conforme comprovam os mais recentes dados, estamos entre os 10 concelhos mais exportadores do país, ocupamos o 5º lugar no saldo da balança comercial, e temos, ao longo dos últimos 10 anos, crescido sustentadamente, nestes e em outros múltiplos índices, quer seja em valor percentual, quer seja em valor nominal. Por isso mesmo, tal exige

dos nossos autarcas eleitos, soluções ajustadas à medida da dimensão do nosso concelho. No que respeita à mobilidade, esse caminho começou a ser trilhado, com o pedido de estudos a especialistas de referência na área, que apontassem as diferentes alternativas possíveis, com os respetivos prós e contras. Ouvimos aqui hoje, a apresentação de dois desses estudos pedidos pelo Município de Guimarães, e no que concerne à ligação de Guimarães a Braga, e posteriormente à futura estação de Alta Velocidade que lá si situará, há uma conclusão imediata e que não podia ser mais evidente: esta ligação representa uma necessidade premente! E quanto à solução em específico, ela está também devidamente identificada. A ligação por ferrovia ligeira, vulgarmente também conhecida por “metro de superfície”, é aquela que melhor e efetivamente responde à questão. Será aquela que por um lado acarreta o melhor custo-benefício, ainda que falemos sempre de custos avultados, sendo este um projeto amplo e ambicioso, mas, por outro lado, será a solução que mais rapidamente poderá ver a luz do dia, a bem do nosso concelho e da nossa região. Para isso, Domingos Bragança foi, uma vez mais, perentório, dizendo que já não só é uma ambição, mas que também será uma realidade para os vimaranenses, estando inclusive, a própria equipa do PDM a trabalhar num canal de ligação à Alta Velocidade. Esta posição, compreende a realidade tal e qual como ela é, pois, tendo sido também analisada a possibilidade da criação de ferrovia pesada entre Guimarães e Braga, percebe-se ser de quase impossível aplicação, pela rigidez que essa solução implica, pelas questões de natureza geográfica, e também pelos custos que acarreta. Pelo que se pode comprovar, uns quantos ficaram aparentemente chocados com a posição do Secretário de Estado das Infraestruturas, Frederico Francisco, por ter afirmado isso mesmo, querendo trazer para o debate político vimaranense que o Partido Socialista e o seu Governo da República estavam a esquecer-se de



Guimarães e a deixar o nosso concelho para trás. Ora, nunca isso aconteceu, e não podia tal facto ficar mais comprovado, do que com as recentes declarações do Ministro do Ambiente e da Emergência Climática, Duarte Cordeiro, que admite que este projeto representa, nas suas palavras, “um objetivo estratégico” para o próprio Governo. Apesar de ter sido assumido que o que se encontra atualmente inscrito no PT2030 é a construção do BRT de Braga, o Governo percebeu, por força da ação do nosso Município, que esta ligação Guimarães a Braga e à futura estação de Alta Velocidade, é fundamental, e que esse projeto do BRT deverá ser, quanto mais não seja, convertido para um projeto mais amplo e ambicioso, como é o reclamado por Guimarães: o do LRT, ou seja, metro de superfície. Aliás, o PS espera, conforme inscreveu na moção que aqui hoje apresenta, que este projeto seja desde já incluído, se possível, no âmbito de Plano de Recuperação e Resiliência, ou quanto mais não seja, no próprio PT2030, para que fique claro o que se pretende para o futuro quanto a esta ligação. Esta solução aqui referida, pode ser encontrada por essa Europa fora, e a mesma tanto tem trazido, não só em melhoria da qualidade de vida das pessoas, mas também tem contribuído para o desenvolvimento ambientalmente sustentável dessas cidades, com a retirada de veículos em circulação. Assim, Sras. e Srs. Deputados, fica clara a posição do Partido Socialista nesta matéria, onde não fugimos das nossas responsabilidades, em nenhum momento, seja a nível local, seja a nível nacional. E é isso mesmo que se exige de nós. Como disse, este não é um trabalho que se iniciou hoje, mas certamente também não finda aqui. Os esforços envidados até este momento, nunca serão suficientes. Esta é uma causa estruturante para Guimarães, e o Partido Socialista continuará ao lado dos vimaranenses, na defesa intransigente daqueles que considera serem projetos indispensáveis

para o desenvolvimento presente e futuro do nosso concelho. Continue este trabalho, Sr. Presidente Domingos Bragança. Conte com o Partido Socialista para tal. Guimarães precisa, mas sobretudo, Guimarães merece!” -----

Hugo Francisco Monteiro Teixeira respondeu aos esclarecimentos que lhe foram solicitados por José Manuel Torcato Ribeiro, Ana Paula Cardoso Lemos Damião e André Filipe Mendes de Castro Almeida. -----

O **Presidente da Câmara Municipal** começou por informar que o estudo de apoio à decisão para a interconectividade de Guimarães com a rede ferroviária de alta velocidade, requerido ao Professor José Mendes, apresenta, pormenorizadamente, as possibilidades de utilização da ferrovia convencional, do chamado Metro de Superfície e do sistema BRT – Bus Rapid Transit. Prosseguiu, dizendo ter requerido ao Professor Álvaro Costa o estudo de mobilidade intraconcelhia, com as possibilidades de interconexão com os concelhos vizinhos. Recordou que, em 2016, no âmbito de uma reunião do Quadrilátero Urbano, tinha defendido a necessidade de ligar as duas cidades, Guimarães e Braga, por sistema em via dedicada ou por BRT ou por ferrovia ligeira, nomeadamente metro ligeiro de superfície, e que tal solução foi, à época, considerada utópica. Acrescentou que, atualmente, essa possibilidade parece ficar aquém do que era considerado um sonho irrealizável. Informou que, em 10 de agosto de 2020, foi dirigida ao Primeiro-Ministro António Costa uma exposição, assinada pelo Presidente da Câmara Municipal de Guimarães e pelo Presidente da Câmara Municipal de Braga, solicitando a construção de um metropolitano de superfície entre as cidades de Braga e Guimarães, para interligar os sistemas urbanos de transportes e que esse investimento estratégico fosse incluído no Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030. Referiu, a propósito, que o estudo apresentado pelo Professor José Mendes foi entregue ao Primeiro-Ministro, ao Ministro das Infraestruturas e ao Ministro do Ambiente e da Ação



Climática. Destacou, ainda, que o Ministro responsável pela mobilidade urbana é o Ministro do Ambiente e da Ação Climática e que as Infraestruturas de Portugal têm a responsabilidade pelo Plano Ferroviário Nacional. Disse, ainda, que o trabalho desenvolvido requer a convergência de todas as forças políticas para concretizar, com êxito e sucesso, a mobilidade urbana em Guimarães, considerando ser importante inscrever esse objetivo estratégico no PT 2030, nos conjuntos dos fundos europeus, para que seja possível consumá-lo. Acrescentou que o Plano Ferroviário Nacional inclui a possibilidade de ligação por metro bus ou metro de superfície, considerando ser necessário trabalhar e fundamentar para que esse objetivo seja alcançado. Nessa sequência, destacou que o Governo não disponibiliza recursos se não houver fundamentação clara dos objetivos estratégicos reforçando a vontade de resolver a problemática da mobilidade urbana. Salientou que o sistema de mobilidade deve ser uma prestação de serviço de transporte de passageiros, com recolha e aumento de procura ao longo do território, e não apenas uma ligação entre Guimarães e a estação de alta velocidade. Destacou, ainda, a importância de uma mobilidade contemporânea e moderna, expressando a ambição de que seja implementado um metro de superfície e reconhecendo que essa implementação pode começar com um metrobús, em via dedicada, como uma fase intermédia. Prosseguiu, denotando a importância da convergência e todo o apoio político para alcançar esses objetivos estratégicos, sublinhando que precisa do apoio de todos os partidos políticos para levar essa pretensão à Assembleia da República. Recordou a realidade da não existência de via dupla na estrutura de via-férrea Guimarães-Porto, acrescentando que a qualificação e requalificação dessa via é essencial, bem como a reabilitação de todos os apeadeiros e estações, e a definição de

novos apeadeiros para servir as populações e as fábricas ao longo da via-férrea. Nessa sequência, afirmou ter reunido com as Infraestruturas de Portugal e a CP, estando a aguardar protocolo para a reabilitação das estações e apeadeiros, e um contrato para assegurar o serviço de vaivém. Terminou, destacando que a convergência de todos os partidos políticos sobre esta matéria é essencial para concretizar os objetivos estratégicos, em nome de Guimarães. -----

O Presidente da Câmara Municipal respondeu aos esclarecimentos que lhe foram solicitados por José Manuel Torcato Ribeiro, Sónia Cristina Patrocínio Gonçalo Ribeiro, César Nuno da Costa Teixeira e André Filipe Mendes de Castro Almeida. -----

-----DELIBERAÇÕES-----

MOÇÃO apresentada pelo Grupo Municipal do **Chega**, do seguinte teor: -----

“O comboio é passado, presente e futuro. O Comboio é crucial para o desenvolvimento de uma região, logo quando em 1986 entramos na União Europeia, soubemos que o Comboio nos aproximava e nos integrava na Europa. Do leque de opções de transporte de mercadorias, a ferrovia concentra em si o título de alternativa mais eficiente, mais rentável e mais sustentável. No entanto, a integração com outros meios, numa lógica intermodal é indispensável. Em Portugal contamos com 3 622 Km de via-férrea, sendo que 1 095 km estão desativados. É uma área que nos últimos anos tem sido alvo de vários financiamentos tanto governamentais como europeus. Mesma assim ainda não conseguimos de uma forma clara pôr o comboio a andar. Com a descarbonização e a globalização, cada vez mais este meio de transporte faz sentido e falta. Mesmo que mantenha os mesmos fundamentos iniciais, eram os antigos que estavam muitos anos à frente do seu tempo e não nós atrasados por continuar a investir numa linha férrea mais ampla e abrangente. Guimarães, tem via-férrea em



funcionamento desde 14 de abril de 1884. Foi uma passagem para Fafe até 1986. Foi renovada toda a via no concelho e reinaugurada em 2004, já a antiga via para Fafe foi transformada numa ciclovia em 1999. Tudo isto teve um investimento, e um retorno, sendo o retorno impossível de quantificar, no que diz respeito ao desenvolvimento da cidade e das suas indústrias em particular. Com o conhecimento de que Guimarães fica de fora num novo plano ferroviário, no que diz respeito à alta-velocidade e tendo conhecimento do atraso que pode provocar esta ausência na indústria e no desenvolvimento da cidade, não podemos ficar indiferentes. Assim esta Assembleia delibera o seguinte: 1. A Assembleia Municipal envia esta moção aos seguintes destinatários, como sinal de preocupação, chamando a atenção deste problema: • Ao Ministro das Infraestruturas; • Aos Grupos Parlamentares da Assembleia da República. 2. Ao Executivo Municipal, para que este tente por todos os meios e recursos ao seu dispor, alterar a posição de Guimarães no Plano Nacional Ferroviário; 3. Ao Executivo Municipal para que este prepare um plano alternativo de urgência onde reúna vários sectores da sociedade Vimaranesense no estudo.” -----

A Assembleia **DELIBEROU REPROVAR**, por maioria, com **56 votos contra** (23 eleitos do PS e 33 Presidentes de Junta do PS), **4 abstenções** (3 eleitos da CDU e 1 eleito do BE) e **28 votos a favor** (13 eleitos do PSD, 11 Presidentes de Junta do PSD, 2 eleitos do CDS-PP, 1 Presidente de Junta do CDS-PP, 1 eleito do CH). -----

-----DECLARAÇÕES DE VOTO -----

José Manuel Torcato Ribeiro, em nome do Grupo Municipal da **CDU**, proferiu o seguinte: “A CDU absteve-se nesta proposta porque entende que no ponto 3 não há necessidade de se estar a criar mais uma comissão de estudo e que, naturalmente, o processo de negociação deve realizar-se em

sede da Assembleia Municipal e foi esse o objetivo desta Assembleia”. -----

Susana Gabriela Meireles Campos Nunes, em nome do Grupo Municipal do **PS**, proferiu o seguinte: “O PS vota contra porque considera que esta moção desconsidera todo o trabalho estratégico e permanente levado a cabo pelo Executivo Camarário e também os estudos que hoje foram apresentados nesta Assembleia Municipal.” -----

MOÇÃO apresentada pelo Grupo Municipal da **CDU**, do seguinte teor: “Guimarães não pode continuar a ver os comboios passar. No final de 2022, o Governo colocou em discussão pública até ao próximo dia 28 de fevereiro uma proposta de Plano Ferroviário Nacional (PFN). O concelho de Guimarães carece de um reforço da oferta de transportes públicos, com destaque para o transporte ferroviário, quer naquilo que se refere à ligação a outras regiões do país, quer no que se refere à ligação a outros concelhos da região. O PFN propõe o abandono do desígnio da construção da ligação ferroviária direta entre Guimarães e Braga e a possibilidade da subsequente ligação até Barcelos, concluindo a ligação ferroviária entre os concelhos do Quadrilátero Urbano. Sobre a ligação ferroviária entre Guimarães e Braga, opção urgente para ligar os maiores concelhos da região com mais de 350 mil habitantes e importantes serviços e instituições, o PFN refere que existe um conjunto de ligações que “difícilmente terão volume suficiente para justificar uma solução ferroviária pesada e, por outro, ligam cidades em vales de rios diferentes, sendo necessário atravessar elevações consideráveis para as efetuar”, explicando que “O exemplo mais evidente é o da ligação entre Guimarães e Braga”. Ou seja, aborda esta ligação necessária e viável como um investimento a não realizar, quando existem 850 mil habitantes no distrito que justificam, claramente, o fecho da malha com ligação ferroviária direta e extensível a Barcelos e Famalicão, na qual o transporte coletivo rodoviário deve rebater, na perspetiva da complementaridade multimodal.



Sobre a ligação ferroviária entre Guimarães, Braga, Vila Nova de Famalicão e Barcelos, os concelhos do Quadrilátero Urbano, reivindicação antiga das populações, “propõe-se uma solução de transporte em sítio próprio ligeiro para estas cidades que, ainda que possa numa fase inicial ser rodoviário, com um sistema de Bus Rapid Transit (BRT)”. Recentemente, assistimos a afirmações do Secretário de Estado das Infraestruturas que colocam o valor da ligação ferroviária em muitos milhões de euros sem que justifique estes valores. Evidentemente, a possibilidade de enquadramento nos financiamentos comunitários, incluindo no Plano de Resolução e Resiliência, não foi explorada. O PFN não explicita os fundamentos técnicos que justificam a opção do Governo de abdicar da ligação ferroviária direta entre Guimarães e Braga. E tanto quanto a CDU conhece, a Câmara Municipal de Guimarães não recebeu qualquer estudo técnico por parte do Governo que suporte a proposta de PFN. Cabe recordar que neste momento o concelho de Guimarães não tem qualquer oferta de serviços Alfa e praticamente nenhum de intercidades, com todas as consequências negativas daí decorrentes. Temos assistido a declarações contraditórias por parte dos membros do Governo que ora afirmam que o Quadrilátero Urbano é um polo industrial que merece atenção, como fez o Ministro da Economia, ora confirmam existirem verbas disponíveis para investimento em transportes públicos em Braga, ao mesmo tempo que remetem para futuros quadros comunitários como o Ministro do Ambiente. A inexistência da ligação ferroviária direta entre Guimarães e Braga constitui um erro e demonstra a falta de planeamento estratégico para o transporte ferroviário no distrito de Braga. Note-se que aquando da modernização recente nas duas linhas que servem Braga e Guimarães, nem tampouco se acautelou a localização das duas estações de modo a facilitar um futuro fecho da malha. A dinamização

da economia numa zona do país com uma densidade populacional elevada, um povoamento difuso e uma malha industrial constituída por muitas pequenas e médias empresas dispersas, reclama medidas de incentivo à utilização do transporte ferroviário, pelo que deve o Governo envidar todos os esforços e disponibilizar os meios necessários para garantir o fecho da malha ferroviária no distrito de Braga. A proposta de PNF está muito longe de corresponder às necessidades de desenvolvimento da região de Braga, limitando-se a adiantar intenções sem priorizar ou calendarizar, e sem qualquer investimento no reforço da ferrovia para deslocações intrarregião. Como dizem os vimaranenses “Guimarães não pode continuar a ver os comboios passar”. Assim, perante a situação descrita, a Assembleia Municipal de Guimarães, reunida a 23 de Fevereiro, em sessão extraordinária com o ponto “Direito à mobilidade - Plano Nacional Ferroviário”, decide enviar o Sr. Primeiro-Ministro, ao Sr. Ministro das Infraestruturas e aos órgãos competentes de conduzir o processo de discussão pública da proposta de Plano Ferroviário Nacional, as seguintes deliberações: 1. Expressar desagrado pelo aprofundamento do desinvestimento no transporte ferroviário em Guimarães em comparação com outros concelhos da região e do país. 2. Solicitar ao Governo a disponibilização pública dos fundamentos técnicos que suportam a sua intenção de abdicar da construção da ligação ferroviária direta entre os concelhos de Braga – Guimarães – Vila Nova de Famalicão - Barcelos. 3. Recomendar inclusão no Plano Ferroviário Nacional da ligação ferroviária direta entre Braga e Guimarães e a ulterior ligação a Barcelos (Linha de concordância), garantindo desta forma a ligação entre os concelhos do Quadrilátero Urbano.” -----

A Assembleia **DELIBEROU APROVAR**, por maioria, com **32 votos a favor** (13 eleitos do PSD, 11 Presidentes de Junta do PSD, 2 eleitos do CDS-PP, 1



Presidente da Junta do CDS-PP, 13 eleitos da CDU, 1 eleito do CH e 1 eleito do BE) e **56 abstenções** (33 eleitos do PS e 23 Presidentes de Junta do PS). --

-----**DECLARAÇÕES DE VOTO**-----

André Filipe Mendes de Castro Almeida, em nome do Grupo Municipal do **Chega**, proferiu o seguinte: “Guimarães acima de tudo, Portugal acima de todos”. -----

César Nuno da Costa Teixeira, em nome do Grupo Municipal da **PSD**, proferiu o seguinte: “Nós sufragamos na generalidade aquilo que consta desta moção apresentada pela CDU. Aquilo que verificamos e que constatamos ao longo desta discussão muito profícua no que diz respeito à definição de algumas posições, ou à falta delas, é precisamente verificarmos que no PFN, tal e qual está neste momento em discussão, Guimarães está efetivamente secundarizado. Por tudo aquilo que nós referimos, em termos de intervenção e por tudo aquilo que abordamos em termos de contraditórios sucessivos. E aquilo que nós podemos verificar é que a divergência não é rebaixar, nem é apoucar Guimarães. A divergência é precisamente mostrar a saúde da Democracia e afirmar posições diversas, porque só com posições diversas é que estamos a afirmar permanentemente aqueles que são valores fundamentais, que podemos precisamente construir teses, sínteses, e poderemos, efetivamente, evoluir. Sem divergência seguramente não conseguimos evoluir. E, desta forma, aquilo que nós podemos verificar é que deste debate verificou-se aqui que Guimarães poderá ficar muito mais rica com outras propostas, com outros fundamentos e com outras posições.” -----

José Manuel Nogueira Teixeira Bastos, em nome do Grupo Municipal do **PS**, proferiu o seguinte: “Abstivemos-mos na votação pelos dois últimos pontos, nomeadamente, com a discordância da construção de ligação ferroviária

direta, porque entendemos que essa não é a melhor solução”. -----

MOÇÃO apresentada pelo Grupo Municipal do **PS**, do seguinte teor:” Direito à Mobilidade – Plano Ferroviário Nacional. Considerando que: 1. A adoção de um Plano Ferroviário Nacional (PFN), previsto no programa do XXII Governo Constitucional, é o instrumento estratégico que define o futuro da rede ferroviária e das suas comunicações de interesse nacional e internacional em Portugal. 2. O PFN, atento à relevância do quadrilátero urbano do Minho, reconhece a inexistência de qualquer solução atual de mobilidade e acessibilidade de transporte coletivo entre Guimarães e Braga. 3. Os estudos para apoio à decisão solicitados pela Camara Municipal de Guimarães refletindo, entre outras dimensões de mobilidade, a prioridade sobre a interconectividade de Guimarães com a rede ferroviária de alta velocidade; 4. O diálogo entre o executivo camarário e o governo consolidando a opção estratégica de mobilidade por uma ligação ferroviária ligeira entre Guimarães a Braga e à futura estação de alta velocidade; 5. O Plano Nacional de Investimentos (PNI) consagra os transportes e a mobilidade como um eixo estratégico de desenvolvimento e investimento nacional; 6. Existem meios financeiros disponíveis para grandes investimentos infraestruturais e estruturantes (através Plano de Recuperação e Resiliência e do Portugal 2030); 7. Os dados estatísticos de Guimarães posicionam o Concelho, de forma inequívoca, como um dos territórios mais relevantes da região norte e com potencial para desenvolver a atual preponderância nas várias dimensões; 8. A importância estratégica e económica, para todo o território nacional, da coesão de mobilidade e transportes entre o conjunto de cidades do Quadrilátero Urbano; 9. O PFN propõe uma solução de transporte em sítio próprio para estas cidades que, ainda que possa numa fase inicial ser rodoviário, com um sistema de BRT ou metro bus, deverá sempre prever a possibilidade de evoluir para um sistema



ferroviário”, designadamente o LRT - Light Rapid Transit, muitas vezes referido como Metro Ligeiro de Superfície. 10. A negociação do Município com a CP para utilização da linha férrea para servir o lado sul do concelho e o aval da REFER e das Infraestruturas de Portugal para o município assumir as estações e os apeadeiros até Lordelo. 11. Se encontra em discussão pública o Plano Ferroviário Nacional. O Grupo Parlamentar do PS propõe: - Que a Assembleia Municipal de Guimarães apele ao governo que seja incluído no plano ferroviário nacional, desde já, a opção por um sistema ferroviário ligeiro LRT - Light Rapid Transit, sistema de transporte público elétrico sobre carris, muitas vezes referido como “Metro de superfície”, entre Guimarães-Braga e a linha de Alta Velocidade; - Que a Assembleia Municipal de Guimarães apele ao governo para que inscreva no PRR e no PT 2030 o valor necessário para este investimento, tão estratégico para o Município e para a região; - Que a Assembleia Municipal de Guimarães apele ao governo para que o Município possa assumir a propriedade das estações e apeadeiros entre as estações de Guimarães e Lordelo, a fim de instalar o serviço de mobilidade urbana na linha existente.” -----

A Assembleia **DELIBEROU APROVAR**, por maioria, com **57 votos a favor** (33 eleitos do PS, 23 Presidentes de Junta do PS e 1 eleito do Chega), **3 abstenções** (2 eleitos do CDS-PP e 1 Presidente de Junta do CDS-PP) e **28 votos contra** (13 eleitos do PSD e 11 Presidentes de Junta do PSD, 3 eleitos da CDU e 1 eleito do BE). -----

-----**DECLARAÇÕES DE VOTO**-----

Sónia Cristina Patrocínio Gonçalo Ribeiro, em nome do Grupo Municipal do **BE**, proferiu o seguinte: “Seria uma incongruência por parte do Bloco de Esquerda votar a favor da moção apresentada pelo PS uma vez que nós defendemos a primazia da linha ferroviária, portanto o comboio tradicional.”

André Filipe Mendes de Castro Almeida, em nome do Grupo Municipal do **Chega**, proferiu o seguinte: “Começamos por dizer no início da nossa intervenção que hoje era sem demagogias e é assim que vamos acabar. Não está tudo bem tanto que o Partido Socialista subscreveu a moção para falarmos hoje sobre este assunto.” -----

José Manuel Torcato Ribeiro, em nome do Grupo Municipal da **CDU**, proferiu o seguinte: “Votamos contra esta moção porque, coerentemente, tínhamos uma proposta que consideramos que faz com que Guimarães não fique a ver passar os comboios de longe e, portanto, naturalmente, havendo uma proposta diferente aqui em votação e a sua própria valorização por quem a propõe, só nos restava votar contra porque a nossa proposta era outra.” -----

César Nuno da Costa Teixeira, em nome do Grupo Municipal do **PSD**, proferiu o seguinte: “Do nosso ponto de vista, a moção que o PS apresenta é uma rendição face ao incremento da ferrovia em Guimarães. É uma rendição da ferrovia em Guimarães porque por um lado afasta-se e afasta claramente como eixo fundamental um reforço da ligação entre Guimarães e o Porto na justa medida em que a solução preconizada pode, inclusivamente, hipotecar as ligações de alta-velocidade nesta linha. Por outro lado, esta posição hipoteca, também definitivamente, de podermos avançar com algo que em 2018 o Senhor Presidente da Câmara dizia e passo a citar “*que a ligação ferroviária entre Guimarães e Braga permitirá que Guimarães deixe de ser um simples terminal numa clara situação de isolamento, passando a ponto nevrálgico das ligações regionais*”. Isto é aquilo que é referido. Isto é aquilo que sustenta uma posição diferente e estrutural da parte do Partido Socialista. E é também por isso mesmo que nós votamos contra esta moção do Partido Socialista.” -----

----- **APROVAÇÃO DA ATA EM MINUTA** -----



ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE GUIMARÃES

ATA Nº 18 Fls. 21
SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DE 23 DE FEVEREIRO DE 2023
MANDATO 2021/2025

Nos termos e para os efeitos consignados nos números 3 e 4, do artigo 57º, do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, a Assembleia **DELIBEROU**, por maioria, **APROVAR** a ata em minuta, com **1 abstenção** (Ana Paula Cardoso Lemos Damião, do Grupo Municipal do PSD). -----

Pela uma hora, do dia seguinte, o Presidente da Mesa deu por **ENCERRADA A SESSÃO**. -----

Para os efeitos consignados no número 2, do artigo 57º, da referida Lei n.º 75/2013, foi lavrada a presente ata, que vai ser assinada pelo Presidente da Assembleia Municipal, José João Torrinha Martins Bastos, e por mim, Maria Fernanda Azevedo Alves Fernandes, trabalhadora designada para o efeito. -