



UNIVERSIDADE D  
COIMBRA

Isabel Coelho de Moura Aubry

**A CAMINHO DO PROGRESSO**  
PROBLEMATIZAÇÃO DE UM PROJETO MODERNIZADOR: O  
CASO DO METRO MONDEGO

Dissertação no âmbito do Mestrado de Sociologia orientada pelo  
Professor Rahul Kumar e coorientada pelo Professor Daniel Francisco

Setembro de 2023

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Sociologia da Faculdade de  
Economia da Universidade de Coimbra, com os fundos de apoio: FEUC  
Exemplar 2ºCiclo.

## **Agradecimentos**

Quero primeiramente agradecer aos meus orientadores sem os quais esta dissertação nunca poderia existir.

Ao Professor Rahul Kumar por me acompanhar desde o primeiro dia incansavelmente, por todo o apoio e tempo gasto nestas páginas, mas acima de tudo por me ter incentivado a não escrever uma simples dissertação, mas sim a contar uma história que merecesse ser lida.

Ao Professor Daniel Francisco, por toda disponibilidade e apoio, pela simpatia imensa e pelas palavras motivadoras que sempre teve comigo.

Queria agradecer a todos os que aceitaram participar na investigação, concedendo tempo e recursos que enriqueceram a reflexão.

Queria agradecer igualmente aos meus amigos por todo o apoio, mas principalmente, à minha família: irmã, mãe, pai, avós, prima e tios pela liberdade, apoio e motivação que sempre me deram.

Por fim, queria agradecer à FEUC, pela confiança que depositou em mim ao me atribuir o Prémio de Mérito 2º Ciclo.

## ***Resumo***

Desde a sua entrada na CEE (1986), Portugal assistiu a um intenso processo de transformação político-económica caracterizado pela alteração das lógicas de atuação do Estado em praticamente todos os domínios da sociedade, consolidando um modelo de governação que poderemos classificar como neoliberal alimentado por uma retórica de modernização. Enquanto isso acontecia no plano nacional, no plano local, na região de Coimbra, nascia em 1992 um projeto de mobilidade inovador - o Metro Mondego (MM) - que procurou conectar os municípios de Lousã e Miranda do Corvo a Coimbra mas igualmente, através de uma segunda linha, criar um novo tipo de mobilidade no coração da cidade prometendo engendrar um processo mais vasto de requalificação urbana e dinamização socioeconómica. Este projeto, até aos dias de hoje em concepção, revela-se de extrema relevância por acompanhar, devido à sua extensão temporal (1992 - até hoje) o processo de institucionalização do novo modelo de governação neoliberal, operacionalizando as principais transformações que se deram em termos de atuação do poder local descentralizado e das novas lógicas de gestão urbana. Por esse mesmo motivo, esta dissertação parte do MM para expandir o campo de estudos sobre o neoliberalismo em Portugal, procurando interligar, através do caso de estudo, as principais transformações que ocorreram a partir da institucionalização deste modelo de governamentalidade a nível macro, meso e micro.

**Palavras-chave:** neoliberalismo, metro mondego, poder local, governação urbana

## **Abstract**

Since the country joined the EEC (1986), Portugal has seen an intense process of political and economic transformation, characterized by the alteration of the logic of State action in practically all domains of society, consolidating a governance model that we could classify as neoliberal and which has been fuelled by a rhetoric of modernisation. While this was happening at national level, at local level, in the Coimbra region, an innovative mobility project was born in 1992 - the Metro Mondego (MM) - which sought to connect the municipalities of Lousã and Miranda do Corvo to Coimbra but also, via a second line, to create a new type of mobility in the heart of the city, promising to generate a wider process of urban regeneration and socio-economic dynamisation. This project, which is still in the process of being conceived, is extremely important because, due to its time span (1992 to the present day), it accompanies the institutionalization process of the new neoliberal governance model, operationalising the main transformations that have taken place in terms of decentralized local power and new urban management logics. For the same reason, this dissertation is based on the MM in order to expand the field of studies on neoliberalism in Portugal, seeking to link, through the case study, the main transformations that have taken place since the institutionalization of this model of governmentality at a macro, meso and micro level.

**Keywords:** neoliberalism, metro mondego, local government, urban governance

## Índice

Agradecimentos	3
Resumo	4
Abstract	5
Índice	6
Índice de figuras	7
Índice de quadros	9
Abreviaturas	10
Introdução	11
I.Revisão da literatura: O neoliberalismo no quadro da modernização da Sociedade Portuguesa	18
I.I Visão Bourdieusiana: a reconfiguração do papel do Estado	25
I.II Visão marxista: um projeto de concentração do poder	27
I.III Visão foucaultiana: a transformação das mentalidades	29
I.IV Neoliberalismo à escala local	33
II. Modelo Teórico Metodológico	39
II.II Cronologia Metro Mondego	44
III. Metro Mondego Imaginado: as promessas	45
III.I A cidade de Coimbra contextualizada	45
III.II Metro ligeiro de Superfície: a caminho do progresso?	59
III.III A construção da Narrativa Persuasiva	63
IV. Metro Mondego Concebido: o labirinto jurídico institucional	80
IV.I Metro Mondego: o tempo do Metro Ligeiro de Superfície	81
IV.II Sistema de Mobilidade do Mondego: o tempo do Tram-Train	98
IV.III MetroBus: O tempo do bus rapid transit	117
V. Metro Mondego Vivido: do outro lado do progresso	123
V.I O processo de destruição criativa do Ramal da Lousã	125
V.II A destruição da ideia de serviço público: a crise do direito à cidade	149
V.III Reflexão acerca da pertinência do projeto atual	164
Conclusão	171
Fontes	175
Legislação	187
Guião das entrevistas	188
Quadros	189

## Índice de Figuras

<b>Figura 1</b> - Linhas ferroviárias 1988 vs. 2018	32
<b>Figura 2</b> - Dados Ferrovia portuguesa 1988 vs- 2018	32
<b>Figura 3</b> - Estádio Municipal retirado de Frias e Peixoto (2002)	58
<b>Figura 4</b> - Ponte Europa retirado de Frias e Peixoto (2002)	58
<b>Figura 5</b> - “Coimbra História com Futuro” retirado de Frias e Peixoto (2002)	54
<b>Figura 6</b> - Ramal da Lousã (a vermelho) e restantes linhas ferroviárias regionais	64
<b>Figura 7</b> - O Ramal da Lousã a atravessar a zona da portagem (sem data)	64
<b>Figura 8</b> - Edifícios Central anunciados no Diário de Coimbra, 18 de Julho de 2001	72
<b>Figura 9</b> - O projeto de passagem do Metro na Via Central	75
<b>Figura 10</b> - Apresentação da linha dos Hospital como redutora dos problemas de trânsito estacionamento	78
<b>Figura 11</b> - “soluções tecnológicas” CPI 2005	90
<b>Figura 12</b> - “Fontes de Financiamento”	92
<b>Figura 13</b> - “Cenários de Contratação Empreitadas Tradicional vs PPP”	92
<b>Figura 14</b> - Avenida Central	96
<b>Figura 15</b> - “...Andares baratos perto de Coimbra...”	102
<b>Figura 16</b> - “Compre barato, perto de Coimbra”	102
<b>Figura 17</b> - Leilão no seguimento de Insolvência	112
<b>Figura 18</b> - A construtora Alberto Vasco fundada em 1977	113
<b>Figura 19</b> - Desenho da Apresentação do Plano Urbanístico para Estação Intermodal do Arquiteto Juan Busquets	119
<b>Figura 20</b> - Desenho da Apresentação do Plano Urbanístico para a Estação Intermodal do Arquiteto Juan Busquets	119
<b>Figura 21</b> - Desenho da Apresentação do Plano Urbanístico da Estação Intermodal do Arquiteto Juan Busquets	120
<b>Figura 22</b> - Imagens Metro Mondego a atravessar a Via central	120
<b>Figura 23</b> - Cartoon de Carlos Sêco, publicado no Trevim, Março 2006	131
<b>Figura 24</b> - MDRL numa concentração da qual resultou a entrega do abaixo-assinado ao Governo Civil	132
<b>Figura 25</b> - Cartoon de Carlos Sêco publicado no Trevim Dezembro 2009	136
<b>Figura 26</b> - Cartoon de Carlos Sêco publicado no Trevim Janeiro 2010	139
<b>Figura 27</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim 6 De Fevereiro de 2014	139
<b>Figura 28</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim Fevereiro 2016	140
<b>Figura 29</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim 18 de Novembro 2010	142
<b>Figura 30</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim Setembro 2017	142
<b>Figura 31</b> - Cartoon de Carlos Sêco publicado no Trevim Janeiro de 2015	144
<b>Figura 32</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim Abril de 2015	145
<b>Figura 33</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim Março 2016	147
<b>Figura 34</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim a 31 de Março de 2016	147
<b>Figura 35</b> - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim a 29 de Setembro de 2016	148

<b>Figura 36-</b> Planta Via Central 1	155
<b>Figura 37-</b> Planta Via Central 2	156
<b>Figura 38-</b> “O Metro passa aqui”	157
<b>Figura 39-</b> Cartoon de José Oliveira publicado no Tревim a 27 de Fevereiro de 2003	165
<b>Figura 40-</b> “Coincidência entre elétricos e MM”	167

## Índice de Quadros

<b>Quadro 1</b> - Densidade Populacional Lousã e Miranda do Corvo Fonte: INE “Densidade populacional (nº/km) em Miranda do Corvo e Lousã	189
<b>Quadro 2</b> - Número de Habitações Vagas Lousã e Miranda do Corvo Fonte: INE “Habitações vagas (%)”	190
<b>Quadro 3</b> - Crédito Hipotecário Concedido em Lousã e Miranda do Corvo Fonte: INE “Crédito Hipotecário concedido a pessoas singulares (euros/habitante)”	190
<b>Quadro 4</b> - Prédios e Moradias licenciados em Lousã e Miranda do Corvo Fonte: INE “Edifícios de apartamentos e moradias licenciadas (nº) em construções novas para habitação”	192
<b>Quadro 5</b> - Contratos Lousã e Miranda do Corvo Fonte: INE “Contratos de compra e venda de prédios (nº por município)” e “Contratos de mútuo com hipoteca voluntária (nº por município)”	192
<b>Quadro 6</b> - Habitações (apartamentos e moradias)	103
<b>Quadro 7</b> - Privatizações no Sector Empresarial do Estado	193

## **Abreviaturas**

APA Agência Portuguesa do Ambiente  
APAC Associação Portuguesa dos Amigos dos Comboios  
CA Conselho de Administração  
CEE Comunidade Económica Europeia  
CMC Câmara Municipal de Coimbra  
CML Câmara Municipal Lousã  
CMMC Câmara Municipal Miranda do Corvo  
CP Comboios de Portugal  
CPCS Conselho Permanente de Concertação Social  
CPI Concurso Público Internacional  
CURL Comissão Utentes Ramal da Lousã  
EGF Environment Global Facilities  
EU União Europeia  
FII Fundo de Investimento Imobiliário  
FMI Fundo Monetário Internacional  
INE Instituto Nacional de Estatística  
IP Infraestruturas de Portugal  
LNEC Laboratório Nacional de Engenharia Civil  
LPR Lousã pelo Ramal  
MCEN Movimento Cívico pela Estação Nova  
MCLMC Movimento Cívico Lousã e Miranda do Corvo  
MDRL Movimento Defesa Ramal da Lousã  
MLS Metro Ligeiro de Superfície  
MM Metro Mondego  
NPM New Public Management  
OPRURB Ofício do Património e da Reabilitação Urbana  
PEC Plano de Estabilidade e Crescimento  
PM Primeiro Ministro  
PMO Parque de Material e Oficinas  
PPP Parceria Público Privada  
PS Partido Socialista  
PSD Partido Social Democrata  
QCA Quadro Comunitário de Apoio  
SA Sociedade Anónima  
SEE Setor Empresarial do Estado  
SE Secretário de Estado  
SIADAP sistema integrado de gestão e avaliação do desempenho na  
Administração Pública  
SMM Sistema Mobilidade do Mondego  
SMTUC Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra  
SNTF Sindicato Nacional dos Transportes Ferroviários  
SRU Sociedade de Reabilitação Urbana  
ST Secretário de Estado  
TAF Tribunal Administrativo Final  
TC Tribunal de Contas

## ***Introdução***

“Nowadays people often feel that their private lives are a series of traps. They sense that within their everyday worlds, they cannot overcome their troubles, and in this feeling, they are often quite correct. What ordinary people are directly aware of and what they try to do are bounded by the private orbits in which they live; their visions and their powers are limited to the close-up scenes of job, family, neighborhood; in other milieux, they move vicariously and remain spectators. And the more aware they become, however vaguely, of ambitions and of threats which transcend their immediate locales, the more trapped they seem to feel.”

The Promise, The Sociological Imagination, Mills, 1959 p.1

Oito da manhã do dia 31 de Fevereiro 2023, membros do Movimento Cívico pela Estação Nova (MCEN) juntam-se na escadaria da estação ribeirinha. Nas vozes determinadas ouve-se o protesto contra o encerramento daquela estação, cujo percurso de comboio até à Estação Coimbra-B será de 2024 em diante, se os planos da autarquia se concretizarem, substituído pelo *metrobus*. Este é apenas mais um episódio de uma longa história. Para a compreender é preciso recuar, no mínimo, 30 anos, ao momento em que começa a ser pensado um projeto de metro ligeiro de superfície para a cidade de Coimbra. Na realidade, o encerramento da Estação Nova (Coimbra-A) está longe de ser o único fator de descontentamento ligado a este projeto, pautado desde o seu começo por tensões e recuos que permitem caracterizá-lo como um projeto essencialmente conflitual e disfuncional. Apesar da ideia de metro de superfície surgir no ano de 1992, a sociedade Metro Mondego é apenas constituída no ano de 1996 e após vários estudos e concursos, são iniciadas mais de 10 anos depois, em 2005, as primeiras demolições na Baixa da cidade de Coimbra com vista à implantação de uma das linhas. Em 2010, interrompem-se os serviços ferroviários do Ramal da Lousã e começa-se a desmantelar os carris com vista à implantação da linha de ferrovia ligeira. Contudo, um ano depois, num contexto de contenção das despesas públicas no âmbito do Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC), que sucede à crise da dívida pública portuguesa, o projeto é anunciado como não prioritário e suspenso pelo poder central. Em 2017, com o objetivo de aproveitar fundos comunitários o projeto volta a arrancar, descartando-se o

transporte ferroviário ligeiro e optando-se por uma linha de autocarros elétricos com via dedicada (*metrobus*). Após anos e anos de espera, a conclusão do projeto é finalmente prevista para 2021, mas, as suas etapas continuam a deslizar e os atrasos acumulam-se, levando a que as datas anunciadas não sejam cumpridas. É este passado pautado por diversas etapas e bloqueios que fazem com que a sua extensão temporal se prolongue além dos padrões normais de projetos semelhantes<sup>1</sup>, constituindo por isso *uma pedra no sapato* da cidade há largos anos. Enquanto o novo sistema de mobilidade não é implantado, a população dos três municípios (Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã) continua a ver o seu quotidiano afetado por um projeto que tarda em chegar. Atualmente, no momento em que esta dissertação é redigida o cenário principal é este: desde 2021, devido às constantes obras do *Metrobus*, o ritmo normal da cidade de Coimbra foi completamente alterado, agravado por eventos pontuais como a conjugação de quatro concertos dos Coldplay com a Queima das Fitas 2023 e com o WRC Vodafone Rally na mesma semana. Por outro lado, encontramos por toda a cidade vestígios que nos remetem tanto para a destruição que o projeto engendrou ao longo das últimas três décadas, como para o impasse que a sua espera representa para a população. O troço ferroviário Coimbra-Parque/Serpins encontra-se encerrado há mais de 13 anos, desde que o Ramal da Lousã foi desmantelado, enquanto a solução anunciada como provisória de autocarros movidos a combustíveis fósseis, ainda se encontra em circulação. Algures numa paragem de autocarro numa estrada demasiado estreita e acidentada, antigos passageiros do Ramal da Lousã esperam pelo autocarro que agora percorre o caminho alternativo ao da ferrovia, obrigados a adaptarem-se à solução oferecida pela empresa Metro Mondego. Alguns destes passageiros, nunca desejaram sequer que o metro substituísse o comboio pesado que sempre utilizaram e conheceram, estando, desde o início, contra este projeto e lutando pela simples modernização e eletrificação da linha centenária.

---

<sup>1</sup> A título de comparação, o projeto de Metro do Porto lançou o primeiro concurso internacional com vista à realização do metro em 1994 e viu a primeira linha ser concluída em 2002 e o projeto do Metro Transportes do Sul demorou 12 anos desde a assinatura do *Protocolo para o desenvolvimento do metropolitano ligeiro na margem sul do Tejo* até à abertura da primeira linha.

Para além do irreversível encerramento deste troço centenário, os planos do projeto preveem ainda o desmantelamento de mais quilómetros de linha ferroviária: o que resta da ligação entre Coimbra-A e Coimbra-B também *tem os dias contados*, estando prevista igualmente a sua substituição pelo MetroBus, levando ao conseqüente encerramento da primeira Estação. É neste contexto que os membros do MCEN protestam, de modo a não se acabar com esta estação secular, uma porta de entrada para o coração da cidade, que todos os dias vê desfilar centenas de pessoas.

Para além do impacto nos troços ferroviários, a destruição estende-se ainda às malhas antigas da cidade. Em 2005, com o objetivo de fazer atravessar o metro no coração de Coimbra começou-se um processo de demolição com o propósito de construção de uma via de passagem: a “via central”. Esta empreitada levou à aquisição de 32 edifícios pela empresa Metro Mondego e à conseqüente expropriação de vários comerciantes, proprietários e inquilinos. Estas expropriações levaram ao encerramento de estabelecimentos comerciais implantados desde há muito no coração da cidade e ao realojamento de pessoas que nunca conheceram outra “casa”, causando constrangimentos pessoais importantes nas suas vidas. Outro constrangimento foi o causado pelas expropriações que tardaram a ocorrer em Ceira, para o projeto do Parque de Material e Oficinas (PMO) e para o estacionamento das viaturas Metrobus. Estas expropriações, em vista desde 2009, mas apenas começadas em 2022, levaram a que os terrenos ficassem “bloqueados” desde aí, deixando os proprietários num impasse, sem que pudessem fazer qualquer intervenção ou construção nestes, com vista a uma possibilidade de expansão do PMO<sup>2</sup>. No ano de 2022, o processo de destruição ultrapassou o do edificado, refletindo-se igualmente nas zonas arborizadas da cidade numa altura em que são abatidas dezenas de árvores, um abate enquadrado num plano mais extenso de supressão de 663 árvores, entretanto travado pelo Tribunal Administrativo e Fiscal (TAF) de Coimbra, na sequência da providência cautelar interposta. Como este episódio comprova, ao longo de todos estes anos, a onda de destruição associada ao projeto não ficou sem resposta. Ao todo, foram nove movimentos,

---

<sup>2</sup> S.a. “Metro Mondego mantém início de operação em 2024 mas admite que há obras “críticas””  
Campeão das Províncias 13 de Janeiro de 2023

associações ou grupos<sup>3</sup> envolvidos no projeto do MM, emitindo o seu parecer ou protestando contra determinados elementos deste. Desde participações em audições parlamentares, a concentrações de carros/buzinões, boicotes a eleições, à participação em consultas públicas ou referendos, a manifestações clássicas, a concentrações em frente a edifícios simbólicos, à constituição de cordões humanos, a plenários, debates e reuniões com decisores políticos... a opinião popular exprimiu-se e reinventou-se sobre diversas formas ao longo dos anos, seja sob a alçada destes grupos, seja a partir da sua ação e participação individual. Por fim, foram oito petições redigidas, quatro discutidas no Parlamento, envolvendo partidos, movimentos de cidadãos e autarquias. O surgimento destes movimentos sociais e as ações que estes engendraram demonstra-se fundamental para compreender como é que um projeto moderno, pensado para ser um símbolo da cidade de Coimbra, supostamente facilitador de mobilidade, se torna, ao longo dos anos, um peso no quotidiano das populações, um fator de *stress* e um elemento perturbador do curso normal da vida pessoal, académica e profissional de milhares de pessoas. Neste sentido, o que o surgimento destes movimentos reflete é o contraste existente entre o projeto imaginado - produtor de modernidade, crescimento e eficácia - e o projeto vivido - produtor de sofrimento, espera e frustração. Se para a maioria dos envolvidos as falhas deste projeto se devem a motivos à escala micro – suspensão prematura do projeto, gestão danosa, peculato, falta de capacidade de gestão e de coordenação *etc.* – o que esta dissertação pretende demonstrar é que as falhas e limitações do projeto só podem ser compreendidas à luz de uma escala macro: a do projeto modernizador que levou à institucionalização do neoliberalismo em Portugal.

Para isso, parte da ideia de que o MM encarna um símbolo local do sentimento de modernidade e crescimento, no qual o país está submerso nos anos 90 quando começa a ser pensado, sendo visto como o reflexo de um projeto mais global de modernização da sociedade portuguesa – com implicações práticas no

---

<sup>3</sup> Movimento Cívico de Lousã e Miranda do Corvo; Comissão de Utentes do Ramal da Lousã; Movimento em Defesa do Ramal da Lousã; Movimento Lousã pelo Ramal; APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro; MCEN – Movimento Cívico pela Estação Nova; ClimAção Centro; Associação Cívica de Coimbra ProUrbe; Ofício do Património e da Reabilitação Urbana (OPRURB)

ponto de vista do território - cujo ponto de partida coincide com a entrada na Comunidade Económica Europeia (1986). Deste modo, o caso do MM é analisado enquanto um exemplo do reflexo dos mecanismos, das lógicas e das principais características de reconfiguração dos modelos de economia política dominantes em Portugal, nomeadamente a reconfiguração do papel do Estado, das lógicas do poder local descentralizado e da forma como este se exprime no plano local, nomeadamente a partir das transformações que ocorrem no espaço urbano.

Para além da melhor solução para o Ramal da Lousã, este projeto de metro também é desde o início, defendido como o grande projeto da região de Coimbra: capaz de reabilitar zonas velhas e desgastadas da cidade, de atrair investidores, de resolver os problemas de trânsito e estacionamento, de renovar a Estação de Coimbra-B... o projeto é utilizado até aos dias de hoje em várias frentes, constituindo sobretudo isso: um projeto assente em promessas feitas a uma população, uma narrativa imaginada que não conseguiu ser *digerida* pela realidade social, económica e geográfica na qual se projeta. Se outras cidades construíram os seus metros de superfície e sistemas de transporte modernizados, casos típicos ou exemplares, em Coimbra o impasse estende-se por mais de trinta anos. Identificar os bloqueios aqui observados significa olhar para um caso extremo, sem dúvida, da forma como as promessas e as lógicas de modernização das infraestruturas materiais ligadas a uma conceção específica daquilo que seria o modelo de crescimento económico, se manifestaram num território específico e num projeto em concreto. Mais do que partir de grandes categorias de análise para daí deduzir conclusões gerais, o Metro Mondego permite inferir – a partir de uma microanálise dos discursos de legitimação do projeto, da reconfiguração institucional à qual se encontra associado e aos seus efeitos na vida quotidiana das populações – a construção de um modelo de governamentalidade que, podemos, de forma sinóptica, designar como neoliberal. Para desenvolver este argumento, esta dissertação propõe aprofundar diversas dimensões do projeto Metro Mondego, trazendo um olhar mais minucioso e sobretudo capaz de interligar escolhas a consequências, e mudanças globais a cenários privados, analisando o projeto a partir de uma perspectiva multiescalar que coloca em relação as suas dimensões macro, meso

e micro sem as quais não é possível compreender as principais transformações que se operaram no quadro político-económico nacional nas últimas décadas.

Para isso, a dissertação desdobra-se em quatro partes que permitem encadear logicamente o enquadramento, o decurso e as consequências do MM na vida das populações que deveria servir.

O primeiro capítulo procura situar as transformações nos modelos de governamentalidade económica dominantes em Portugal. As visões do neoliberalismo são utilizadas, deste ponto de vista, para articular e organizar o sentido das mudanças observadas. Neste contexto, analisa-se a forma através da qual as lógicas neoliberais se incrustaram crescentemente em Portugal. Utilizando o campo social como “...o espelho mais fiel das lógicas de ação neoliberais...” (Hespanha *et al.*, 2014, p.161), coloca-se em evidência o contraste entre o projeto social presente na Constituição de 1976 e as principais transformações institucionais e organizacionais em que este acaba por entrar não muito depois. A análise desta reconfiguração afunila-se na das principais modificações que se produziram do ponto de vista da governança local, nomeadamente no que diz respeito ao planeamento urbano.

Esta revisão termina com a apresentação do modelo teórico-metodológico adotado para esta dissertação, onde se articulam as principais influências teóricas e se justifica o método de análise a partir do qual se procura testar a principal hipótese – as falhas e constrangimentos que o MM causou e causa até aos dias de hoje apenas podem ser compreendidos a partir do enquadramento deste projeto enquanto produto da visão modernizadora que acompanha o modelo de governamentalidade da sociedade portuguesa.

No segundo capítulo, procura-se demonstrar como o MM se incrusta na cidade a partir de um exercício narrativo complexo, analisado a partir da crise identitária pela qual a cidade de Coimbra passa naquele momento e a forma através da qual o projeto passa a ser considerado uma solução inovadora capaz de permitir à cidade retomar fôlego e caminhar de novo rumo ao progresso, contrariando o movimento de decadência no qual se encontra submersa.

No terceiro capítulo, entra-se finalmente na descrição do processo de implantação do projeto na cidade, procurando analisar-se as principais

dimensões que remetem para a reconfiguração institucional neoliberalizante da qual emana. As limitações do projeto passam a ser analisadas a partir de uma lente mais ampla que extrapola o quadro micro – pessoal, local, pontual – para o quadro macro – jurídico, procedimental e institucional.

Por fim, no último capítulo, reflete-se acerca das dimensões conflituais do projeto, procurando identificar as consequências negativas que gerou no quotidiano de uma parte da população e da forma como, mesmo mobilizada, esta permaneceu praticamente espectadora de um projeto que não controlou. Neste capítulo, do qual parte a vontade de realizar esta dissertação, procura-se analisar o sofrimento e os constrangimentos que o projeto trouxe, à luz do contraste entre o projeto moderno idealizado e da forma como este foi e é, até ao dias de hoje, vivido pela população envolvida. Este contraste é visto como uma manifestação à escala micro de uma hipótese mais geral – a de que o projeto modernizador da sociedade portuguesa é na realidade produtor de desigualdades, constrangimentos e injustiças que permanecem, para a maioria, invisíveis.

## **I. Revisão da literatura: o neoliberalismo no quadro da modernização da sociedade portuguesa**

Numa das obras mais importantes do século passado, Polanyi (2013) afirma que o liberalismo económico interpretou mal a Revolução Industrial na medida em que insistiu em analisá-la do ponto de vista do progresso económico que engendrou, colocando em evidência a forma como “... a filosofia liberal nunca falhou tão redondamente como na compreensão do problema da mudança...” (Polanyi, 2013 p. 51). Na obra “A Grande Transformação”, ao utilizar o exemplo das consequências que os cercamentos dos campos abertos e da reconversão de terras cultiváveis em terras de pastagem na época dos Tudor tiveram em Inglaterra no século XVI, seguidas por sua vez pelos efeitos devastadores do êxodo rural e da reorganização social que acompanhou a Revolução Industrial, o autor demonstra como o progresso (especialmente o económico) vem muitas vezes acompanhado por aquilo que designa de desarticulação social - o mal estar e desadequação social que uma transformação demasiado rápida produz na massa de população que não a controla. Esta ideia de desarticulação social está inerente a muitos processos de progresso, mas a natureza conflitual destes movimentos de mudança acelerada e o sofrimento que causam é muitas vezes votada ao esquecimento com os perdedores destas batalhas votados, nas palavras de Thompson, à “*condescendência da história*” (Thompson, 1968 p. 13). É nesse sentido que se revela de extrema importância a compreensão das consequências à escala micro de uma certa visão do processo de modernização da sociedade portuguesa. Este processo de modernização revela-se ainda mais relevante no contexto histórico socio-político nacional, na medida em que se desenrola tendo como pano de fundo “...uma complexa combinação de características sociais paradigmaticamente opostas (...) em que convergiram e se fundiram temporalidades sociais muito distintas...” (Sousa Santos, 1992 p. 7). É possível argumentar que o novo projeto de modernização da sociedade portuguesa ocorre em contracorrente com o processo político de cariz socialista

e coletivista encetado no pós-Revolução de Abril de 1974 e que, para além da sua evolução conflitual interna se verifica também que o país viveu, de alguma forma, em contraciclo com as grandes potências europeias: quando as políticas neoliberais se começavam a impor em diferentes países europeus de forma mais evidente, iniciando-se então o desmantelamento de muitos dos arranjos keynesianos, em Portugal, em 1974, a Revolução marcava o início de uma transição democrática com influências socialistas, ao mesmo tempo que nascia finalmente um Estado Social (Sousa Santos, 1992). Este projeto social manifesta-se em diversas áreas e as suas vontades acabam por ficar inscritas na constituição de 1976, desde logo a partir da expansão da sua proteção social, na medida em que é com uma geração de atraso relativamente a uma parte da Europa que o modelo de Estado-Providência aparece em Portugal (da Silva, 2016). Através da introdução do princípio do universalismo (designadamente em áreas como a saúde, a educação e a proteção/segurança social), o Estado português deixa de apenas se preocupar com “os mais pobres” e carenciados, passando a aplicar um modelo que se aproxima mais dos ideais de redistribuição e igualdade (Guedes e Pereira, 2012; Varela, 2013; Pereirinha e Carolo, 2019; Madureira, 2020). Por outro lado, o Estado Social português passa também a consagrar mais direitos aos trabalhadores no seguimento do aumento intensivo da atividade sindical que será em muitos casos radical e onde predominará essencialmente a ação direta, a ruptura e a iniciativa dos trabalhadores (Lima, 1986; Varela 2013; Varela *et al.*, 2014). Portugal assiste também a reformas que procuram desafiar a concentração do capital, como atesta o Programa de Reforma Agrária, consagrado como “...um dos instrumentos fundamentais para a construção da sociedade socialista...”<sup>4</sup> mas também através do fim do “condicionamento industrial”<sup>5</sup> e do desmantelamento de muitas das estruturas corporativistas da economia portuguesa tendo como objetivo eliminar o poder das *velhas* elites económicas. Se o pós-25 de Abril parece apontar para uma vontade explícita de seguir uma direção mais radical, principalmente nos dois anos que se seguem à revolução, o Estado Social português, tal como é típico em países periféricos e em sociais-democracias tardias, nunca chega a integrar um modelo *keynesiano*

---

<sup>4</sup> Decreto de Aprovação da Constituição n.º CRP 1976 de 10-04-1976

<sup>5</sup> Decreto-Lei n.º 443/74 de 12 de Setembro

completamente consolidado (Sousa Santos, 1992). Na realidade, este Estado-Providência apresenta uma configuração mista à luz dos critérios de Esping Anderson (1990), por ser relativamente recente e influenciado por um regime de proteção ligado a valores religiosos e ao seu antigo sistema autoritário, acabando por ficar caracterizado pela sua dualidade entre o espírito da lei e prática estatal (naquilo que Sousa Santos designa por Estado Paralelo), na medida em que manifesta o contraste entre a combinação de fortes compromissos políticos relativos ao Estado Social (presentes naturalmente na sua Constituição) e a existência simultânea de sistemas políticos clientelares (partidos, sindicatos, ordens profissionais e diversos grupos de interesse), bem como por um aparelho de Estado relativamente fraco e vulnerável, que depende da organização da própria sociedade para colmatar as suas falhas - a Sociedade-Providência (Sousa Santos, 1985; Sousa Santos, 1992; Sousa Santos, 1995; da Silva, 2016). Deste modo, ainda que relativamente em atraso, a crise do modo de acumulação fordista que se deu na Europa Ocidental nos anos 70, também se acaba por manifestar em Portugal, embora, como o Estado Social Português estivesse em plena formação, quando os sinais de crise se começaram a manifestar “...foi como se Portugal estivesse a passar pela crise do Estado-Providência, sem nunca ter tido um Estado-Providência” (Sousa Santos, 1992, p. 49). O projeto de construção do Estado Social português é, neste sentido, um projeto conflitual, na medida em que entra em rutura praticamente quando é instituído e frágil, na medida em que assenta em bases históricas, sociais, culturais e económicas relativamente instáveis.

Para além disso, convém ter em conta que já desde 25 de Novembro de 1975, data que assinala o fim ao Período Revolucionário em Curso (PREC), se verifica a emergência clara de um movimento contrarrevolucionário que irá procurar estabilizar progressivamente a democracia liberal representativa (Franco, 1994). Rosas (2014) afirma que “o novembrismo está para a contra-revolução, como o movimento militar de 25 de Abril esteve para a revolução” (Rosas, 2014 p.179), na medida em que constitui o ponto de alteração da correlação de forças que progressivamente se instala como política dominante. Como afirma Rodrigues (2022) “o neoliberalismo em Portugal é um projeto político ideológico que

ganha densidade intelectual e credibilidade política como contraponto à forma de economia política do 25 de Abril” (Rodrigues, 2022 p. 202). Este projeto político ideológico será, a partir deste momento, descrito como um processo de neutralização da política portuguesa, baseado numa nova visão, orientada para um novo futuro para Portugal, alimentado por uma ideia de crescimento económico virado para o exterior. A retórica adotada é que, desde 1975, o país se tinha virado para si mesmo e que, as suas ambições em termos sociais tinham eliminado qualquer possibilidade de crescimento: “...não são apenas as deficiências acumuladas ao longo de décadas de que infermam as nossas estruturas produtivas e a existência de mentalidades desajustadas à inovação, ao risco e à competição modernos, desajustamento esse fruto de anos de políticas de protecionismo, de subvenções estatais e de intervencionismo económico a que se juntaram as sequelas do período revolucionário”<sup>6</sup> (Primeiro Ministro Cavaco Silva, 1986).

Um dos fatores mais importantes é o facto deste projeto de modernização ser apresentado à população como neutralizante: como um processo de eliminação dos excessos da revolução e das restrições que foram sendo criadas ao livre funcionamento do mercado (Rodrigues, 2022). Assim, os primeiros sinais através dos quais o neoliberalismo se manifesta em Portugal são sob a sua forma mais destrutiva: esta é designada a fase do “*roll-back neoliberalism*” (Peck and Tickell, 2002) e representa a fase inicial da imposição dos mecanismos neoliberais, através de uma lógica de retração do Estado Providência, destruição e desacreditação do modelo de regulação keynesiano e desmantelamento de instituições a ele associado. Em Portugal o processo de destruição observa-se, por exemplo, pelo fim da Reforma Agrária, logo a partir de 1977 com a aprovação da lei Barreto e em 1988, com a nova Lei de Base das Reformas Agrárias (Lei nº109/88); com a destruição dos coletivos sindicais mais radicais através da criação em 1984 do Conselho Permanente de Concertação Social (CPCS), um organismo que procura “domesticar a força de trabalho” arbitrando a luta de classes através de uma institucionalização da concertação social (Guedes e Varela 2013, p. 79) ou com a destruição do plano

---

<sup>6</sup>Discurso retirado de “Mão Invisível- Uma história do neoliberalismo em Portugal” Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=ceTCzCptzEM&t=2590s&ab\\_channel=CentrodeEstudosSociaisdaUniversidadeCoimbra](https://www.youtube.com/watch?v=ceTCzCptzEM&t=2590s&ab_channel=CentrodeEstudosSociaisdaUniversidadeCoimbra) Consultado em: 04/09/2023

de nacionalizações (constitucionalmente irreversíveis até 1989), através da privatização de uma série de empresas até então Estatais. Esta necessidade de acompanhar a mudança de mentalidade com alterações de ordem constitucional e institucional revela-se importante na medida em que ilustra a forma como a fase considerada destrutiva não é, no entanto, suficiente para colocar a *razão* neoliberal em marcha. À fase de “*roll back neoliberalism*” segue-se uma fase de “*roll out neoliberalism*”. Nesta fase, apercebe-se, no seguimento das crises que se reproduzem à volta do globo desde o início da década de 80, que a simples utilização de políticas anti-keynesianas conjugada à crença de que o mercado acabará por se regular sozinho, não são capazes de gerar um modelo de reprodução social sustentável (Peck e Tickell, 2002). Na Europa e noutras partes do globo, onde as políticas passam a estar dirigidas para serem favoráveis às forças de mercado, a destruição das antigas instituições associadas à regulação fordista é complementada pela criação de uma rede institucional capaz de pôr em marcha e regularizar o livre funcionamento do mercado, elevando o Estado a uma posição indispensável. É esta transformação que permite ao neoliberalismo sair do buraco profundo em que se parecia afundar num momento de crise, utilizando-a para aprofundar e enraizar ainda mais a sua ideologia, passando de um simples “*software* ideológico” à criação profunda do “*hardware* institucional” que o constitui, saindo assim da fase destrutiva para uma fase construtiva e criativa (Peck and Tickell, 2002).

Em Portugal, esta fase vai passar essencialmente pela ancoragem do processo de modernização em reformas práticas e alterações de ordem institucional e constitucional (Rodrigues, 2022). Segundo a narrativa que se vai tornando dominante, para finalmente poder recuperar o tempo perdido, o país deverá modernizar-se através de uma série de reformas que incidam na organização económica do país, numa modernização apenas possível através de um processo ativo de transformação que se enraíza em praticamente todos os domínios da sociedade, dependente de uma atividade e criatividade jurídico-institucional em nada condizente com o discurso de neutralidade política deste novo programa político (*idem*, 2022). Acompanhado por ideais vindos do Reino Unido nomeadamente o New Public Management (Nova Gestão Pública), este processo irá ser alimentado por uma retórica segundo a qual mercado deverá ganhar

espaço e o investimento privado deverá animar a estratégia de competitividade do país sob três principais formas: 1) através do processo de privatização de empresas até aí maioritariamente públicas 2) através da entrega da gestão de empresas públicas a privados a partir de um sistema de concessão e 3) através do incentivo à criação de novas empresas privadas. Estas reformas vão desde a liberalização do mercado financeiro até à liberalização dos *media*, apoiando-se em alterações realizadas à constituição de 1976, nomeadamente a alteração de 1982, que “procurou diminuir a carga ideológica da Constituição, flexibilizar o sistema económico e redefinir as estruturas do exercício do poder político, sendo extinto o Conselho da Revolução e criado o Tribunal Constitucional” (Assembleia da República, s.d. s.p.) e a extremamente relevante alteração de 1989, “que deu maior abertura ao sistema económico, nomeadamente pondo termo ao princípio da irreversibilidade das nacionalizações diretamente efetuadas após o 25 de Abril de 1974” (Assembleia da República, s.d. s.p.). Entre 1990 e 1995, setores como o da banca, dos seguros, dos transportes, das telecomunicações, da siderurgia e dos produtos petrolíferos são privatizados e entre 1996 e 2001 a vaga de privatizações continua, penetrando outros setores tais como os da energia, dos tabacos, da indústria química ou da gestão das estradas (Mortágua e Costa, 2015; Rosas *et al.*, 2010).

É também possível argumentar que a entrada na CEE vai constituir uma alavanca para muitas destas transformações, no sentido em que será utilizada para justificar várias reformas, com vista à necessária harmonização com os países da Comunidade Europeia, retardada pelos “excessos” da revolução impeditivos deste processo de modernização (Rodrigues, 2022): “Temos ainda preceitos da nossa lei fundamental não consentâneos com o modelo económico que vigora na Europa Comunitária a que pertencemos”<sup>7</sup>, dizia o então primeiro-ministro (Cavaco Silva, 1986). Deste modo, Portugal integra-se na CEE “...numa opção cuja pertinência seria reforçada com a queda do Muro de Berlim, que veio consagrar a memória do período revolucionário de 1974-1975

---

<sup>7</sup> Discurso retirado de “Mão Invisível- Uma história do neoliberalismo em Portugal” Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=ceTCzCptzEM&t=2590s&ab\\_channel=CentrodeEstudosSociaisdaUniversidadeCoimbra](https://www.youtube.com/watch?v=ceTCzCptzEM&t=2590s&ab_channel=CentrodeEstudosSociaisdaUniversidadeCoimbra) Consultado em: 04/09/2023

enquanto um caso de excesso de entusiasmo, quando não pior<sup>8</sup>” (Neves, 2019 p. 77). Para além disso, é neste quadro em que a harmonização desejada e planeada com vista à integração da CEE se estende muito além do propósito económico e político que podemos pensar a história do MM. A verdade é que o fim do Estado Novo e do Império trouxe um fosso identitário que deveria ser preenchido com alguma urgência. É neste contexto de crise identitária que o instrumento mais conveniente para renovar esta grandeza perdida se torna a integração do país da moderna Comunidade Europeia. Boaventura Sousa Santos (1995) designa esta regulação da imagem de Portugal relativamente aos países centrais da Europa enquanto o Estado-Como-Imaginação-de-Centro, na sua tentativa de “...criar um universo imaginário onde Portugal se transforma num país europeu igual aos outros, sendo o seu menor grau de desenvolvimento considerado simples características transitórias que cabe ao Estado gerir e atenuar...” (Sousa Santos, 1995 p. 60). Esta Imaginação construída que projeta o que Portugal quer ser no que é realmente “... alimenta-se dessa reificação de um sonho, o de um país pobre que se torna igual aos países ricos por conviver de perto com eles” (Pureza, 2012 p.1). Deste modo, o processo de modernização é ancorado num processo de transformação de mentalidades que procura aproximar a população portuguesa do ideal europeu, prometendo uma melhoria do nível de vida e gerando expectativas de ascensão social (Rodrigues, 2022).

Este novo caminho para Portugal é considerado, no quadro desta dissertação, como um projeto de modernização que se encaixa em transformações político-económicas neoliberais. A utilização do conceito de neoliberalismo não é feita sem consciência da sua polémica no sentido em que o termo neoliberalismo continua a ser visto por elementos dentro e fora do meio académico como um “termo de proveniência duvidosa”, uma mão cheia de nada, um conceito incapaz e fraco, insuficiente para explicar as transformações económicas-ideológicas das últimas décadas (Venugopal, 2015; Mudge, 2008; Clarke, 2008). Para Venugopal (2015) “...neoliberalism is now an overload and unwieldy term that occupied a fluid and growing terrain that expands and contracts arbitrarily across several dimensions, but which increasingly lacks

---

<sup>8</sup> “...os excessos e desvarios do período revolucionário...” - Silva A. A. (1995) As reformas da Década Venda Nova: Bertrand p. 9

firm foundation in real world referents” (Venugopal, 2015 p. 8). Nas ciências sociais, já foi observada a frequência com que o conceito é utilizado sem uma devida definição (Boas e Gans-Morse, 2009) como se fosse algo demasiado óbvio. A par disso, o conceito foi criticado por ser assimétricamente utilizado, nomeadamente pelos seus críticos (Andrade, 2019). Apesar das críticas, não só o conceito nos interessa para compreender o projeto de modernização da sociedade portuguesa como é, na realidade, bastante útil para enquadrar o projeto do MM e a sua concepção. Mais importante do que retratar a história deste movimento difuso, algo já realizado noutras obras<sup>9</sup>, é essencial ancorá-lo na recente história político-económica do país. Para tal importa-nos analisar a forma como diferentes interpretações do neoliberalismo constituem um quadro de análise relevante no contexto deste processo de modernização em Portugal.

### **I.I Visão *Bourdieuiana*: a reconfiguração do papel do Estado**

A tradição *Bourdieuiana* da análise do neoliberalismo concede especial atenção à forma como este está dependente de uma reconfiguração do papel do Estado. Para Bourdieu (1998 e 2002), o neoliberalismo diz respeito ao processo através do qual o mercado passa a regular e penetrar todos os domínios da sociedade. Apesar disso, não se deve olhar para o neoliberalismo como uma simples transferência de poderes do Estado para o mercado, pelo contrário, a simples oposição entre os dois é simplista e apenas a análise da evolução histórica dos modos de acumulação e da reestruturação da reprodução social e económica permite compreender a interação, contestação e cooperação entre as duas instituições (Fine e Saad-Filho, 2017). Loïc Wacquant (2012) reconhece um núcleo institucional do neoliberalismo que “consiste numa articulação entre Estado, mercado e cidadania que aparelha o primeiro para impor a marca do segundo à terceira” (Wacquant, 2012, p. 509-510). Para Bourdieu (1998), nas últimas décadas, os economistas dominantes impuseram a sua representação do mundo económico e social através da alteração das estruturas burocráticas influenciadas pela transferência das ideias neoliberais dos círculos académicos

---

<sup>9</sup> Ver por exemplo, Foucault M. (2004) *Naissance de la biopolitique*; Paris: Seuil; Harvey, D. (2007). *A brief history of neoliberalism*. USA: Oxford University Press e Rodrigues J. (2022) *O Neoliberalismo não é um slogan* Lisboa: Tinta da China

para os ciclos político-administrativos, transferindo o campo económico para todos os outros campos que, conseqüentemente, sofreram uma perda de autonomia (Bourdieu, 1998). Para ilustrar, Bourdieu analisa o caso francês nomeadamente a subida ao poder de uma “Nova Ideologia” construída pelas elites a partir dos anos 70, fundada na ideia de fim das ideologias e dos conflitos de classe (Bourdieu e Boltanski, 1976). Esta nova fase é inseparável de uma mutação na formação das elites, nomeadamente através da criação de novas escolas económicas e políticas com novos programas de ciência económica (Escolas de Comércio e Escola de Ciências Políticas). Bourdieu vê esta transformação como um instrumento de legitimação de uma nova forma de dominação política: através da transformação de um programa científico num programa político procuram criar-se as condições para a realização e funcionamento da teoria por detrás do programa económico (Bourdieu, 1998, 2001). Em Portugal, é com uma década de atraso (relativamente a França) que a ideologia neoliberal começa a passar do campo académico e científico para o campo do poder, através da introdução de um conjunto de ideias designadas de “Nova Economia” nos círculos de poder político e económico (Rodrigues, 2022). Veja-se a coincidência entre estes dois movimentos na descrição que Bourdieu e Boltanski fazem: um movimento fundado sobre a ideia do “fim das ideologias” e da valorização da mudança e da modernização (Bourdieu e Boltanski, 1976) e a de Cavaco Silva: seria “difícil de catalogar o meu Governo de acordo com os velhos arquétipos de direita e de esquerda” (Silva, 2004 p. 262). Em Portugal o movimento coincide com a entrada de elementos chave da teoria neoliberal no país, no final da década de 70, servindo de base para um grupo de intelectuais economistas portugueses que, através de trabalhos associados à Universidade Nova e à Universidade Católica recentemente criadas, mas também através da sua participação no Banco de Portugal e na esfera política de decisão, acabam por impactar a trajetória económica nacional de forma irreversível (Noronha, 2021). Costa (2019) coloca igualmente em evidência a forma como a criação do Departamento de Estudos Económicos (DEE), um grupo de investigação do Banco de Portugal, contribuiu na década de 70 e 80 para “fechar possíveis alternativas” e outras teorias e práticas, homogeneizando “a paisagem intelectual da economia” portuguesa, num momento chave da sua trajetória,

articulando o campo intelectual da investigação com o campo político-económico (Costa, 2019 p. 100). De forma mais prática esta visão revela-se de extrema importância na medida em que permite explicar a entrada do New Public Management (Nova Gestão Pública) - a defesa de como os princípios de gestão devem sobrepor-se à burocracia típica da administração tradicional caracterizada como ineficiente - na administração pública portuguesa que arrasta consigo lógicas de descentralização (na medida em que permite a entrada de gestores intermédios), desregulação (através da promoção de uma racionalidade gestonária) e delegação (relativo à separação das funções de coordenação das de execução) e da qual resulta a privatização de diversos setores chave da economia portuguesa (mesmo os mais lucrativos) e a transferência de responsabilidades do Estado para outras entidades (Rocha, 2000; Madureira, 2020; Hespanha *et al.*, 2014).

### **I.II Visão Marxista: um projeto de concentração do poder**

Vários autores colocam em evidência as conexões entre as sucessivas privatizações e o restabelecimento de um poder de classe temporariamente perdido no pós-revolução, defendendo que “... a *privataria* é a estratégia persistente do bloco de poder que se recompôs do susto de 1974/75...” (Mortágua e Costa, 2015 p. 8). É neste contexto que este processo de modernização também pode ser visto como um processo de organização e (re)concentração do capital no país, enquadrando-se na análise neomarxista do neoliberalismo. Para esta tradição, o neoliberalismo deve ser visto como uma estratégia de acumulação e gestão da mais valia (*surplus*) capitalista cujo principal objetivo consiste na restauração do poder de classe e da sua concentração (Harvey, 2005). Esta visão dá especial atenção à subida da autoridade e poder de atores empresariais na gestão da sociedade e à financeirização da economia, pois é através do setor financeiro que a acumulação de capital se intensifica alterando profundamente a organização da economia e da reprodução social (Duménil e Lévy, 2011; Fine e Saad-Filho, 2017). Assim, sob o capitalismo, não é tanto o mercado que permite a determinados atores maximizar o seu poder, mas sim a sua concentração empresarial (Davies, 2014). Em Portugal, o projeto de concentração do capital reflete-se no claro movimento de recuperação de poder económico que ocorreu

após os “excessos” da revolução serem neutralizados. Se uma parte das famílias que concentravam o poder se viu obrigada a retrair nos anos 70, o projeto modernizador vai voltar a tornar confortável a sua presença e atuação no país. Para certos autores, a histórica análise das relações Estado-economia no Portugal democrático revela o ressurgimento de velhos elementos do corporativismo estatal envoltos em nova capa institucional (Evans *et al.*, 2019). De forma simplificada, é possível verificar a re-emergência de elementos centrais do corporativismo autoritário sob uma lógica aparentemente neoliberal (*idem*, 2019). Tal processo resultou de duas etapas: 1) as nacionalizações feitas sob a forma de fusões e concentrações logo após a Revolução, que levaram a que os setores passassem a ter uma concentração sectorial e 2) a re-privatização e/ou concessão destas empresas a grupos e famílias associadas ao corporativismo do Estado Novo, que retornaram assim para o cenário empresarial do país, aproveitando os novos modelos de concessão e privatização que acompanharam a entrada do neoliberalismo no espaço nacional (Mortágua e Costa, 2015; Rosas *et al.*, 2014; Pena, 2014). O projeto de modernização português, encostado à Comunidade Europeia faz Evans *et al.* (2019) argumentarem que os fundos da UE geridos pelo Estado, num esforço de modernização do país, fizeram “acordar mecanismos antigos de aglomeração setorial” (Evans *et al.*, 2019, p.14). Os autores utilizam o exemplo do setor da gestão dos resíduos: com a entrada na CEE os fundos de coesão permitiram ao Estado realizar os investimentos necessários para modernizar o setor através da criação da empresa pública, a EGF (Environment Global Facilities), que se desdobrou numa gestão de tipo comercial que procurou poupanças aglomerando municípios. Contudo, em 2011, em contexto de PEC, o primeiro-ministro anuncia a privatização da EGF em bloco, ao grupo SUMA detido em parte pelo conglomerado português Mota-Engil. Outro exemplo paradigmático é o da saúde, um setor com muitas ambições iniciais que desde os anos 80 deslizou progressivamente para as mãos dos privados e de instituições do terceiro setor, através de sistemas de concessão de determinados serviços, arranjos institucionais e convenções que foram deliberadamente pensados ao longo das últimas décadas e que conseguiram colocar no poder as famílias e determinados grupos económicos (Espírito Santo no Grupo Luz

Saúde e os Mello no Grupo CUF por exemplo). É neste sentido que o contraste entre a suborçamentação do Serviço Nacional de Saúde (SNS), a sua empresarialização virada para critérios de eficiência e eficácia e o aumento das instituições privadas de saúde e os seus acordos com o Estado Português constitui segundo Bruno Maia (2015) tudo menos uma coincidência, mas uma escolha política deliberada. O setor dos transportes também foi um cenário desta colaboração estreita entre o Estado e os principais grupos económicos nacionais, não fosse a rodovia concentrar o maior número de Parceria Público Privadas (PPPs) (Mortágua e Costa, 2015). Para além disso, a transformação do setor dos transportes revela-se de importância central no quadro desta dissertação até porque permite operacionalizar a última visão do neoliberalismo aplicada ao país, enquanto um setor que reflete e reproduz um novo tipo de subjetividade para a população portuguesa.

### **I.III Visão *Foucaultiana*: a transformação das mentalidades**

Segundo a corrente *foucaultiana*, o neoliberalismo não é uma corrente ideológica organizada, nem uma política económica, mas sim de um conjunto difuso e complexo de “técnicas de governamentalidade” com o principal objetivo de facilitar o controlo dos indivíduos (Foucault, 2004). Nesta visão do neoliberalismo, trata-se de o considerar como e acima de tudo um programa político que visa disciplinar os seus sujeitos e mudar as suas subjetividades. O que Foucault traz de novo é precisamente deslocar a questão neoliberal do âmbito económico para o político (Laval, 2018). Por outras palavras, o neoliberalismo procura incutir e imprimir nos indivíduos a sua lógica de fundamento principal: a do mercado. Deste modo, o projeto neoliberal procura transformar subjetividades sendo que “...o objetivo não é sujeitar o indivíduo a ordens emanadas de uma autoridade superior, mas sim proporcionar condições económicas, sociais e culturais para que cumpra por sua livre iniciativa” (de Haro e Matos, 2021 p. 12). Em Portugal, o domínio do trabalho constitui um caso exemplar desta visão do modelo de governamentalidade neoliberal, devido à forma como transformou radicalmente as relações sociais de trabalho, reorganizando-o através da sua mercantilização, precarização e desarticulação dos mecanismos de proteção e representação coletiva mas também por se ter

conseguido infiltrar na lógica de desempenho dos trabalhadores, incluindo da função pública, através de sistemas de avaliação e controlo como o sistema integrado de gestão e avaliação do desempenho na Administração Pública (SIADAP) que procuram colocar o peso do seu sucesso no próprio trabalhador, incentivando um ambiente concorrencial e virado para os resultados (de Haro e Matos, 2021; Ducatti *et al.*, 2021). Mas estes efeitos negativos na produção de novos tipos de subjetividades são manifestações tardias relativamente à forma como estes se expressam num primeiro momento no país: como um esperançoso caminho rumo à liberdade. Na realidade, é possível argumentar que o final da década de 80 e a década de 90 (tirando os períodos de crise económica que levaram à intervenção do Fundo Monetário Internacional (FMI) no país e que obrigaram os portugueses a “não ir além das suas possibilidades”) são o equivalente simbólico português da sociedade de consumo típica dos modelos de regulação fordista - o compromisso fordista<sup>10</sup> - que Portugal nunca pode experienciar no pós-guerra sob a sombra do Estado Novo. É neste contexto que a saída de décadas de restrição e pobreza, a entrada no regime democrático e a nova visão da direita portuguesa faz nascer em Portugal uma nova sociedade de consumo, que orbita em torno da detenção de propriedade privada (casa, carro *etc.*), que depende do “agora facilitado” acesso a créditos baratos (Rodrigues, 2022; Rodrigues *et al.*, 2016). Esta incitação política imbricada na ideia de modernização é na realidade tudo menos neutra, na medida em que traz para o plano individual responsabilidades que caberiam ser resolvidas anteriormente pelo Estado Social (habitação social e transporte coletivo, neste caso). Por outro lado, para alimentar este sonho, surge então um novo mercado, que se reflete na imbricação entre o setor da construção e o setor financeiro na medida em que a evolução do setor da habitação depende do acesso a crédito barato, tanto para os empreiteiros como para as famílias portuguesas que agora poderiam adquirir habitação própria (Rodrigues *et al.*, 2016). Já o desejo de

---

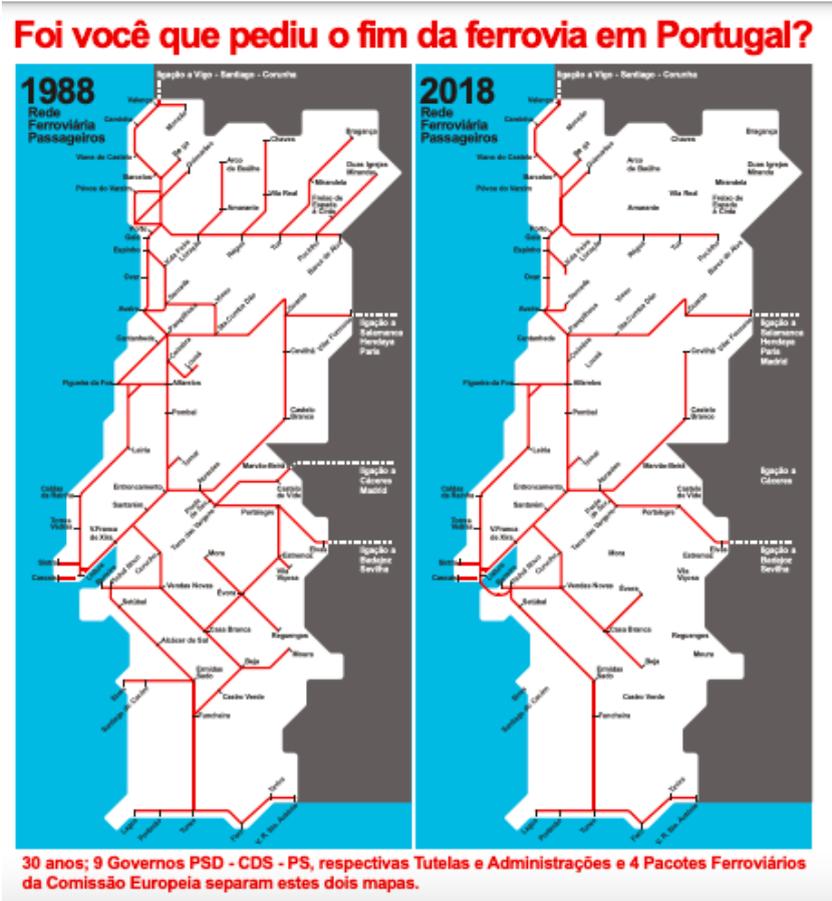
<sup>10</sup>O modelo de regulação fordista foi um sistema de acumulação caracterizado por um compromisso entre a produção e o consumo: o compromisso fordista ou o compromisso capital-trabalho. Esta expressão foi formulada pela Escola de Regulação Francesa (Aglietta, 1976; Lipietz e Boyer, 1987), que defende que o sistema capitalista não se consegue auto-regular e que pede a existência de uma série de instituições e de normas, capazes de reconfigurar permanentemente as suas contradições, os seus conflitos e as suas falhas. No Ocidente, esse compromisso passou pelo modo de produção *standardizado* e pelo consumo em massa e apoiou-se de forma mais global nas políticas implementadas pelo Estado Providência/Social/Keynesiano com o principal objetivo de garantir a evolução equilibrada das normas de produção e de consumo, assegurando a viabilidade do modo de produção capitalista.

detenção de um carro também se reflete no processo de modernização mais ampla do país, através da lógica da entrada de fundos de Coesão, canalizados para a criação de estradas e autoestradas (“os elefantes brancos” portugueses segundo Magone (2017)), que através de sistemas de concessão e de parcerias público privadas (PPPs) permitiram também concentrar o capital em grupos como o Grupo Brisa (privatizado para o Grupo José de Mello) ou Lusoponte (detida em parte pela Mota-Engil). Por outro lado, este investimento também é feito à custa de desinvestimentos na ferrovia no sentido em que “a prioridade da rodovia era a prioridade do setor de transporte individual” (Heitor Sousa<sup>11</sup>, entrevista), implicando uma importante transformação a nível da paisagem do país que leva a que entre 1985 e 1992 sejam encerrados 862 km de ferrovia<sup>12</sup>, de norte a sul do país e entre 1989 e 1993, sejam construídos 1133km de autoestradas, itinerários principais e itinerários complementares (Mateus, 2013). Este processo, feito em contracorrente com os pressupostos europeus, projeta Portugal de um dos países que mais tinha quilómetros de ferrovia por metro quadrado de superfície para ser um dos países da Europa com piores números relativos a estes valores, no cumprimento de uma estratégia que tem como um dos principais argumentos os custos de exploração das linhas porque “tudo o que é considerado um custo excessivo deve ser substituído segundo as novas técnicas de gestão neoliberal” (Heitor Sousa, entrevista).

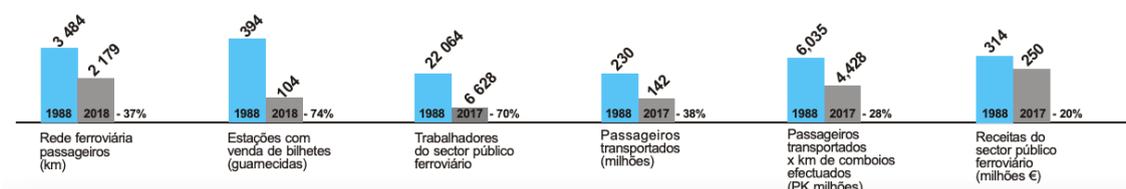
---

<sup>11</sup> Deputado pelo Bloco de Esquerda (2009-2011 e 2015-2019) que fez parte da Comissão dos Transportes, Comunicações e Obras Públicas e a partir de 2015 da comissão da Economia, Inovação e Obras Públicas

<sup>12</sup> PORDATA (s.d.) “Extensão da rede ferroviária: total, explorada e desativada - Continente” Disponível em: <https://www.pordata.pt/portugal/extensao+da+rede+ferroviaria+total++explorada+e+desativada+++continente-3108-262529> Consultado em: 09/09/2023



**Figura 1** - Linhas ferroviárias 1988 vs. 2018<sup>13</sup>



**Figura 2** - Dados Ferrovia portuguesa 1988 vs- 2018<sup>14</sup>

Estes exemplos, permitem demonstrar como toda a modernização da sociedade, dependendo das perspectivas, se pode considerar como ancorada em processos de racionalização neoliberal, quer na forma como transformaram o papel do Estado Português quer na mentalidade da população portuguesa, imprimindo lógicas de gestão empresarial em todos os domínios da sociedade.

<sup>13</sup>s.a. (2018) “Foi você que pediu o fim da ferrovia em Portugal?” Plataforma para a defesa do Serviço Público Ferroviário Setembro de 2018 Disponível em:

[http://fectrans.pt/images/comunicado\\_aveiro.pdf](http://fectrans.pt/images/comunicado_aveiro.pdf) Consultado em: 4 de Setembro de 2023

<sup>14</sup>s.a. (2018) “Foi você que pediu o fim da ferrovia em Portugal?” Plataforma para a defesa do Serviço Público Ferroviário Setembro de 2018 Disponível em:

[http://fectrans.pt/images/comunicado\\_aveiro.pdf](http://fectrans.pt/images/comunicado_aveiro.pdf) Consultado em: 4 de Setembro de 2023

#### **I.IV Neoliberalismo à escala local**

Por outro lado, é neste contexto que a transformação do território constitui uma dimensão central do neoliberalismo em Portugal. Ou seja, se uma parte significativa dos estudos sobre neoliberalismo tem estado centrada na questão da economia política dos anos 1980 e que lançam as bases dos processos de privatização e financeirização, outra tem-se preocupado com o efeito das políticas neoliberais na vida dos cidadãos: a precariedade face ao mercado de trabalho (cf Haro e e Matos, 2021; Lima, 2019) ou no desmantelamento das políticas públicas (cf Teles, 2015; Silva, 2020) que são talvez os dois terrenos privilegiados para analisar o impacto do neoliberalismo no espaço social português. Porém, em Portugal, tal como sucede noutros países, a cidade também se tem revelado como um laboratório central para a institucionalização da experiência neoliberal e, por conseguinte, também tem surgido como observatório para a análise dessa mesma experiência, articulando a reconfiguração do poder estatal, a criação de um novo regime de acumulação no quadro do processo de inserção de Portugal numa economia globalizada e, necessariamente, a construção de um conjunto de novas subjetividades que possam dar corpo a estas ideias. Nos últimos anos, o acentuar da crise habitacional e o crescimento do turismo como eixo central do modelo de desenvolvimento semiperiférico português, tem colocado a cidade no centro das análises sobre o neoliberalismo (Mendes, 2014; Mendes, 2017; Mendes 2016ab; Mendes *et al.*, 2019; Mendes 2020). No quadro desta dissertação, é essencial olhar para a evolução do poder local português, nomeadamente para o processo de planeamento urbano. O estudo da influência de lógicas ditas neoliberais no planeamento urbano, indica que este passa essencialmente pela normalização do crescimento enquanto princípio orientador que deve reger a gestão estratégica da cidade, levando a que o poder local passe de uma postura administrativa a uma postura empreendedora, virada para o mercado (Harvey, 1996; Barata Salgueiro, 1999; Brenner e Theodore, 2002; Pinson, 2020). Se para Lefebvre (1970) a produção da cidade - circuito secundário - constitui o resultado da circulação do circuito primário, constituindo o processo de criação do ambiente construído uma *espécie* de cemitério da mais valia do capital, para Harvey (2005) e criação do ambiente construído assume-se como um elemento

central e não secundário do processo de acumulação de capital constituindo mesmo uma das suas principais estratégias (Harvey, 2005). Assim, se num primeiro momento, podemos falar de um movimento de “Neoliberalização do Urbanismo”, no sentido em que o consenso social em torno das cidades muda passando de uma lógica virada do bem-estar social (resolução de problemas, fornecimento de serviços etc.) para o bem-estar económico, levando a que o objetivo passe a ser a atração e fixação de capital na cidade, transformando a postura dos decisores locais numa postura empreendedora, que passa a agir no sentido de facilitar os investimentos com vista à integração da sua cidade em redes de competitividade internacional (Barata Salgueiro, 1999; Harvey, 2005; Mendes, 2013; Francisco, 2018; Pinson, 2020). Numa segunda fase, podemos falar da “Urbanização do Neoliberalismo”, no sentido em que a cidade passará a constituir, no seguimento da primeira fase, um circuito privilegiado e um terreno fértil para a circulação e fixação do capital, por absorver nas suas infraestruturas e ambiente construído a sua mais valia<sup>15</sup> (Pinson, 2020; Harvey, 2012a; Harvey, 2012b). Em Portugal, o processo de “urbanização do neoliberalismo” é visível desde a década de 90 e manifesta-se em três principais dimensões interdependentes - a descentralização, o *marketing* territorial e a empresarialização - que merecem atenção, por constituírem a forma mais concreta sob a qual os ideais neoliberais se apoderaram do planeamento urbano em Portugal.

A primeira transformação é a lógica de descentralização do poder, que passa a colocar o poder local e autárquico no centro da decisão. Com as transformações políticas e económicas que ocorrem no final dos anos 80 no país, as relações que emanam do poder local alteram-se profundamente, levando a que o Estado se desdobre e se esvazie das suas funções, assumindo por isso cada vez uma função

---

<sup>15</sup>Apoiando-se na teoria marxista, Harvey (2012b) defende que, como o crescimento sob o capitalismo situa a acumulação de capital no seu centro, a natureza expansiva do sistema reflete-se na invenção e reinvenção constante do mundo que nos rodeia, nomeadamente das infraestruturas nas quais a sociedade se projeta, que absorvem a mais valia do circuito do capital. Para exemplificar este argumento Harvey utiliza o exemplo da obra de Haussmann em Paris. O autor explica que num contexto de crise económica alarmante, Bonaparte designa Haussmann para liderar um novo projeto de urbanização da cidade de Paris em 1853. Para além da sua importância simbólica, a principal função deste projeto é absorver a mão-de-obra e os recursos excedentes que naquele momento se encontram parados absorvendo “um enorme quantum de trabalho e capital” (Harvey, 2012b p. 76). O mesmo irá acontecer em Nova York numa fase crítica do pós-Segunda Guerra Mundial, num plano coordenado por Robert Moses que transformou infraestruturalmente toda a região desempenhando “um papel decisivo na estabilização do capitalismo global após 1945” (Harvey, 2012b p. 77).

de gestão e coordenação em detrimento de uma função de intervenção e execução (Pinson, 2009; Mendes, 2014; Mendes, 2016a, ; Madureira, 2015). É neste contexto que desde a Revolução de Abril, as autarquias têm vindo gradualmente a alargar as suas funções e a adquirir novas competências, autonomizando e complexificando a sua atividade que passará a ter responsabilidades acrescidas (Sá e Santos, 1998; Da Silva, 2012; Francisco, 2018; Teles, 2021). Um dos mais importantes fatores desta transformação foi o desenvolvimento de uma política regional da União Europeia através da qual o poder local beneficia da entrada de fundos associados aos princípios da subsidiariedade, mas apenas se conseguir, a partir de uma postura proativa, adaptar-se às necessidade comunitárias e às regras procedimentais e jurídicas, com vista à captação destes fundos (Francisco, 2018; Teles, 2021). Por outro lado, a descentralização do poder local e a retração da figura do Estado na sua origem também alimenta a necessidade de diálogo das autarquias com novas entidades (algumas destas também produto desta nova lógica descentralizada), com as quais o poder local passa a ter que estabelecer estratégias de diálogo e concertação com vista à prossecução dos seus interesses. Estas alterações na gestão da administração local vêm no seguimento do incentivo à “governança” isto é, a defesa de interações entre diversos atores sociais, através da concertação e consenso social na tomada de decisão assumida por atores públicos e privados, técnicos especializados, membros da sociedade civil, políticos ou utilizadores de serviços públicos:

“...abrindo portas para a proliferação lobística (...), a ideia de governança acabou por se multiplicar na prática social em fenómenos distintos, os quais vão desde a real e efectiva participação territorial e cidadã no projecto europeu – num espírito que se aproxima de uma virtuosa socialização política que se contraporía a un "défice democrático” – até a um indesejável incremento da tendência de privatizar a actividade política, instrumentalizando-a em prol de interesses não colectivos e/ou democráticos...”

(Ruivo *et al.*, 2011, p.17)

Em Portugal, o processo de governança no contexto local irá refletir-se na colaboração de diferentes entidades<sup>16</sup> em torno de uma determinado projeto, onde cada um dos intervenientes é incentivado a defender o seu campo de ação,

---

<sup>16</sup> Constituem alguns exemplos “...task forces, enterprise zones, urban development corporations, as sociedades de reabilitação urbana, empresas públicas, projetos envolvendo parcerias público-privadas, associações empresariais, confederações de indústrias e serviços, entidades promotoras do tecido empresarial” (Mendes, 2016b p. 117)

complexificando o processo de gestão urbana e aprofundando as lógicas de adaptação e proatividade das autarquias. Por outro lado, num contexto em que as administrações locais ficam mais desamparadas e passam a depender de si mesmas para se manterem “à superfície”, desenvolve-se igualmente uma dependência relativa à sua inserção favorável nos mercados globais, o que terá como principal consequência o incentivo a uma atitude proativa relativamente ao mercado: uma postura empreendedora necessária para a sua sobrevivência num contexto de concorrência interurbana sem precedentes (Barata Salgueiro, 1999; Francisco, 2018). Posto isto, numa tentativa de fixar capital e aumentar a sua atratividade de modo a atrair o máximo de investimentos, as autarquias passam a necessitar da criação de uma imagem forte e estável para o exterior, uma postura que projete uma imagem de confiança sobre os mercados dos quais passam a estar dependentes (Hall, 1998; Barata Salgueiro, 1999; Harvey, 2005; Mendes, 2014; Francisco, 2018; Pinson, 2020). É neste contexto que surge a segunda marca da expansão da razão neoliberal na gestão da cidade: o *marketing* territorial e a necessidade de criação de uma estratégia de atração forte, capaz de atrair novos fluxos para o circuito económico da cidade. Enquanto que durante os anos do compromisso fordista, o investimento da cidade era dirigido, nos países do centro europeu, à satisfação das necessidades da sua população, muita vezes para a construção de infraestruturas, após a viragem pós-fordista, os objetivos dos decisores passam a estar ligados ao clima de competitividade entre cidades, o que leva à elaboração de uma estratégia de posicionamento face a outros territórios que remete para segundo plano os problemas de ordem social (Peck e Tickell, 2002; Galland 2012; Pinson, 2021). No que toca à reorientação das políticas urbanas a partir desta lógica, a cidade torna-se um espaço privilegiado para fomentar as distinções que a tornam especial ou a diferenciem de outras, à escala nacional e internacional, num processo assente numa nova lógica de criação de imagens fortes (Barata Salgueiro, 1999; Mendes, 2017). É neste contexto que em Portugal, a partir dos anos 80 se multiplicam as intervenções que procuram transformar e a reabilitar a imagem degradada de várias cidades (Barata Salgueiro, 1999; Fortuna, 1997). Num país que entra para a CEE com atrasos estruturais nítidos por resolver, a necessidade de distinção e de criação de uma

identidade e imagem forte irá ser ainda mais flagrante, levando ao desenvolvimento claro de diversas estratégias de competição interurbana (Fortuna e Peixoto, 1997). Este processo de distinção e de modernização será operacionalizado num primeiro momento a nível do crescimento infraestrutural, que guiará o processo de modernização das principais cidades, porque será através deste que as cidades portuguesas se conseguirão aproximar das vizinhas europeias. Por outro lado, Fortuna e Peixoto (2000) refletem acerca de distinção feita a partir da consolidação de determinadas identidades como no caso de Aveiro, Braga, Coimbra, Guimarães e Porto: a veneza portuguesa, a cidade dos arcebispos, a cidade dos estudantes, a cidade berço e a cidade invicta, registando que apresentam lógicas de afirmação da identidade tradicional mas igualmente de novas estratégias de reinvenção identitária: “as duas últimas décadas são, nas cidades em análise, particularmente férteis nos domínios da imposição de novos símbolos urbanos e da eclosão de novas formas de representar as cidades” (Fortuna e Peixoto, 2000 p. 18). Noutro trabalho, os autores utilizam o exemplo do caso de Évora, um exemplo que consideram de destradicionalização da sua imagem que se virou para uma identidade mais turística e patrimonial desde que se tornou património da *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) mas também académica, que procurou reforçar uma identidade de cidade dos estudantes (Fortuna e Peixoto, 1997).

Por fim, a terceira emanção da razão neoliberal no plano local diz respeito ao processo de empresarialização do campo do poder local. Tal como a perspectiva gestonária irá penetrar as instituições do estado central, também no plano local se reproduzem lógicas crescentemente empresariais. Na realidade, o crescimento da autonomia e responsabilidade das autarquias não implica que estas passem a executar todas as funções associadas à sua atividade, que, refletindo a lógica vinda do Estado Central, também passam a recorrer a mecanismos de delegação das suas tarefas. Assim, apesar de descentralizado e proativo, o poder local é incitado a agir em prol do mercado, devendo retrair o seu papel administrativo considerado demasiado burocrático, pouco flexível e pouco eficaz e desenvolver o seu papel gestonário, incentivando o papel do

mercado (visto como muito mais eficiente e eficaz) na sua ação (Rodrigues e Araújo, 2005). O principal resultado é que o poder local deixa de ser um ator ativo, para o passar a ser indiretamente, passando a sua presença a manifestar-se sob a forma de incitações aos mecanismos de funcionamento do mercado (Pinson, 2009; Mendes, 2016a). No caso português esta visão irá levar por exemplo à substituição dos Serviços Municipalizados por Entidades Empresariais, empresas com personalidade jurídica própria que passam a deter o papel de estabelecimento e controlo de parcerias com outras entidades, estas sim responsáveis pela produção e execução. Na teoria, estas entidades públicas terão uma lógica de atuação mais próxima da esfera privada, com missões específicas a desenvolver em substituição dos serviços dos municípios, que transferem através do mercado a entidades privadas, revelando que o processo de descentralização se faz ligado a um processo de empresarialização das funções do poder local (Rodrigues e Araújo, 2005). Com base nesta análise, é possível argumentar que em Portugal, o processo de reforma administrativa feito no plano nacional acaba por chegar a um plano ainda mais próximo dos cidadãos, o plano local onde a ideologia da eficácia e da eficiência levam a uma progressiva aproximação com as formas de gestão empresariais que passam a estar presentes no quotidiano do campo de poder local.

Posto isto, a análise do processo de modernização portuguesa - política, económica, organizacional, a nível das mentalidade - deve ser compreendido a partir de um quadro de governamentalidade neoliberal, que depende da transformação profunda da figura do Estado, que a partir de um processo criativo de transformação jurídico-institucional consegue colocar no centro da sua atuação o mercado. É tendo como base esta caracterização, que o projeto do Metro Mondego pode ser então compreendido, como um projeto que emana de uma teia de *razões* neoliberais, desde a sua imaginação e legitimação, à forma como será vivido pela população.

## **II. Modelo Teórico-Metodológico**

Enquanto o país passa por estas mudanças profundas de modernização, em Coimbra, um Ramal com mais de 80 anos que demonstra claros sinais de desgaste é alvo de uma primeira etapa de remodelação da sua infraestrutura que ainda não é suficiente para repor a funcionalidade da linha, tanto a nível da infraestrutura como do seu material circulante. É neste contexto, que as populações dos municípios que serve continuam a reivindicar não só a modernização e a eletrificação desta linha, como a sua ligação à ferrovia nacional, perdida em 1983 quando o Ramal é desarticulado da Estação de Coimbra-A. Estas reivindicações acabam por ser finalmente ouvidas quando a Câmara Municipal de Coimbra (CMC) assina, em 1989, um protocolo com a Comboios de Portugal (CP), com vista à realização de um projeto de túnel (com possibilidade de eletrificação e duplicação da via) que permitiria finalmente responder aos pedidos da população de Lousã e Miranda do Corvo. Mas este processo, em aparência clássico, irá ser perturbado irreversivelmente pela defesa de uma nova solução tecnológica para este troço a partir de 1992 - um metro ligeiro de superfície - que, não só já não necessita da solução do túnel, como permitirá reaproximar a cidade do rio Mondego, ao deixar de ter comboios pesados a atravessar a sua margem. Esta pequena mudança de planos diz muito sobre a forma como o projeto de modernização da sociedade portuguesa acaba por também chegar às lógicas de poder local, neste caso, à autarquia de Coimbra que se encontra naquele momento sob o governo do Partido Socialista (PS) de Manuel Machado. O que está em causa é que, o protocolo de 1989, que se caracteriza por ser um projeto de investimento em aparência simples de remodelação de um meio de mobilidade que serve mais de um milhão de passageiros por ano e que por isso, é mais que justificado, se eclipsa, deixando de constituir um projeto de modernização suficientemente inovador para os novos padrões de empreendedorismo urbano que surgem precisamente nesta altura. Segundo Bourdieu (1993), uma das principais características do neoliberalismo será o facto de demolir a ideia de serviço público, através de um processo de destruição das funções tradicionais do Estado Social que deixam de ser compatíveis com as formas de gestão

empresarial, por minarem a eficácia e a flexibilidade típicas do setor privado. É esta ideia de demolição do serviço público que permite compreender o surgimento do projeto de metro (e o descarte da solução de modernização do Ramal da Lousã) que rapidamente se transforma num projeto com duas linhas, cuja narrativa argumentativa irá ultrapassar as funções de mobilidade, revelando a sua função simbólica e relacional com o restante processo de modernização da cidade de Coimbra. O que esta dissertação procura analisar é precisamente a forma através da qual o processo de governamentalidade neoliberal vai afetar o campo de poder local, alterando profundamente as suas lógicas de atuação, podendo contribuir para a compreensão do porquê da insistência neste tipo de projeto aparentemente conflituoso e disfuncional. Partindo da análise do conceito de campo de Bourdieu (1997), que este considera como um microcosmo social, resultado de um processo histórico preciso através do qual se autonomizou, criando as suas próprias leis, lógicas de atuação, desafios e princípios legítimos e irreduzíveis, procura-se analisar a transformação do campo de poder local, que, tal como todos os outros, sofreu uma diminuição da sua autonomia para campo económico, que captou todos os outros neste novo modelo de governação neoliberal. Assim, a dissertação procura expandir a área de estudos sobre a institucionalização do neoliberalismo em Portugal, através da análise das reconfigurações do poder local onde o campo económico passa a operar cada vez mais, através de um arquipélago administrativo ancorado nas ideias da Nova Gestão Pública. Para além de trazer à superfície as influências do novo modelo de governamentalidade na esfera do poder local, esta dissertação procura igualmente aprofundar *as causas do sofrimento social* identificando o contraste entre o projeto de metro imaginado e o projeto de metro vivido, expandindo a análise das falhas do projeto do plano meso - local, regional, autárquico - para o plano macro - nacional, europeu, central - procurando demonstrar como o processo de modernização da sociedade portuguesa se faz à custa de mecanismos de despossessão, destruição e espoliação, revelando-se no final de contas, como um processo que esconde uma série de dimensões negativas que nunca lhe chegam a ser atribuídas. Assim, tal como Bourdieu faz uma socio-análise do sofrimento na Miséria do Mundo (1993) que procura interligar

as experiências vividas por membros da sociedade às principais transformações operadas pelo Estado Francês nas duas décadas anteriores, também esta tese procura trazer à superfície as conexões entre o projeto de metro vivido e as transformações macro que o orientaram desde o seu início. Posto isto, a principal questão que esta dissertação procura responder é “O que leva aos sucessivos bloqueios e impasses na construção do SMM, ao longo dos últimos trinta anos?” Guiada três principais hipóteses 1) é um projeto que resulta de uma lógica de competição interurbana curto-prazista típica do novo modelo de governação urbana que acentua as qualidades simbólicas e estéticas dos projetos, remetendo para segundo plano a sua utilidade prática; 2) é um projeto que dependeu da reconfiguração do campo do poder local enquadrado num processo de modernização administrativa que revelou lógicas de disfuncionamento contrários às suas premissas e 3) o facto de ser o produto de uma estratégia de empreendedorismo fez com que fosse feito à margem dos principais afetados, acabando por fazer submergir uma série de contradições ao longo de todo o processo.

Para responder a esta problemática, esta dissertação parte de uma análise multiescalar, que confronta o projeto do Metro Mondego, à medida que a sua análise cronológica avança, com as características do modelo de governamentalidade neoliberal nas quais está submerso. Para tal, a história do metro irá ser articulada com as três visões do neoliberalismo abordadas no estado da arte, com foco na leitura Bourdieusiana que concede especial atenção à reconfiguração do campo administrativo, essencial à compreensão da evolução do projeto. A narrativa é organizada a partir da visão tripartida de Lefebvre (1967), que olha para o espaço de três formas distintas 1) o espaço imaginado (*perçu*), que diz respeito ao espaço vivido através dos símbolos e imagens que o acompanham, que utiliza os objetos da cidade simbolicamente para cobrir o espaço físico - o MM Imaginado 2) o espaço concebido (*conçu*), ligado às relações de produção e à ordem que estas impõem, planeado de cima, pelos arquitetos, tecnocratas e planificadores - o MM Concebido e 3) o espaço vivido (*vécu*), aquele experienciado pelos habitantes e por quem *usa* a cidade - o MM vivido.

No primeiro capítulo, analisa-se o processo de legitimação do projeto, através da análise do contexto identitário da cidade de Coimbra que partirá da ideia de metro para construir uma narrativa persuasiva em seu redor, justificando a sua pertinência para a região. Para isso, são analisados os discursos dos órgãos de poder eleitos através de diversas fontes de *media*, em especial o Diário de Coimbra e o Público e as discussões tidas na Câmara Municipal de Coimbra, que são confrontadas com a história contemporânea da cidade, essencial para a compreensão da crise porque passa nos anos 90, quando o projeto começa a ser pensado. Esta análise acentua o discurso de legitimação por parte dos governos autárquicos de Coimbra porque se considera que sem eles, o projeto de Metro nunca teria avançado, tendo ficado muito provavelmente pelo processo de modernização e eletrificação da Ramal da Lousã, reivindicado pelos municípios de Miranda do Corvo e Lousã.

No segundo capítulo, o processo de concepção do metro é aprofundado a partir das mudanças jurídico-institucionais por detrás da sua concepção. O campo do poder é analisado a partir das principais transformações que a Nova Gestão Pública gerou na sua atuação, pondo em evidência o processo labiríntico, disfuncional e conflituoso que produziu. Para isso são utilizadas outras dissertações que tratam do mesmo caso de estudo, a de Ruivo (2010), a de Calado (2010) e a de Pereira (2016) tal como o livro escrito por pelo ex-Presidente pelo Partido Social Democrata (PSD) da CMC Carlos de Encarnação e pelo seu Vice, João Rebelo que trata de forma detalhada o decorrer do projeto até 2011. Para além disso a pesquisa apoia-se em diversas fontes de *media* em especial o Público e o Diário de Coimbra, nas atas das reuniões da CMC e em dados do Instituto Nacional de Estatística (INE).

No terceiro e último capítulo, o projeto vivido é analisado a partir do seu confronto com as formas de participação cidadã que ocorreram desde o início do milénio, a partir de uma análise dos Movimentos que foram surgindo e algumas das suas principais ações. Para uma melhor compreensão da forma como este projeto afetou a população foram feitas entrevistas a porta-vozes de alguns destes grupos: Lousã pelo Ramal, Comissão de Utentes do Ramal da Lousã, Movimento Cívico da Estação Central e ClimAção Centro, bem como foram trocados telefonemas e documentos com um porta voz do Movimento de

Defesa do Ramal da Lousã. Para além disso foi tida uma conversa com Heitor Sousa, um antigo deputado do Bloco de Esquerda, que acompanhou alguns momentos chave do projeto. Para a realização deste capítulo foram igualmente utilizadas diversas fontes de *media*, em especial o Trevim, o Campeão das Províncias e o Diário de Coimbra.

## ***II.II Cronologia Metro Mondego***

**1983** – Ramal da Lousã é separado da ferrovia nacional

**Junho de 1989** – Protocolo CP/para a realização de um túnel entre Coimbra-Parque e Coimbra-B, com vista à religação do Ramal à ferrovia nacional

**1991** – Anteprojecto do túnel da portagem é anunciado

**Setembro 1992** – Elaboração de um estudo para a integração de um *light rail* no Ramal da Lousã

**Março 1993** – Anúncio do Metro ligeiro de Superfície e da possibilidade de uma segunda linha no centro da cidade de Coimbra

**Março 1994** – Assinatura do protocolo para a constituição de uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos

**Maió 1996** – A sociedade anónima (SA) Metro Mondego é constituída (com a 22% por cada município, 29% pela CP e 5% pelo Metropolitano de Lisboa)

**Maió 1999** – Projeto de Metro Ligeiro de Superfície adjudicado

**Junho 2001** – Alteração da constituição da SA (53% Estado, 14% para cada município, 2,5% para REFER e 2,5% para a CP)

**2002** – Realização dos documentos necessários ao lançamento do Concurso Público Internacional (CPI)

**Setembro 2003** – Constituição de uma Comissão de Acompanhamento com vista à realização de uma Parceria Público Privada (PPP) para o MLS

**Dezembro 2004** – Adapta-se o Decreto-lei que rege a sociedade com vista ao lançamento da PPP

**Fevereiro 2005** – CPI é lançado com duas subconcessões

**Março 2005** – Primeiras demolições na Baixa de Coimbra com vista à abertura da Via Central

**Maió 2005** – CPI anulado

**Março 2006** – Apresentação de uma nova solução tecnológica: sistema tram-train

**Dezembro 2009** – Início das obras

**Janeiro 2010** – Suspensão do serviço da CP e desmantelamento dos Carris

**Novembro 2010** – Anúncio auditoria do Tribunal de Contas à sociedade

**Fevereiro 2011** – Constituição de um grupo de trabalho que reformula o projeto

**Novembro 2011** – Suspensão do Sistema de Mobilidade do Mondego

**Outubro 2014** – Anúncio de que o projeto será contemplado no Quadro Comunitário

**Outubro 2016** – Anúncio de que a candidatura ao Quadro Comunitário foi chumbada

**Junho 2017** – Nova solução tecnológica apresentada: Bus Rapid Transit

### **III. Metro Mondego Imaginado: as promessas**

“Sabe melhor do que ninguém sábio Kublai, que nunca se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve. Contudo, existe uma ligação entre eles.”  
As Cidades Invisíveis (Calvino, 1990 p. 38)

Na medida em que esta dissertação procura trazer à superfície os contraditórios acontecimentos ocorridos entre o projeto imaginado para um novo sistema de transportes para Coimbra e a sua (ainda em espera) conclusão, é fundamental considerar as promessas e as expectativas que o projeto gerou e os problemas que procurava solucionar. Na altura em que o projeto é anunciado, se o país se modernizava e europeizava, no plano local, Coimbra parecia de alguma forma ficar para trás. Na entrada para os anos 90, a cidade passa por uma crise que afeta a sua imagem, caracterizada por muitos como desgastada e incapaz de se renovar, descrita como uma cidade em processo de decadência e perdedora do seu estatuto - “a lição de que o nome (já) não basta”<sup>17</sup>. As vozes que denunciam esta decadência são diversas, estendem-se ao longo do tempo e sem elas, não é possível compreender o surgimento da narrativa em torno do projeto de Metro, até porque, vai ser precisamente o descontentamento relativo ao rumo da cidade que irá permitir mobilizar a complexa “narrativa persuasiva” em torno do projeto.

#### **III. I A cidade de Coimbra contextualizada**

Relativamente ao processo de decadência, o primeiro sinal de crise diz respeito à manutenção da sua posição enquanto a “terceira cidade” do país e manifesta-se pela entrada em competição com a cidade de Braga<sup>18</sup> logo a partir da década 20 do século passado. No centro da disputa é possível observar uma tentativa de sobreposição tanto de Coimbra como de Braga, que mobilizam os números da sua cidade<sup>19</sup> para se provarem dignas desta posição. Nesta altura, enquanto Braga se dinamiza no plano económico, constituindo um centro industrial e comercial cada vez mais importante do país, Coimbra acentua a sua

<sup>17</sup> S.a. Gazeta que Coimbra, 6 de Junho de 1983, retirado de Marques (2009).

<sup>18</sup> É neste contexto que surge a publicação de um suplemento do Diário do Minho “Braga e Coimbra qual é a terceira cidade do país? – Falam os números (Pipa, A. (1924). Braga e Coimbra qual é a terceira cidade do país? - Falam os números. *Diário do Minho*, 1-8)

<sup>19</sup> Comparam-se os número de agentes da autoridade, do número de estabelecimento de ensino, do número de depósitos na Caixa Geral de Depósitos, do número de empresas comerciais e industriais, de valores demográficos e da qualidade dos espaços de lazer etc. (Marques, 2009)

qualidade de centro intelectual, a partir de uma visão tripartida do país - Lisboa enquanto Centro Administrativo, Porto enquanto Centro Comercial e Coimbra enquanto Centro Intelectual (Marques, 2009). Isto porque, se no plano nacional, a visão ruralista característica da primeira parte do regime de Estado Novo condiciona o desenvolvimento do setor secundário e, mais tarde, a política de “condicionamento industrial” cria limitações à livre participação neste sector, em Coimbra, o contexto local irá afetar ainda mais o desenvolvimento do setor secundário, debilitando-o irreversivelmente. No centro da questão está a importância política da Universidade de Coimbra (durante muitos anos detentora do monopólio do ensino superior) para o dirigente do Estado Novo<sup>20</sup>, que será aluno e docente nesta instituição que considerará como “...a guardiã da cultura ocidental e cristã, nacionalista e corporativista” (Torgal, 1990 p. 212). Posto isto, devido à manutenção da sua identidade enquanto centro intelectual do país - que deveria permanecer intacto<sup>21</sup> - a atividade industrial mas também a comercial serão fortemente afastadas do seu centro Universitário<sup>22</sup> e delegadas para uma posição secundária no tecido produtivo e económico da cidade. Tendo em conta que a simbiose entre o regime do Estado Novo e a Universidade se irá também estender aos estudos de medicina e em consequência aos Hospitais da Universidade<sup>23</sup>, os serviços hospitalares irão igualmente desenvolver-se contribuindo para a importância de Coimbra enquanto, acima de tudo, um centro intelectual com reforço do setor terciário nos serviços prestados quer à cultura quer à saúde<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> Chega-se a considerar esta simbiose entre o dirigente do Estado Novo e a Academia de Coimbra como um “Fascismo de Cátedra” (de Sousa, 2009), na medida em “...que procurava criar um Estado “científico”, “magistral”” (Torgal, 1990 p. 211).

<sup>21</sup> O Bairro Norton de Matos constituiu o melhor exemplo dessa vontade. Construído para acolher todo o operariado que vivia na alta até o plano de urbanização da Alta e Universidade comandado por Salazar nos anos 40 proceder à destruição de uma malha ancestral da cidade e à expropriação de um segmento da população (2000 a 3000 pessoas) que vivia até então em coexistência com os estudantes universitários, com vista ao “...necessário “realce” dos edifícios nobres (...) ao mesmo tempo que permitisse garantir o carácter monofuncional do espaço, dedicado exclusivamente ao “estudo”” (Constantino, 2017 p. 66).

<sup>22</sup> Afastamento alimentado também em parte por uma vontade de se querer manter a comunidade estudantil afastada do operariado.

<sup>23</sup> Esta imagem de Coimbra enquanto centro hospitalar irá ficar historicamente associada à figura de Bissaya Barreto, figura próxima de Salazar (Marques, 2009).

<sup>24</sup> Na inauguração dos novos edifícios universitários, a 29 de maio de 1956 o Arcebispo Conde irá proferir: “O edifício da Biblioteca representa a cultura; o da Faculdade de Medicina aproxima-se de Deus porque cria homens para velarem pelos seus semelhantes” - Arcebispo Bispo-Conde, retirado de Marques, 2009, p. 57

Assim, na primeira parte do século XX verifica-se não só a ausência de um setor secundário robusto, como um desenvolvimento dependente do escoamento feito através do setor terciário dentro da própria cidade<sup>25</sup>, que tem como principal consequência a absorção para o setor dos serviços e a crescente terciarização de Coimbra, levando à constatação que as “principais indústrias (...) têm uma ligação visceral ao comércio, sendo que custa aceitar que a indústria ou o setor secundário de Coimbra tem, de facto, uma vitalidade autónoma, obrigando-nos a admitir que, pela incipiência da economia e pelo condicionamento político, provavelmente os garantes de alguma sustentabilidade económica adviessem de uma relação com o mercado” (Brito 2013 p. 61).

É com base neste contexto que Coimbra nunca se aproxima em dimensão de outras cidades industriais portuguesas, apesar de também acabar por sentir a crise que leva à perda, nas últimas décadas, das relativamente poucas indústrias que detinha, representando o seu último fôlego a zona industrial da Pedrulha nos anos 60/70<sup>26</sup>, com importantes centros de produção de têxteis, cerâmica e curtumes.

A principal consequência que decorre desta terciarização é que no final do século XX, quando a maioria das cidades passa por uma crise de desindustrialização, que as obriga a reinventarem-se do ponto de vista do seu tecido socioeconómico e produtivo, Coimbra vive também uma crise de perda de importância simbólica, que a obriga a reinventar-se face ao conjunto de centralidades que perdeu com o fim da detenção do monopólio do ensino superior. Se é possível constatar que o sentimento de perda do monopólio universitário não é propriamente recente, registando-se uma rivalidade com o

---

<sup>25</sup> A indústria do Papel estará ligada ao desenvolvimento da atividade Universitária, o setor da cerâmica associado ao setor da construção civil e o setor dos têxteis no comércio local (Brito, 2013).

<sup>26</sup> As indústrias de Coimbra foram realocizadas a partir dos anos 50 para zonas fora do centro da cidade, como Coselhas e a Pedrulha e chegaram a empregar milhares de pessoas na cidade, acabando por entrar num processo de sucessivos fechos e despedimentos até ao início do milénio arrastando zonas da cidade para um processo de decadência e abandono (para contar a história deste processo de desindustrialização ficaram as fábricas fechadas e/ou abandonadas como as da Triunfo, Estaco, Bolachas Nacional, Fábrica de Cortumes, Lofapo e a Fiaco por exemplo) documentado pelo coletivo Coimbra Colectiva - Rafael Vieira, Coimbra Colectiva, “A cidade e as Fábricas” Coimbra Colectiva 1 de Novembro de 2022 disponível em: <https://coimbracolectiva.pt/historias/a-cidade-e-as-fabricas/> consultado em: 21/06/2023).

centro universitário de Lisboa e do Porto<sup>27</sup> já antiga, a situação irá claramente piorar com o fim do regime do Estado Novo que o sustentava tendo em conta que o processo democrático traz finalmente uma nova leitura sobre a história de Coimbra: se até aí os artigos de opinião e as peças jornalísticas traziam muitas vezes um discurso inflamado e parcial acerca da cidade ancorado no investimento simbólico alimentado por Salazar, a partir dos anos 70, já não se tenta esconder a desadequação da cidade ao mundo moderno (Marques, 2009). Enquanto o Ministério da Educação aponta, em 1978, as instalações universitárias de Coimbra como as piores no país, noutros pontos do país desenvolvem-se novos centros universitários modernos: em Aveiro em 1973, no Minho em 1973, na Covilhã em 1973 e no Algarve em 1977 por exemplo (*idem*, 2009). É precisamente tendo em conta este contexto que Frias e Peixoto (2002) identificam Braga e Aveiro como as cidades que melhor conseguiram renovar a sua identidade enquanto centros universitários, levando a que 49% dos inquiridos em Aveiro identificassem essa centralidade na sua cidade e 32% em Braga (Frias e Peixoto, 2002). O mesmo mecanismo pode ser observado com a sua identidade enquanto centro hospitalar, que nunca foi tão importante quanto a identidade universitária, mas que mesmo assim, passa a concorrer com outros pólos: se já no final da década de 50 se critica a diminuição do prestígio dos estudantes de medicina de Coimbra face aos de Lisboa (Marques, 2009), nos anos que se seguem, com a constituição de uma social-democracia e com a criação do SNS que irá investir nos cuidados de saúde nas suas diferentes escalas (nacional, regional e local), é possível constatar a diminuição da importância simbólica da cidade de Coimbra também a este nível.

Assim, mais do que a ideia de que a cidade já não tem vigor suficiente para lutar pela posição de terceiro lugar<sup>28</sup> na hierarquia urbana, verifica-se o crescimento de outras pressões, todas ancoradas na sensação de que o prestígio e influência

---

<sup>27</sup> Num artigo de 27 de Maio de 1922 da Gazeta de Coimbra comparam-se as despesas do Estado Central com a Universidade de Lisboa (1024 contos), Porto (677 contos) e Coimbra (586 contos), concluindo-se que o Estado não está a investir o que deve nesta instituição, humilhando os seus docentes e chega-se a questionar se o seu objetivo não é levar à extinção da Universidade (Marques, 2009).

<sup>28</sup> “Coimbra deixou de ser a 3ª cidade, relegando-se para 8ª ou 9ª posição” - António Luís Pinto Pereira “Coimbra respira outro Ar” Diário de Coimbra de 7 de Outubro de 2005

de Coimbra lhe *fogem das mãos* para outras cidades<sup>29</sup>, logo, já não é apenas a perda de terceira posição que está em causa, mas uma perda simbólica muito mais profunda. Os dirigentes queixam-se de terem sido abandonados pelo poder central nomeadamente no que diz respeito à transferência de recursos<sup>30</sup> e de instituições e serviços para outras cidades: o Centro do Turismo Centro de Portugal para Aveiro, o Instituto Geográfico Português para Castelo Branco ou fim da delegação da agência Lusa na cidade por exemplo (Santos, 2013), chegando a utilizar o termo “boicote”<sup>31</sup> para caracterizar o que o governo central tem vindo a fazer à cidade. Para além disto, os dirigentes também manifestam descontentamento relativamente ao investimento dado ao que já existe na cidade, por exemplo no que toca à mobilidade, critica-se a falta de investimento nos transportes municipalizados da cidade (SMTUC)<sup>32</sup> ao mesmo tempo que se exigem outros investimentos: na estação de Coimbra-B<sup>33</sup>, na integração da cidade na rede de alta velocidade<sup>34</sup> com ligações directas ao aeroporto da Ota (em fase de planeamento) e até na criação de um aeroporto internacional<sup>35</sup> que deverá servir a região centro. No final, o sentimento que permanece é que Coimbra precisa urgentemente de contrariar a tendência descendente na qual se afunda. Posto isto, no momento da entrada para a Comunidade Europeia, se é possível constatar que Portugal sofre da sua condição periférica no contexto europeu, Coimbra parece sofrer uma condição cada vez mais periférica no quadro nacional o que leva a que, seguindo a análise de Saskia Sassen (1994), Marques (2009) integre a cidade de Coimbra no

---

<sup>29</sup> : “A Lusa Atenas perdeu, comparativamente a outras cidades da zona Centro, muito do seu prestígio e fulgor” - Orlando Raimundo, citado por Júlio Correia “Coimbra: primeira cidade” Diário de Coimbra 7 de Dezembro de 1997

<sup>30</sup> Em 1979 anuncia-se a retração de 130 mil contos de orçamento que anteriormente tinham sido previstos para a cidade (Marques, 2009).

<sup>31</sup> “O Sr. Vice-Presidente fez uma súplica final: (...) bem como responsabilizar o Governo no atraso constante do desenvolvimento económico e social de Coimbra em projectos determinantes para a revitalização, recuperação da área histórica de Coimbra e da Baixa de Coimbra, bem como o boicote constante a projectos estruturantes para o desenvolvimento de Coimbra: Pediátrico, Sociedade de Reabilitação Urbana e outros” - João Rebelo, na Ata nº 6 de 09/01/2006 da Câmara Municipal de Coimbra.

<sup>32</sup> Ver Ruivo (2011).

<sup>33</sup> Ver Barbosa Ribeiro “Transformação das estações de Coimbra em complexo multimodal custa 60 milhões” no Público, a 12 de Janeiro de 2005

<sup>34</sup> Ver Moreira e Lopes, “Aveiro e Coimbra aplaudem "projecto essencial" do "TGV"” no Público a 20 de Janeiro de 2005

<sup>35</sup> Ver s.a. “Estudos de 1992 e 2005 não apontavam para aeroporto internacional no aeródromo municipal de Coimbra!” Notícias de Coimbra 26 de Setembro de 2018

estatuto de uma cidade periférica: “caracterizadas pela perda da sua capacidade centralizadora, funcionalidades e importância simbólica (...) atendendo à perda de algumas das funcionalidades de Coimbra, nomeadamente a tutela do ensino universitário, assim como o desgaste da sua “aura simbólica” poderíamos, perfeitamente, enquadrar Coimbra no quarto nível – o das “cidades periféricas” (Marques, 2009 p. 29).

Na crónica “A morte de Coimbra” Boaventura Sousa Santos resume perfeitamente o sentimento vivido:

“Coimbra tem vindo a atravessar nos últimos 30 anos um processo de decadência que os mais pessimistas - entre os quais me não conto - consideram irreversível. Dotada de uma mitologia invejável - a cidade dos doutores que tem mais encanto -, não soube transformá-la em capital simbólico e peso político junto do governo central. Pelo contrário, usou-a como antolho para não se confrontar com os sinais crescentes (cada vez mais evidentes) da sua estagnação. Coimbra é, de todas as cidades do país a que mais dramaticamente mudou de escala nas últimas décadas.”

(Sousa Santos, 2001 p. 361)

A altura em que Coimbra se confronta com esta crise identitária vai coincidir com a transformação que se produz na gestão das cidades a partir dos anos 90, abordado no estado da arte. Deste modo, num reflexo do que ocorre um pouco por todo o país e face a este cenário de crise identitária, é possível argumentar que a entrada na Comunidade Europeia irá impactar a trajetória da cidade de Coimbra pois será precisamente no contexto de “europeização feliz”, segundo a expressão de João Rodrigues (2022), que irá crescer, ao longo da década de 90, uma nova esperança para a cidade, ancorada na ideia que a entrada de fundos e a modernização infraestrutural irá contribuir para o seu desenvolvimento e distinção. Esta nova esperança encontra-se ligada ao que Carlos Fortuna (2002) distingue como o terceiro ciclo de governação das cidades do Portugal democrático: a europeização<sup>36</sup>, um ciclo que poderá ser associado ao investimento simbólico no Portugal-como-imaginação-de-centro no sentido em que procura aproximar Portugal dos países europeus centrais, projetando para o espaço europeu uma imagem de vitalidade, cosmopolitismo e modernidade culturais (Ferreira, 2010).

---

<sup>36</sup>O primeiro ciclo diz respeito ao período revolucionário (1974/76) e é marcado pela espontaneidade da sociedade civil na participação política em contexto de rua. O segundo ciclo diz respeito à recomposição política do Estado a partir de 1976 e da institucionalização da governação virada para o desenvolvimento socioeconómico (Fortuna, 2002).

É também possível argumentar que este ideal de modernidade irá traduzir-se em Portugal, à imagem do que sucedeu também noutros países do Sul da Europa, na sua infraestrutura, visível no seu processo de crescimento que pode ser caracterizado como “infraestruturalista”, isto é, baseado na ideia de que o progresso e a competitividade económicas estão altamente dependentes do desenvolvimento destas (Marshall, 2013). A verdade é que a entrada na CEE e a abertura do mercado coloca o país numa situação inédita. Dada a condição semi-periférica do país e num contexto em que Portugal integra um mercado concorrencial mais vasto, as empresas portuguesas de setores tendencialmente transacionáveis vão ser obrigadas a diminuir os preços praticados (veja-se a crise dos anos 1980 e 1990 no setor do calçado e dos têxteis, por exemplo), registando baixas nas margens realizadas, já os setores relativamente protegidos da concorrência internacional, onde se integra o setor da construção e das infraestruturas, vão ser vistos como uma opção mais certa com vista à manutenção das margens, o que leva a que muitas empresas optem por esta solução, canalizando a entrada e circulação de capital para setores tipicamente não transacionáveis (Rodrigues *et al.*, 2016; Rodrigues, 2022). Por outro lado, como Lefebvre (1967) já tinha argumentado, em países como Portugal, Grécia e Espanha, onde o processo de industrialização foi menos intensivo relativamente aos países centrais da Europa, o *surplus* (mais valia) do capital irá igualmente ser reorientado para circuito secundário embora nestes casos, para o do ambiente construído - daí a evolução do setor das infraestruturas e do imobiliário ser mais relevante nestes países considerados como desviantes. No caso nacional, esta realidade, é ainda intensificada pelo acesso facilitado a Fundos de Coesão, que fazem com que o país receba 96,4 mil milhões de euros entre 1989 e 2020 em fundos estruturais, mais ajudas de pré-adesão (1,2 mil milhões) e fundos da PAC (mais de 130 mil milhões) (Magone, 2017) que permitem que investimentos massivos sejam realizados em infraestruturas e alguns serviços típicos do Estado Social. Dois exemplos constituem os investimentos nas estradas de Portugal, com a construção de 1113 km de autoestradas, itinerários principais e complementares mas também nas infraestruturas de gestão dos resíduos das águas, com 246 ETARs e 4116 km de construção e reabilitação de condutas de água (Mateus, 2013).

Mas o investimento em infraestruturas não se baseou apenas neste tipo de equipamentos e instalações, o que permite levantar outra hipótese: a vontade de transmitir os ideais de modernidade para a população e a vontade de construir, o mais depressa possível, uma identidade europeia forte poderem explicar a canalização dos fundos europeus e nacionais para a construção de grandes obras simbólicas - que permitem projetar uma certa imagem de modernidade - tais como o Centro Cultural de Belém, Fundação de Serralves, pontes de São João e do Freixo, Expo'98, barragem de Alqueva, Ponte Vasco da Gama. Estas obras simbolizam a modernidade característica da “Década de Betão” associada aos mandatos de Cavaco Silva (1985-1995)<sup>37</sup>, na medida em que procuram alimentar o imaginário tanto dos líderes como da população portuguesa, transferindo os ideais do que Portugal *pensa ser* - um país moderno e desenvolvido - para a realidade concreta de betão e aço, produzindo uma equivalência, obviamente problemática, entre mudança espacial e mudança social. Não foram raras as vezes em que a construção deste tipo de infraestruturas esteve associada a um grande evento (Ferreira, 2002): a Ponte Vasco da Gama, a Gare do Oriente, a expansão do Metro de Lisboa e a Casa da Música do Porto constituem exemplos disto, trazendo à superfície outra marca da nova política do Estado no final do século - a *projetificação* e a organização de grandes eventos - dos quais são exemplos Lisboa Capital Europeia da Cultura 1994 (Lisboa94), a Expo98, o evento Porto Capital Europeia da Cultura em 2001 e o Euro 2004.

O exemplo mais paradigmático constitui pela sua dimensão e peso simbólico a Expo 98:

“O projecto Expo’98 foi investido de uma vocação claramente *interventiva* e *prescritiva*, nos planos político, cultural e simbólico, sobre o país e a sua capital. A retórica e a doutrina que enquadraram oficialmente o projecto atribuíram-lhe expressamente duas missões: uma missão empreendedora – fazer obra de grande impacto, criar linhas de acção realizadora, deixar marcas no território urbano; e uma missão simbólica e doutrinária – deixar marcas na memória colectiva e criar um imaginário prospectivo sobre o país, a cidade e os seus projectos colectivos, que apontasse metas estratégicas para o desenvolvimento nacional e urbano.”

Ferreira, 2005 p. 572

Esta exposição, que procurou celebrar os 500 anos da Expedição Portuguesa através de um elogio à entrada na Comunidade Europeia e mais amplamente à

---

<sup>37</sup> "Nunca me incomodei com afirmações políticas de que os meus governos tinham sido marcados pelo betão. O betão significa obra feita" Silva (2020)

entrada no mercado globalizado (Ferreira, 2005; Neves, 2019): “Por algum tempo, naquele final da década de 1990, Portugal acreditou ter encontrado o seu lugar no mundo. Tratava-se do lugar de um país moderno, descomplexado e europeu... e que desejava atrair o mundo à sua nova versão de si mesmo” (Tavares, 2019, p. 5). Simbolicamente, esta exposição procurou celebrar uma nova imagem para Portugal, enquanto um elemento de modernidade que provaria que Portugal, um pequeno país, conseguia fazer grandes coisas, fossem elas uma Expedição que desenvolveria contornos coloniais ou uma grande exposição internacional (Neves, 2019 p. 59), uma narrativa que foi de resto, alimentada desde a entrada do país na Comunidade Europeia<sup>38</sup>. O fascínio político por este tipo de eventos, dos quais constitui num exemplo mais atualizado o caso das Jornadas da Juventude 2023 em Lisboa, geralmente projetos altamente especulativos com um retorno económico discutível<sup>39</sup>, orientados para a promoção do turismo e do imobiliário é explicado precisamente pelo fascínio pela imagem forte, numa dimensão de espetacularização sem precedente: “mesmo na falta de pão o circo prospera. O triunfo da imagem sobre a substância é total (Harvey, 2005 p. 186)”, daí refletir-se muitas vezes num plano mais material - o das infraestruturas. Este modelo de desenvolvimento no país tem como uma das principais características o facto de se fazer de forma praticamente consensual, um consenso considerado “inquietante” por João Martins Pereira (1932-2008) num artigo onde critica o “comércio de silêncio” em torno de todo o evento da Expo’98, que acusa de ter cooptado praticamente todos os agentes culturais,

---

<sup>38</sup> “Portugal é um dos países mais antigos da Europa. Temos oito séculos de história. Levámos a todos os continentes a civilização europeia, a fé cristã, a língua portuguesa, a maneira portuguesa de estar no mundo. Os nossos descobridores chegaram até onde nenhum europeu tinha ainda chegado. Para lá dos oceanos, fizemos nascer cidades, erguemos fortalezas e monumentos, construímos pontes, estradas, caminhos-de-ferro (...) Estamos agora perante um novo desafio. Com a adesão à CEE (...) Vamos participar no processo de construção europeia, tendo sempre presente a defesa intransigente do interesse nacional. A adesão constitui, para nós, portugueses, neste limiar de um novo ano, motivo de justificada esperança” - Silva A.C. (1986) "Adesão à CEE é motivo de justificada esperança" in Diário Popular (2 Janeiro 1986) Hemeroteca Municipal de Lisboa, Lisboa, R. São Pedro de Alcântara, nº3 - 1250-237 Lisboa (Portugal). Diário Popular. 02/01/1986 Lisboa Disponível em: [https://www.cvce.eu/content/publication/2006/7/4/a4d826e6-ca37-4dob-ba34-1181e68d3934/publishable\\_pt.pdf](https://www.cvce.eu/content/publication/2006/7/4/a4d826e6-ca37-4dob-ba34-1181e68d3934/publishable_pt.pdf) Consultado a 4 de Setembro de 2023

<sup>39</sup> Luís Reis Ribeiro, “Economia desacelerou com a Jornada do Papa em Portugal” no Diário de Notícias de 21 de Agosto de 2023

incluindo a massa crítica e os “fazedores de opinião”<sup>40</sup>. É neste contexto de projeção de modernidade em grandes infraestruturas que, em Portugal, a cidade se torna um altar do progresso. Em Coimbra, tal fenómeno é ainda acentuado pelo tecido produtivo terceirizado da cidade, o que a torna um exemplo de algumas das consequências da entrada de Portugal na Comunidade Europeia e consequência da aposta nesta visão *infraestruturalista* “curto-prazista”: a principal consequência é que a chegada de capital abundante ao país terá um impacto muito maior *na superfície* no que *no fundo*, num desenvolvimento considerado por Magone (2017) como “superficial”, no sentido em que nunca se desenvolve um “consenso estratégico sobre como utilizar esses fundos a longo prazo” (Magone, 2017 p.61) fazendo com que o sonho de desenvolvimento se esgotasse relativamente rápido como viriam a demonstrar as sucessivas crises que acabariam por emergir nos anos subsequentes e demonstrar as fragilidades socioeconómicas do país (Reis *et al.*, 2013; Rodrigues *et al.*, 2016; Rodrigues, 2022). Posto isto, o movimento de “europeização feliz” refletido no território tem como principal consequência o facto de permitir solidificar e legitimar este processo de modernização neoliberal, trazendo uma série de rápidas aparentes vantagens e liberdades, que permitem que o país cresça e se desenvolva colado à Comunidade Europeia, remetendo para o futuro qualquer custo social que possa vir deste novo regime político-económico (*idem*, 2022).

Deste modo, *na superfície*, Coimbra reflete, mais cedo ou mais tarde, o processo de desenvolvimento e europeização. O acesso a crédito barato altera os padrões de consumo da população, produzindo uma viragem “individualista” ancorada na detenção de propriedade privada (Rodrigues *et al.*, 2016, Rodrigues, 2022). Deste modo, se os portugueses compram cada vez mais casas e carros, as cidades sofrem um processo de suburbanização que altera a paisagem urbana e cria novos núcleos residenciais fora dos centros da cidade, como atestam, no caso de Coimbra, a construção de várias urbanizações no final dos anos 80 e na década de 90 em zonas como o Vale das Flores e a Quinta da Portela por

---

<sup>40</sup> “É aqui que surge o segundo grupo de “fazedores de opinião” : aquilo a que em tempos se chamava a *intelligentsia*, a gente das artes, das letras, do pensamento, de onde sempre partiram, quer se queira quer não, os grandes debates, as críticas, a reflexão. Aí, a EXPO foi radical : contratou-os (caso dos arquitectos, entre outros) ou convidou-os, oferecendo-lhes condições de realização, para iniciativas culturais nas mais diversas áreas, em muitos casos projectos com que talvez sonhassem, sem meios para os pôr de pé” João Martins Pereira “Não quero falar sobre a expo” Público, 21 de Abril de 1998

exemplo. Do ponto de vista da mobilidade, tal como no resto país, também em Coimbra as malhas urbanas evoluem tendo como base uma lógica rodoviária que incentiva o uso e a dependência do transporte individual (Gonçalves, 2010 p. 97), que aliás acompanha, como seria de esperar, o elevado investimento da rodovia. Por outro lado, do ponto de vista tanto dos hábitos de consumo como da evolução do seu tecido socioeconómico, no fim da década de 90 e no início do milénio, no momento em que a natureza terciária da cidade de Coimbra se consolidava (Brito, 2013) e face ao processo de suburbanização crescente, é criada uma nova estratégia que passa pela criação de novas formas de comércio, nomeadamente por centros comerciais e por *retail parks* que vêm dar resposta à procura (cada vez mais exigente) que aparece nestas novas zonas (Brandão, 1994). No início do milénio a antiga fábrica de lanifícios da Mondorel é demolida para dar espaço ao centro comercial Forum Coimbra no Planalto de Santa Clara, um símbolo de uma transformação mais vasta: no espaço de pouco mais de uma década vão crescer em Coimbra os Centros Comerciais Coimbra Shopping (1993), Dolce Vita (2005) e Fórum Coimbra<sup>41</sup> (2006) a par dos Retail Parks de Taveiro (2002) e Eiras (2004), retirando à Baixa da cidade a condição de centro de comércio por excelência “para ser um entre vários” desvitalizado-a das suas funções chave (Peixoto, 1995 p. 152). Do ponto de vista estratégico, este processo de desenvolvimento urbano acaba por arrastar Coimbra para um lógica “curto-prazista” numa estratégia de projetificação/ organização de eventos nacionais e internacionais: em 1992 aposta na iniciativa “Coimbra Capital do Teatro”<sup>42</sup>, na mesma altura em que organiza uma competição de Remo que mobiliza no epíteto “Coimbra Capital do Remo”; em 1999 realiza a EXPOVITA um evento expositivo em torno do tema da saúde ancorado no título de “Coimbra Capital da Saúde” e recebe um Festival Internacional de Música; em 2003 o Estádio Municipal, de uma escala totalmente desfasada das necessidades dos clubes locais, é inaugurado ao som do concerto dos Rolling Stones no mesmo ano em que a cidade festeja o título de Capital Nacional da Cultura. Fora da visão a curto-prazo e numa estratégia que se pode argumentar

---

<sup>41</sup> O planeamento da nova centralidade para esta zona da cidade, baseada nos acessos rodoviários será alvo de críticas pelo Conselho da Cidade - Maria João Lopes, “Fórum na margem esquerda deverá criar uma nova centralidade em Coimbra” Público a 23 de Abril de 2006

<sup>42</sup> Esta iniciativa acaba por não avançar por problemas de organização (Marques, 2009).

procurar recuperar uma certa glória perdida, a cidade aposta no incremento do seu potencial turístico acentuando as suas qualidade patrimoniais. Se Coimbra é uma das primeiras cidades a realizar o pedido de integração na lista da UNESCO, em 1983, a Universidade de Coimbra, Alta e Sofia formam um conjunto arquitetónico e integram a lista de locais reconhecidos como Património Mundial da Humanidade pela UNESCO no ano de 2013, depois de 14 lugares já terem obtido essa distinção no país. A atividade turística irá ser maioritariamente concentrada em zonas bem delimitadas, que oscilam principalmente entre a Baixa e a Alta de Coimbra, sendo proposto que no velho centro da cidade (Baixa) se impulsione “a qualificação do comércio e dos serviços, e no seio destes dar especial atenção aos turísticos - hotelaria e restauração” e que se afirme que o turismo constitui a atividade com mais potencial para acrescer a capacidade competitiva e projetar a cidade nacional e internacionalmente (Parque Expo Parte I, 2012 p. 17).

Coimbra entra, assim, no novo milénio enquanto uma urbe altamente terceirizada que pode ser vista *grosso modo* como uma cidade para a qual os cidadãos das periferias e do seu *hinterland* mais alargado se deslocam para usufruir e adquirir diversos tipos de serviços, em diferentes contextos, o que contribui para a criação da identidade da cidade como um ponto de passagem/visita: aos Hospitais, à Universidade, em turismo... sendo conseqüentemente uma cidade onde a maioria da população se encontra empregada neste setor como uma empregabilidade no setor terciário superior à média nacional, tanto para o género masculino - 74,25% - como feminino - 87,61% - comparados com os valores de 58,98% e 77,94%, respetivos da média nacional em 2019.

É apenas através desta caracterização que podemos compreender o cenário volátil de maio de 2023, onde se conjuga um festival académico, uma sequência de quatro noites de concertos de uma banda internacional no Estádio da

Cidade<sup>43</sup> e a partida de um Rally<sup>44</sup>, eventos que ocorrem praticamente em simultâneo numa cidade que se parece animar de eventos e projetos temporários, que dinamizam durante um determinado espaço de tempo a sua vitalidade. Para além disso, em adequação com o que ocorre com maior fervor na capital e no Porto<sup>45</sup>, a cidade também assistirá a transformações do ponto de vista da sua infraestrutura nomeadamente na realização de “grandes” obras. Em 1998 a CMC apresenta os principais projetos que irão ser realizados nos anos subsequentes: Ponte Europa, Parque Verde, Circular Externa, Centro de Congressos, Colégio das Artes e o Metro Ligeiro de Superfície. Anos mais tarde, Armando Pereira (ex-administrador no Metro-Mondego entre Julho de 2001 e Abril de 2004) irá afirmar que Coimbra necessitava precisamente de uma governação autárquica motivada por uma atitude de ambição, fruto de uma “governação municipal atenta para interpretar os sinais dos tempos de mudança, para antecipar o futuro, assumir o fim do ciclo dos investimentos estruturantes das condições básicas de vida e projectar o dia seguinte e as novas exigências e desafios da modernidade”<sup>46</sup>. Em 2005, os resultados desta aposta já são visíveis: “Há pouco tempo, estive com um antigo colega da UC que é director do departamento Urbanístico da Área Metropolitana de Lisboa que me disse que sentia um ambiente diferente na cidade e que Coimbra, pelas obras realizadas ultimamente, voltava a estar no caminho do progresso”<sup>47</sup>.

Frias e Peixoto (2002) analisam a utilização de cartazes expostos pela cidade de Coimbra no ano de 2001, em período pré-eleitoral, colocados com o propósito

---

<sup>43</sup> O custo total do evento foi estimado a 1 milhão de euros, incluindo 440 mil pagos apenas à promotora dos concertos Everything is New (que será isentada de qualquer taxa) num acordo que obrigava a autarquia a ficar responsável pela substituição do relvado do estádios após os concertos e a assegurar a limpeza dos espaços antes, durante e após os espetáculos. - Lusa, “PS estima que custo total dos concertos dos Coldplay para Coimbra seja de um milhão” no Público a 11 de Abril de 2023

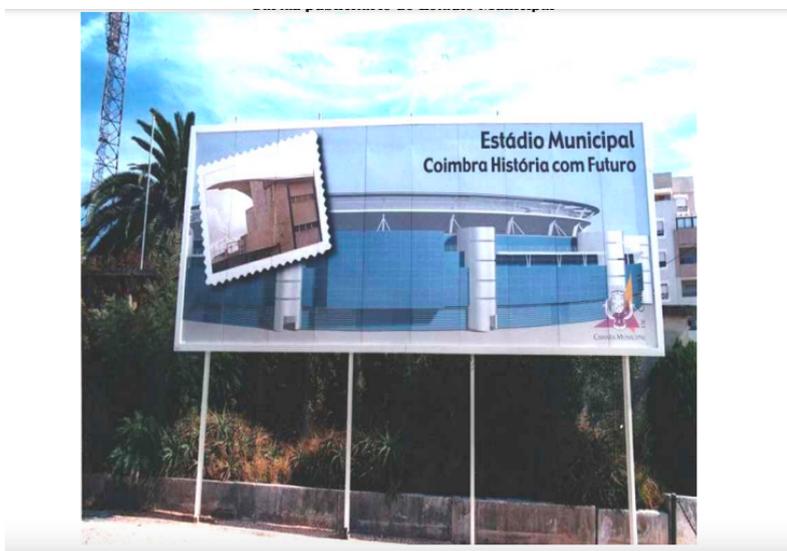
<sup>44</sup> O Rally já tinha partido da cidade em 2022, um evento que custou 630 mil euros à autarquia da qual esta anunciou esperar 1,8 milhões de euros de retorno - Cátia Vicente “Coimbra paga 630 mil euros para ter o Rally” Notícias de Coimbra de 19 de Maio de 2022

<sup>45</sup> O projeto infraestruturalista estará mais presente nas grandes e médias cidades constituindo por isso um projeto altamente desigual. Tavares (2019) desenvolve a imagem deste desequilíbrio ao esclarecer: “um país desigual, entre as cidades que se europeizam e o interior que se despovoava; as infraestruturas antigas que eram deixadas descuidadas. Três anos depois de se inaugurar a ponte mais longa da Europa em Lisboa, ruiu a ponte Hintze Ribeiro em Entre-os-Rios, matando 59 pessoas (Tavares, 2019 p. 5).

<sup>46</sup> Armando Pereira “Coimbra: novas exigências, novos paradigmas” Diário de Coimbra 3 de Outubro de 2005

<sup>47</sup> António Luís Pinto Pereira “Coimbra respira outro Ar” Diário de Coimbra de 7 de Outubro de 2005

de colocar em evidência as últimas grandes obras realizadas na cidade e/ou planeadas para o futuro. Estes cartazes simples, colocados nas zonas de intervenção ou nas principais entradas/saídas da cidade podem ver-se uma pequena foto a preto e branco do antes no canto de uma grande foto do depois ou do suposto depois (no caso das infraestruturas projetadas) de obras como a do Mercado D. Pedro V, Convento São Francisco, Estádio Municipal (no âmbito do Euro 2004), Praça dos Olivais, Baixa, Ponte Europa e Ecovia. Estes cartazes fazem-se acompanhar pelo slogan “Coimbra História Com Futuro” a par com outro slogan que circula nos autocarros dos SMTUC: “Coimbra Futuro Com História”.



**Figura 3** - Estádio Municipal retirado de Frias e Peixoto (2002)



**Figura 4** - Ponte Europa retirado de Frias e Peixoto (2002)



**Figura 5** - “Coimbra História com Futuro” retirado de Frias e Peixoto (2002)

Convém realçar, que obras projetadas para o futuro são apresentadas a par com obras que já foram realizadas, contribuindo para a criação de uma realidade virtual, onde os cartazes cumprem uma ordem performativa e “espetacularizante” do processo de construção da cidade (*idem*, 2002). “Estes edifícios utópicos difundidos através das imagens - virtuais - actuam como símbolos e como metonímias de uma cidade idealizada pelo poder político tecnocrático e funcionam como metáforas modernistas da urbe” (Frias e Peixoto, 2002 p. 12-13). Estes projetos que ocorrem no virar do milénio em Coimbra revelam-se essenciais na medida em que manifestam a ideia de *portugal-come-imaginação-de-centro* que um certo projeto de modernização da sociedade portuguesa irá alimentar. Apesar disso, às infraestruturas pontuais como estas será adicionada uma nova estratégia de progresso assente num projeto de mobilidade que constitui o projeto mais ambicioso daquele período - o Metro Mondego.

### **III.II Metro ligeiro de Superfície: a caminho do progresso?**

A aposta num projeto como este não é de estranhar, pelo contrário, a aposta em soluções ferroviárias ligeiras em cidades médias europeias torna-se uma tendência que começa no ano de 1985, ano em que o primeiro sistema de metro de superfície é concebido em Nantes, em França (Olesen, 2012). O investimento neste tipo de ferrovia ligeira cresce em razão inversa ao gradual abandono do transporte ferroviário pesado que se verificava até esse momento no sentido em que a partir dos anos 1960, a introdução e a generalização do automóvel familiar

e o investimento nas infraestruturas rodoviárias vai desviar os investimentos da ferrovia para este novo e flexível meio de mobilidade (Olesen, 2012). Porém, nos anos de 1980 volta-se a prestar atenção à ferrovia na Europa, num contexto de crescente preocupação com o meio ambiente e com a pegada ecológica das cidades. A solução de metro de superfície demonstra-se aparentemente uma solução tecnologicamente avançada, com custos de construção menos elevados que o subterrâneo e integra-se na paisagem e ambiente urbano, ao mesmo tempo que, devido às suas vias prioritárias, traz uma enorme vantagem face à frota de autocarros tradicionais (*idem*, 2012). É neste contexto que o imaginário do metro de superfície é visto como uma oportunidade para muitas cidades europeias: “According to this trend it is evident that many European cities have a wish to integrate light rail as a part of their urban branding and urban development strategy, and as a tool to improve the city’s positions in the global competition for growth and liveability.” (Olesen, 2012 p.2). É neste contexto que atualmente, no continente europeu se encontram em operação 170 sistemas de metro de superfície e mais 100 a nível de planeamento e/ou construção em 2012 (Olesen, 2012), valores que nos permitem falar de uma tendência na qual a cidade de Coimbra obviamente quis entrar no início nos anos 90:

“O eléctrico rápido representa também uma esperança (a última?) de que a cidade possa evoluir para patamares de urbanidade que permitam a sua sobrevivência na competitiva rede urbana actual, continuando a tentar fazer jus à imagem que ainda dela se vai tendo, no país e fora dele.”

(Bandeirinha, 7 de Julho de 2005<sup>48</sup>)

Esta afirmação revela-se de extrema importância pois espelha a urgência que este projeto representa enquanto uma última esperança para reavivar a imagem da cidade. Quando o projeto começa a ser discutido é logo visto como uma “vitrine urbana” que deve tornar a cidade mais apelativa (Ruivo, 2011 p. 48). Caracterizado como uma “operação de imagem, simbólica que conduz à afirmação efetiva da cidade” (Ruivo, 2011 p. 48) o Metro é um elemento renovador e modernizante da sua identidade, uma lufada de ar fresco para uma cidade desadequada. Calado (2011) considera que poucas obras em Coimbra têm o poder de fazer pensar-se Coimbra a partir de um só conceito e de uma só imagem, tornando-se a imagem de marca da cidade, que permite criar, a par

---

<sup>48</sup> José Bandeirinha "Acerca do Eléctrico Rápido de Coimbra". Diário de Coimbra (suplemento integrante - Metro Mondego a 7 de Julho de 2005

com a mobilidade, uma nova vivência centrada neste meio de transporte (Calado, 2011). Até hoje, apesar do projeto ter estado suspenso durante vários anos e ainda não estar perto de estar concluído, quando se pensa em Coimbra pensa-se no Metro Mondego mesmo que este não esteja ancorado materialmente no território. A esta capacidade de tornar real o que (ainda) não é caracteriza-se, no contexto de planeamento urbano, como o produto de uma “narrativa persuasiva” (*persuasive storytelling*). Esta dissertação procura demonstrar como o projeto do Metro Mondego depende da utilização desta técnica de planeamento urbano típica de uma gestão da cidade do tipo neoliberal (Olesen, 2017; Olesen, 2020; Olesen, 2014) na medida em que alinha uma série de problemas a uma única e polivalente solução - o MM - ao mesmo tempo que procura distinguir a cidade num contexto de concorrência interurbana.

No contexto da neoliberalização do planeamento urbano a dimensão comunicativa adquire especial importância. Segundo Olesen (2014, 2017) uma das características da neoliberalização do planeamento urbano é o facto de passar a constituir um exercício discursivo colaborativo cujo principal propósito é mobilizar diferentes atores e ultimamente a população. Neste contexto, a criação de uma narrativa persuasiva consiste frequentemente na adopção de uma visão espacial, geralmente ligada a um projeto de infraestrutura específico que, através de uma argumentação muitas vezes baseada na emoção que símbolos, metáforas e imaginários transmitem, contribui para a difusão e melhor aceitação desse determinado projeto (Olesen, 2017). O autor dá especial atenção à forma como, muitas vezes, a argumentação se faz acompanhar por um conceito espacial, tal como um mapa, um diagrama ou um ícone específico, numa tentativa de simplificação de uma realidade socio-económica e geográfica muito mais complexa (*idem*, 2017). Para isso, o autor aprofunda o exemplo da cidade de Aalborg na Dinamarca, que se tem tentado demarcar da imagem de uma cidade industrial para se imaginar como uma cidade cultural, criando uma narrativa à volta deste desenvolvimento (Mäntysalo *et al*, 2020). Nesta cidade, onde também foi mobilizado um projeto de metro de superfície, este foi narrativamente alimentado por um novo plano para cidade, construído à volta

de uma “espinha dorsal” que se integra no território à qual se associou como um “eixo de crescimento”. Para o autor, este nome não foi escolhido ao acaso, na medida em que procurou simplificar o desejo de desenvolvimento económico dos governos locais, constituindo uma história espacial que procurou combater o caos e a complexidade do território, organizando-o numa explicação fácil de ser comunicada, neste caso com o eixo de crescimento - “invistam aqui” - e com a “espinha dorsal” - “desenvolvam habitações e comércio à minha volta”. Esta estratégia espacial, da qual parte muita da narrativa, também se aplica ao caso de Coimbra: em 1993, Manuel Machado (o Presidente da CMC entre 1990-2002 e 2013-2021) anuncia a reestruturação dos transportes de Coimbra defendendo a vontade do metro constituir uma “espinha dorsal” da cidade (Manuel Machado retirado de Encarnação e Rebelo 2012 p.20). Mais de 20 anos depois, a Vereadora com o dossiê dos Transportes e Mobilidade do governo municipal de José Manuel Silva “Somos Coimbra”<sup>49</sup>, Ana Bastos, volta a utilizar o mesmo argumento, voltando a definir a centralidade do projeto do como uma “espinha dorsal” para toda a mobilidade urbana<sup>50</sup>. Contudo, a construção da narrativa persuasiva não se baseia apenas na formulação de um conceito espacial. Outro fator analisado pelo autor consiste no facto da narrativa persuasiva em torno de um projeto se enquadrar numa visão oportunista das políticas públicas, que toma partida da existência de um momento e espaço oportuno para pôr em prática uma determinada medida ou política - uma *policy window* (Kingdon, 1995). Nesta lógica, existem por um lado, problemas à procura de uma solução mas também soluções à procura de problemas e será uma conjugação específica de fatores que os fará conectar (Olesen, 2017). Para os provedores da solução, a narrativa persuasiva traz acima de tudo flexibilidade, volatilidade e subjetividade até porque muitas vezes, o projeto apresenta-se como solucionador de, não apenas um único problema, agregando diferentes questões e problemas ligados a um determinado espaço urbano. Assim sendo, o conceito espacial fica aberto a diferentes interpretações, permitindo que diferentes atores se mobilizem à sua volta (Olesen, 2017). Olesen (2012) defende ainda que as narrativas e histórias criadas no contexto do projeto vão ter um impacto nos

---

<sup>49</sup> Trata-se de uma coligação entre PSD, CDS-PP, NósCidadãos!, PPM, Volt, RIR e Aliança.

<sup>50</sup> Ana Bastos “Metro revolucionará mobilidade e regeneração urbana em Coimbra” RTP a 2 de Março de 2014

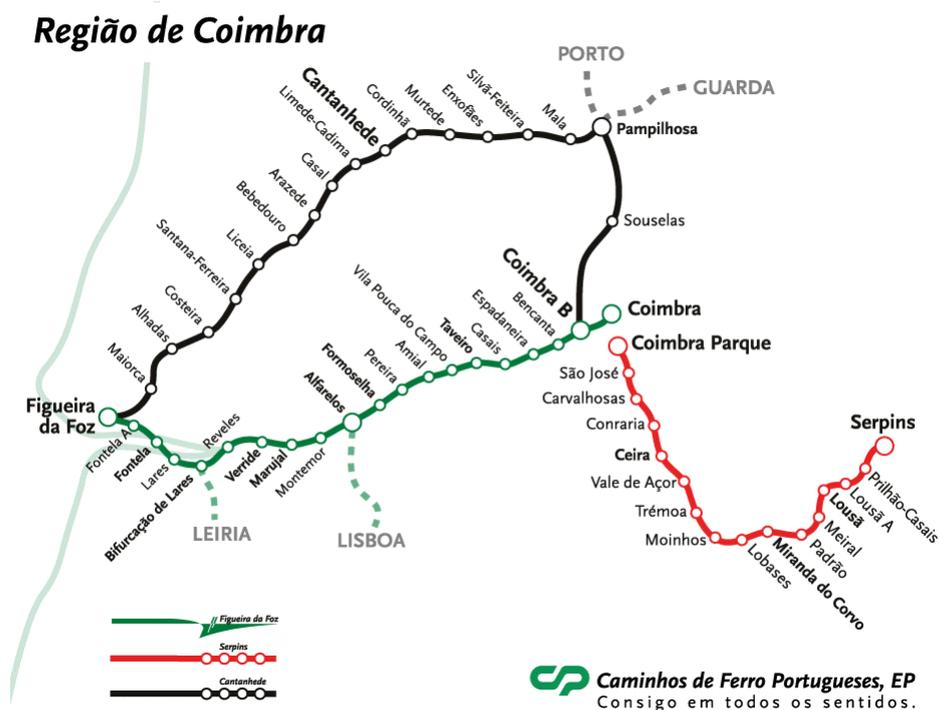
argumentos e instrumentos que depois irão constituir a fase de planeamento, na medida em que as narrativas que variam de caso para caso e a história mobilizada de cidade para cidade vai depender muito do contexto local: “It is important to understand this difference in rationality because light rails, as a new urban mobility mode, has to find its place physically socially, economically and discursively within a landscape in which there are already physical structures, social practices and economic entities...” (Olesen, 2012 p. 5). No caso do MM os problemas podem ser divididos simplisticamente em dois: o desadequado Ramal da Lousã e uma série de questões difusas que devem ser resolvidas na cidade de Coimbra.

### **III. III A Construção da Narrativa Persuasiva**

No que diz respeito ao Ramal da Lousã, apesar de ter sido considerado parte da linha principal da ferrovia portuguesa, nos anos 80, este troço espelha o panorama geral de atraso e obsolescência do restante cenário ferroviário português. Inaugurado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o nome de Ramal de Coimbra a 18 de Outubro de 1885, é prolongado até à Lousã a 16 de Dezembro de 1906 e a Serpins a 10 de Agosto de 1930. Considerado desde logo uma importante via de comunicação entre o centro da cidade e uma zona mais rural e industrializada (onde se situa a Fábrica mais Antiga do país, a Companhia do Papel do Prado), esta linha será utilizada tanto pela população de Coimbra que precisava de se deslocar a Ceira, Miranda do Corvo ou Lousã, como (mais frequentemente) por habitantes destas localidades que vinham trabalhar (64,1% em 1993), estudar (19,9% em 1993) e usufruir de serviços a Coimbra. Assim sendo, o Ramal é descrito como tendo como função principal o “transporte de mão-de-obra para a zona urbana de Coimbra” (Fernandes et al, 1993 p. 31) ou como “...uma conduta adutora vital na “rede” da bacia de emprego da Região de Coimbra”<sup>51</sup> (Fernandes *et al*, 1993 p. 5).

---

<sup>51</sup> “Impávida, a vetusta linha, com as suas rugas e achaques, continua a fazer deslizar o seu comboio, movida por uma força interior que lhe é, indubitavelmente, induzida pelas populações que serve, já que foi e ainda é, o meio de transporte mais importante para trabalhadores e estudantes, entre Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra” - Maria Teresa Lopes “Parabéns ao Ramal da Lousã” Trevim 14 de Dezembro de 2006



**Figura 6** - Ramal da Lousã (a vermelho) e restantes linhas ferroviárias regionais

Uma data crucial para a história do Ramal da Lousã é a de 1983, quando o Ramal é dividido em dois, no Largo da Portagem, no centro de Coimbra, separando a linha em dois troços: da estação de Serpins até à estação Coimbra-Parque e entre Coimbra-A a Coimbra-B (Encarnação e Rebelo, 2012).



**Figura 7** - O Ramal da Lousã a atravessar a zona da portagem (sem data)

Esta divisão tem como principal consequência o fim da ligação do Ramal da Lousã com a restante ferrovia nacional, pois a estação que os ligava era Coimbra-B, com a qual o Ramal deixa de comunicar. Mais de 80 anos desde a sua inauguração, nesta altura, a linha já começava a demonstrar ser insuficiente e deficitária na satisfação das necessidades da população. Na segunda parte da década de 1980 são realizadas, neste contexto, algumas obras de renovação da infraestrutura entre as estações de Coimbra-Parque e Serpins, momento a partir do qual o tráfego irá progredir como nunca antes na linha, “remetendo a Linha da Lousã para o estatuto de uma das mais movimentadas vias únicas não-electrificadas do país”<sup>52</sup>.

Este uso intensivo irá apenas colocar ainda mais em evidência as necessidades de modernização urgente: em 2001, a Comissão de Utentes do Ramal da Lousã emite um comunicado onde exige a modernização do Ramal, a sua eletrificação e a substituição do material circulante<sup>53</sup>. Para além do material circulante datado, que demorava mais de uma hora para percorrer a linha e que não era suficiente para o nível de procura, uma série de acidentes<sup>54</sup> vêm colocar ainda mais em evidência a necessidade de modernização, sendo o mais importante deles um grave acidente ferroviário, que causa 5 mortes e 11 feridos na sequência da colisão entre duas viaturas<sup>55</sup>. Apesar de ter sido desde logo dado como causa um erro humano, pela sinalização ser realizada manualmente, as responsabilidades políticas serão apontadas à REFER, nomeadamente por não ser uma linha eletrificada nem ter sinalização automática. No contexto deste acidente, o jornal local da Lousã - Trevim - publica: “Acidente denuncia falta de modernização do Ramal da Lousã”<sup>56</sup> na mesma altura em que o Sindicato Nacional dos Transportes Ferroviários (SNTF) denuncia a falta de segurança do Ramal, que segundo este, já deveria ter sido há muito considerada pelo poder

---

<sup>52</sup> da Fonseca e Tão “Uma promessa centenária de progresso regional” Trevim, 14 de Dezembro de 2006

<sup>53</sup> S.a. “Utentes do Ramal da Lousã deixam cair Metro Mondego” Público 28 de Abril de 2001

<sup>54</sup> O acidente de 28 de Dezembro de 1983 perto do parque da cidade, que acabou com a morte de uma pessoa e com dois feridos graves (Encarnação e Rebelo, 2012), ou o de 28 de Novembro de 2001, que acaba com um ferido, o de 24 de Dezembro de 2003 e o de 31 Dezembro de 2004 que acabaram ambos com um carro “colhido” pelo Ramal, devido à falta de sinalização automática (noticiados no Diário de Coimbra).

<sup>55</sup> Lusa “Principais acidentes ferroviários em Portugal na última década” RTP, 13 de Fevereiro de 2007

<sup>56</sup> S.a. “Abandono fatal: acidente denuncia falta de modernização do Ramal da Lousã” Trevim, 18 de Abril de 2002

central<sup>57</sup>. Para além dos problemas de segurança e modernização, que não deixam de revelar o contraste entre o Portugal modernizado de algumas regiões e o abandono ao qual outras regiões e infra-estruturas foram votadas desde o início da década de 90, as populações dos dois municípios procuram restabelecer a ligação entre o Ramal e Coimbra-A que perderam na década de 80, o que leva à projeção de um projeto de túnel que compatibilize a solução ferroviária e o atravessamento dos carros na zona da portagem em Coimbra. O protocolo realizado entre a CP e a CMC de 1989<sup>58</sup> procura resolver apenas as questões relativas ao Ramal: reduzir o tempo do trajeto, melhorar a atratividade da linha, ligar o Ramal à linha nacional e urbanizar o vazio urbano entre a estação de Coimbra-A e Coimbra-B (Pereira, 2016). Para isso, preconiza-se a criação de um túnel entre Coimbra-Parque e a Rua do Arnado e a futura eletrificação da linha (Pereira, 2016; Protocolo CP/CMC 1989). O anteprojecto do túnel da portagem sai em 1991, com um preço anunciado de 4,4 milhões de contos, sem eletrificação e com via única mas os municípios reclamam a sua eletrificação elevando-se a estimativa a 5 milhões de contos (25 milhões de euros a preços constantes e 48,2 milhões de euros a preços correntes em 2011) (Encarnação e Rebelo, 2012). Porém, em 1992, um ano depois do anteprojecto ter sido recebido pelas Câmaras, o Presidente da Câmara de Coimbra pelo PS entre 1990-2002 e 2013-2021, Manuel Machado, menciona a possibilidade de aplicação de uma nova solução tecnológica e tendo já reunido com o Ministro das Obras Públicas Joaquim Ferreira do Amaral, anuncia a elaboração de um estudo para a integração de um *light rail* no Ramal da Lousã. Este anúncio não é bem recebido pelos presidentes das Câmaras da Lousã e Miranda do Corvo: Horácio Antunes, Presidente da Câmara da Lousã entre 1983 a 1999 pelo PS defende esta solução como “uma tentativa da CP de sossegar os intervenientes no processo, para que as pessoas não se mexam” (Encarnação e Rebelo, 2012 p. 17) e o Presidente da Câmara de Miranda do Corvo pelo PSD, Jaime Ramos, denuncia que *o poder central não está interessado em investir na linha, que o túnel poderia já estar concluído e que o poder central iria contar com a atitude facilitadora de Coimbra para impedir que os investimentos necessários fossem*

---

<sup>57</sup> Álvaro Vieira e Nelson Morais “O desastre do século no ramal da Lousã”. Público. 5 de Abril de 2002

<sup>58</sup> Protocolo entre a CP e a CMC de 12 de Junho de 1989

*feitos no Ramal* (Encarnação e Rebelo, 2012). Para clarificar a situação os três presidentes reúnem e tanto o dirigente do Município de Miranda do Corvo como o da Lousã insistem que só abdicam da solução de 1989 se o projeto de *light rail* prever uma ligação com a Estação de Coimbra-B, por outras palavras se ligar os seus municípios à ferrovia nacional (*idem*, 2012). Entre a estimativa de 5 milhões de contos e a estimativa de Maio de 1993, os valores mudam drasticamente: para justificar o abandono da ideia de túnel de atravessamento da cidade de Coimbra aponta-se para a nova estimativa de 15 milhões de contos (cerca de 74,8 milhões de euros), o triplo do valor anunciado em 1991. Já o valor do *light rail* é apresentado com uma estimativa de 12 milhões de contos, numa solução em aparência mais atrativa do ponto de vista financeiro (*idem*, 2012). São os valores elevados que o túnel apresenta, em conjugação com o estudo técnico encomendado à Ferbrietas (empresa detida a 100% pela CP), que em 1993, se advoga a solução de metro ligeiro de superfície como a melhor solução e a solução do comboio clássico como “inadequada nas atuais circunstâncias” (Ministro Ferreira do Amaral retirado de Encarnação e Rebelo, 2012 p. 19). Assim, baseado em experiências externas de comboios ligeiros de superfície, o estudo desenvolve uma solução que passa pela supressão dos comboios CP entre Coimbra-A e Coimbra-B, numa solução considerada pelo Presidente da Lousã Horácio Antunes como “uma mescla de tudo que se vai transformar em nada” (Horácio Antunes retirado de Encarnação e Rebelo, 2012). Em Maio de 1993, surge um elemento novo na discussão: pela primeira vez, refere-se a vontade de criar uma linha urbana - a linha do Hospital.

A ideia desta nova linha surge para ficar, impulsionada num primeiro momento por Manuel Machado e de seguida por Carlos de Encarnação, ambos importantes para o processo de legitimação do projeto na cidade nos anos em que este foi mais debatido. No sentido em que, para além da necessidade de se manter um transporte eficaz a conectar os três municípios, que facilmente seria colmatada pela simples modernização e eletrificação do Ramal, também irão ser expostos os problemas que a cidade de Coimbra considera ter que resolver com urgência e a forma como se argumenta que estes acabam por ser facilitados pela introdução de um metro de superfície na cidade:

“O projeto habitualmente designado por Metro Mondego (MM) corresponde à procura de uma solução capaz de resolver a compatibilidade de um meio de mobilidade regional carente de modernização e beneficiação - o comboio da Lousã - com a necessidade de responder à integração e novas carências de mobilidade urbana, assegurando a existência de adequadas condições de competitividade para a sub-região de Coimbra”

Encarnação e Rebelo 2012 p. 5

Isto porque a principal vantagem da solução de um metro de superfície é o facto de transmitir uma imagem de modernidade, dando à cidade que a adote um destaque face às regiões vizinhas. Esta visão enquadra-se na visão da política local de planeamento urbano como uma estratégia de crescimento que visa dar conta de um mercado cada vez mais competitivo que existe entre regiões (Olesen, 2012): “These infrastructure imaginaries play an importante role in contemporary urban development, as the light rail becomes synonymous with the competitive, attractive, global, world-class city in accordance with the contemporary neoliberal city ideal” (Olesen *et al.*, 2020 p. 7). Tal fenómeno será visível desde o início no caso do MM, no sentido em que o projeto é apresentado como uma oportunidade crucial para reavivar a imagem da sua centralidade, como um símbolo de modernidade necessária para que a cidade de Coimbra consiga resgatar a sua imagem desgastada: “o Município de Coimbra entende o Metro Ligeiro de Superfície como um projecto com espírito de modernidade<sup>59</sup>”, que deve distinguir a cidade enquanto “um centro metropolitano forte entre Lisboa e o Porto que equilibra o país” mas que para desenvolver esse centro precisa de “construir um bom sistema de mobilidade à escala intermunicipal e o Metro Mondego é a âncora desse projecto de mobilidade<sup>60</sup>, não constituindo apenas um projeto de metro mas “uma oportunidade de afirmação da sua centralidade<sup>61</sup>. O consenso em torno da importância do projeto de metro tanto para o PS de Manuel Machado, como para o PSD de Carlos de Encarnação, dois dos principais impulsionadores da narrativa da sua legitimação, revela igualmente a transversalidade do argumento aos partidos que têm governado a cidade. Esta lógica de sobreposição do argumento de “distinção” relativamente ao argumento da “mobilidade” reflete, por outro lado, o facto dos grandes

---

<sup>59</sup> Vereador pelo PSD João Rebelo na Ata n.º 7 de 23/01/2006 .

<sup>60</sup> Presidente pelo PSD Barbosa de Melo na ata n.º 30 de 10/01/2011.

<sup>61</sup> Vereador pelo PS Vitor Batista na Ata n.º 44 de 18/06/2007.

projetos de ferrovia ligeiros passarem a constituir um instrumento político racional que procura facilitar o crescimento, delegando para uma posição secundária a função de mobilidade/transporte que estes projetos apresentam (Mäntysalo *et al.*, 2020). Neste contexto, quando o projeto começar a ser questionado posteriormente, irão surgir algumas vozes do lado do município de Coimbra que se irão opor à ideia de apenas modernizar o Ramal da Lousã e de se voltar à solução inicial de 1989, uma solução que classificarão como “ilegítima e prejudicial aos interesses reais da cidade de Coimbra”<sup>62</sup>, apoiada na ideia de que o Ramal da Lousã não tem viabilidade económica por si só e que precisa de uma segunda linha intensamente urbana para tornar o projeto viável<sup>63</sup>. Outro argumento radica na ideia de que se não fosse o projeto de metro, o Ramal, enquanto um troço ferroviário de importância secundária acabaria eventualmente por ser encerrado, opinião partilhada por Encarnação que considera que se apenas se modernizasse a linha, mais cedo ou mais tarde esta teria o mesmo destino que outras linhas nacionais de relevância secundária, isto é, o seu eventual encerramento (Encarnação e Rebelo, 2012). Por outro lado verifica-se alguma apreensão relativamente às contestações que venham de Miranda do Corvo ou da Lousã que possam colocar em causa o projeto de metro de superfície: “Se qualquer Movimento Cívico ou Comissão de Utentes seja ele de onde for e liderado por quem quer que seja, colocar em causa esta questão, que reputa de fundamental para a nossa cidade contará com a sua total oposição”<sup>64</sup>, até porque o projeto é considerado essencial para “fazer valer as pretensões de Coimbra” (Presidente Carlos Encarnação, na ata n.º 7 de 23/01/2006), uma necessidade que, como já foi referido, atravessará os governos do Presidente Machado e do Presidente Encarnação. Mas afinal quais são estas pretensões - os “interesses reais da cidade”? À falta de um Ramal para modernizar, em Coimbra, as razões que justificam a necessidade de uma solução de mobilidade ligeira são um pouco mais difusas, o que dá lugar, do ponto de vista desta dissertação, à mobilização de uma narrativa persuasiva típica de uma

---

<sup>62</sup> Vereador pelo PS Luís Vilar na Ata n.º 4 de 11/02/2002

<sup>63</sup> “...o projecto Metro Mondego representa, portanto, muito mais do que a mera reposição de uma linha de comboio centenária e é tudo menos um capricho ferroviário de alguns autarcas que não fazem contas...” (Presidente da CMC pelo PSD Barbosa de Melo Ata n.º 6 da CMC, de 18/01/2010)

<sup>64</sup> Vereador pelo PS Luís Vilar na Ata n.º 4 da CMC de 11/02/2002

governança local empreendedora. Esta narrativa irá basear-se fortemente na ligação crucial que existe entre o Metro e os restantes projetos para a cidade, o que contribui para a criação de uma teia de argumentos que vêm acentuar a condição urgente e imperativa da realização do projeto na cidade: “Afinal, a discussão não era só sobre a Metro Mondego, mas sobre a cidade, que tem sido planeada, há dez anos, levando em consideração o metro” (Presidente Carlos Encarnação, Ata nº 26, de 8/11/2010).

No sentido em que a postura empreendedora dos decisores da cidade de Coimbra passa pela aposta na transformação da sua frente ribeirinha, uma tendência considerada por determinados autores como outro fenómeno associado ao modelo de governança empreendedora neoliberal (Brownill, 2013; Boland *et al.*, 2017), um dos primeiros argumentos mobilizados diz respeito à vontade de eliminar a barreira física criada pelo atravessamento da linha ferroviária pesada no coração da cidade. Esta vontade, justifica por isso, a inserção de um meio de transporte mais flexível, como um metro de superfície: “Não se deve estranhar que um dos problemas mais cedo levantados tenha sido justamente esta invasão do centro da cidade de Coimbra que, para quem venha da Lousã, Miranda ou periferia era agradável e para a cidade constituía um obstáculo urbano” (Encarnação e Rebelo, 2012 p. 5). Este argumento ocorre no contexto de um projeto de reabilitação da zona ribeirinha anterior, presente no Plano Director Municipal de Coimbra<sup>65</sup> (1983-1993) e no Programa Polis, que se irá centrar na relação da cidade com o Rio Mondego, procurando conceber uma frente ribeirinha e articulá-la com o metro de superfície. Este programa espelha o “projecto que alimentou as três eleições do socialista Manuel Machado como presidente da autarquia: ‘Centrar a cidade no rio (Mondego)’”<sup>66</sup>, um programa que leva a que a ferrovia pesada que liga Coimbra-A a Coimbra-B passe a ser vista como um obstáculo. Numa conferência de imprensa de 1994 Manuel Machado insiste que o projeto do metro poderá ser uma forma de reconverter a margem direita do Mondego e de rentabilizar os terrenos da CP perto do rio,

---

<sup>65</sup> Este plano tem como eixo central de ação o embelezamento dos espaços públicos nomeadamente a requalificação das margens do Mondego e a recuperação da zona ribeirinha da margem direita.

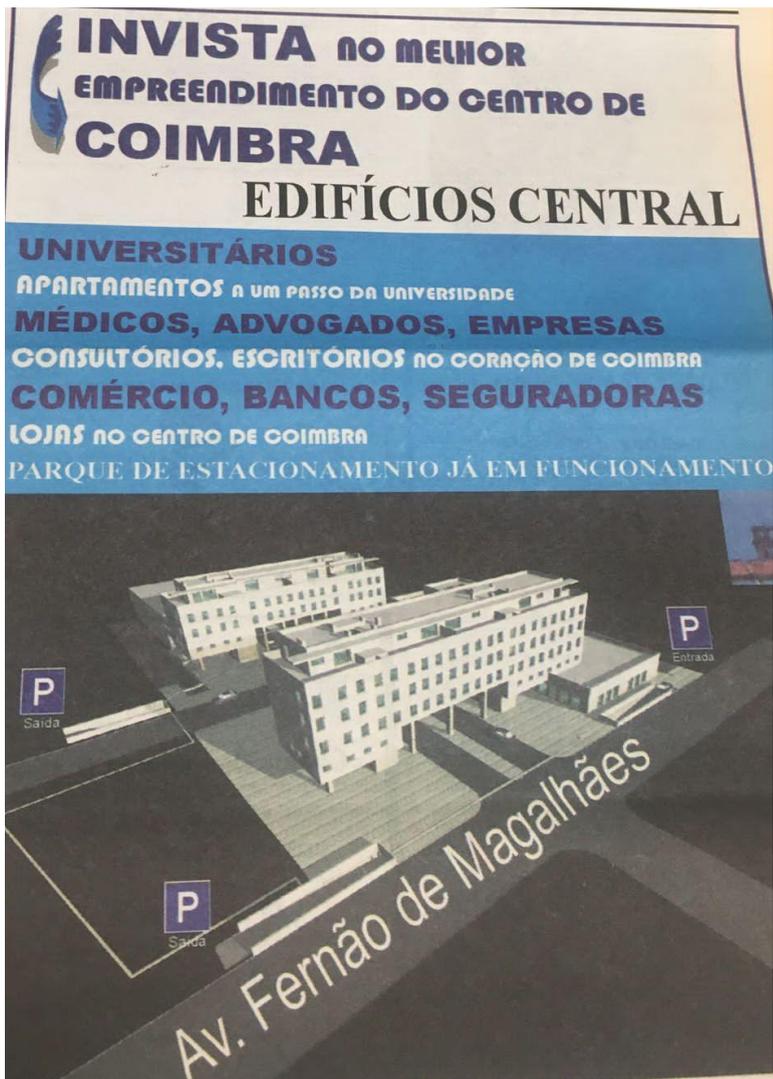
<sup>66</sup> Graça Barbosa Ribeiro “Renovação do Bota Abaixo a caminho do Mondego” Público 13 de Junho de 1999

anunciando-os como o futuro local de novas zonas residenciais nomeadamente de um quarteirão entre a estação de Coimbra-A, Ponte-Açude e Praça 8 de Maio (Encarnação e Rebelo, 2012). Pouco depois, no início do milénio, Machado revela alguns dos objetivos do programa POLIS que passam pelo “aproveitamento urbanístico com criação de espaços destinados à hotelaria e serviços, mas visando essencialmente, até à Ponte Açude a reabertura das ruas que fizeram a ligação entre a cidade e o rio e que foram cortadas no início do século XX pela instalação da Rede Ferroviária” mas também a criação de uma zona ribeirinha de maior qualidade onde se deverão concentrar “praças, habitação, circulação pedonal e transportes colectivos, incluindo o Metro Mondego” (Presidente Manuel Machado, Ata nº 149 de 21/05/2001).

É precisamente esta ideia de libertação da margem, que visava aproximar o coração da cidade ao rio, que irá alimentar outra vertente do mesmo argumento. Não só a margem ribeirinha deveria ser libertada da barreira do comboio - com a criação da primeira linha - como, a construção da segunda linha que rompe com um urbanismo de antiguidade milenar irá permitir “reaproximar” a cidade do Mondego. É neste contexto que, no início da década de 90 a autarquia requer ao arquiteto Fernando Távora uma pormenorização de um plano de arruamento já antigo - o da construção de uma Avenida Central, retomando assim a problemática do atravessamento da Baixinha “agora tendo como pretexto infraestruturador o transporte do novo metro ligeiro” (Rossa, 2003 p.7). Os edifícios desenhados contemplam um raio de curvatura tal que permite a passagem de um metro o que levará a que esta via seja escolhida para a sua passagem<sup>67</sup> (Tiago, 2010).

---

<sup>67</sup> Esta escolha de trajeto também tem em conta questões técnicas no sentido em que a outra alternativa - a passagem pela rua da Sofia - não será possível devido ao raio de curva insuficiente (Tiago, 2010).



**Figura 8** - Edifícios Central anunciados no Diário de Coimbra, 18 de Julho de 2001

Em 1999, tendo esse plano em mente, Manuel Machado promete reavivar a Baixa, centrando-a no rio através da construção de uma Avenida Central que constituirá um “túnel a céu aberto”<sup>68</sup>. Este túnel a céu aberto, irá tornar-se de uma importância vital para a construção da narrativa persuasiva, porque estará ligada a dois dos argumentos mais comuns dos planos de reabilitação urbana da época: o primeiro aproximar a cidade do rio e o segundo regenerar e requalificar as malhas urbanas na zona da “baixa”. Esta zona já há muitos anos era centro de diversos planos de reorganização da malha urbana da cidade<sup>69</sup>, nos quais a

<sup>68</sup> Graça Barbosa Ribeiro “Renovação do Bota Abaixo a caminho do Mondego” Público 13 de Junho de 1999

<sup>69</sup> 1924 - Projeto de Novos arruamentos na zona da Cidade, de Abel Dias Urbano  
1936 - Projeto dos novos arruamentos da parte baixa da cidade, de Luís Benavente

Avenida Central já constituía, em alguns destes, um elemento estruturante, nunca executado plenamente. Neste contexto, a partir dos anos 90 o metro torna-se um pretexto para acelerar esta vontade antiga<sup>70</sup> (Byrne *et al.*, 2003), por necessitar da Avenida Central para atravessar a Baixa, argumentado como um elemento essencial para a “...promoção e melhoria das condições de planeamento e reordenamento das malhas urbanas” (Presidente Manuel Machado na Ata nº149 de 21/05/2001 p. 43) no sentido em que gera um processo de requalificação nos espaços que atravessa exercendo um impacto “sobre a imagem urbana e transformação, por demolição, de uma parte da Baixa de Coimbra entre o Bota - Abaixo e a Rua da Sofia/ Rua Olímpio Nicolau Fernandes”<sup>71</sup> - a Via Central. O argumento de reorganização das malhas urbanas irá ligar-se igualmente ao argumento de revitalização económica, como um meio de gerar vitalidade no tecido urbano de Coimbra, principalmente na zona da baixa, palco de uma degradação e desqualificação gradual espelhada na crise que o pequeno comércio atravessa (Peixoto, 1995). Para construir esta narrativa, a zona da Baixa é descrita como abandonada e a necessitar de uma intervenção urgente, apontada como uma zona de pobreza (habitada por pessoas com carências sociais) e de insegurança devido ao risco de derrocada de edifícios em mau estado de conservação. Manuel Machado defende que a renovação urbana do Bota Abaixo contribuirá para a “humanização” daquela zona, que permitirá revitalizar um espaço em estado de abandono e extrema degradação<sup>72</sup> tal como se refere que uma estação de metro na zona da via Central “servirá como fator de dinamização plurifuncional do seu tecido socioeconómico ‘adormecido’” (Byrne *et al.*, 2003 p. 18).

---

1940 - Anteprojecto de Urbanização, de Embelezamento e Extensão da Cidade de Coimbra, de Etienne de Groer

1955 - Plano Regulador da Cidade de Coimbra, de Antão de Almeida Garrett

1956 - Plano de Remodelação da Baixa de Coimbra, de Alberto Pessoa

1970 - Urbanização da Zona Central da Cidade entre Santa Cruz e o Mondego, de Januário Godinho

1971 - Plano de Urbanização da Baixa, de Manuel Costa Lobo

1992 - Área Central - programa de intervenção, de Jorge Carvalho e Paulo Fonseca

1992 - Eixo Bota-Abaixo/Rio - Estudo Urbanístico de Fernando Távora

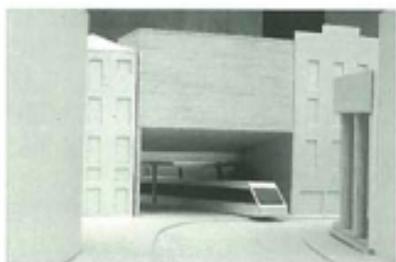
<sup>70</sup> “Disse ainda que se fala há muitos anos na Av<sup>a</sup>. Central e ao aprovar-se o metropolitano de superfície vai forçosamente determinar o aparecimento da Av<sup>a</sup>. Central o que determina uma grande modificação na cidade” - Vereador pelo PS João Silva na Ata nº 113 de 24/07/2000.

<sup>71</sup> Deliberação da Câmara Municipal, Ata n.º 10 de 18/03/2002

<sup>72</sup> Manuel Machado “Renovação do Bota Abaixo a caminho do Mondego” Público 13 de Junho de 1999

A abertura da Via Central permite mobilizar outra dimensão da construção da narrativa persuasiva utilizada no projeto do MM: a espetacularização do processo de construção (Lehrer, 2005). Primeiro, porque enquanto um projeto de superfície, o MM facilita a construção da narrativa à sua volta, na medida em que já constitui uma imagem forte que pode ser facilmente apreendida por ter como pano de fundo um cenário que a população já conhece, projetando-se nela mais facilmente (Calado, 2011). Depois, porque os envolvidos parecem colocar em prática instrumentos típicos do processo de “espetacularização” do processo de construção, que ultrapassa a estrita realização e concretização de uma obra e constitui uma própria etapa importante para a criação do seu valor simbólico (Lehrer, 2003). Segundo Lehrer (2003), um projeto já não é apenas constituído pelas simples etapas da sua imaginação e concretização, mas sim pela produção de imagens e imaginários entre estes dois, que alimentam um sentimento de progresso e de rapidez em torno do projeto. Este processo de transmissão de imagens, panfletos, cartazes, vídeos promocionais e discursos em diferentes suportes e contextos tem como objetivo principal criar uma imagem forte do projeto em curso muito antes da sua conclusão, procurando alimentar um sentimento de estabilidade, muitas vezes com o propósito de captar investidores ou convencer os atores envolvidos, passando uma imagem de um investimento seguro.

É neste sentido que, para legitimar o projeto de metro e a sua possibilidade de executar finalmente a via central, em 2003, uma década depois de o projeto ter começado a ganhar corpo, num esforço conjunto feito entre a Universidade e a Metro Mondego realiza-se no Centro de Estudos CEARQ o Seminário Internacional de Desenho Urbano, onde decorre a apresentação do projeto de implementação do MM. Este evento, promovido pelo Ministério da Cultura, ocorre num ano em que Coimbra festeja o título de Capital Nacional da Cultura e consiste essencialmente num seminário que pretende promover a reflexão sobre a cidade e as questões em torno da construção da linha do metro (Dias, 2015).



**Figura 9** -o Metro a passar na Via Central “ECDJ”, 2003 p. 25

Este trabalho conjunto dá especial importância à zona da Baixa, onde o projeto de metro é visto como uma possibilidade de explorar esta ligação, permitindo redescobrir uma parte da cidade mais invisível e dinamizar o seu centro económico-social sendo propostas duas alternativas para a via central (Byrne *et al.*, 2003). Para a realização do seminário, são convidados 15 arquitetos<sup>73</sup> de quatro países diferentes, que trabalham a solo ou em dupla, no desenho de um troço preciso da linha do Hospital que é dividida em 10 segmentos diferentes com o objetivo de “...colocar em debate diferentes perspectivas sobre a cidade e sobre as suas capacidades de transformação” (Byrne *et al.*, 2003 p. 60). A mobilização deste “grupo de arquitetos e académicos qualificados e prestigiados”<sup>74</sup> (Dias, 2015 p. 210), constitui não só um elemento de espetacularização, como também pode ser considerada como mais uma estratégia da nova governação empreendedora da cidade, por se basear na criação de um espaço pensado por arquitetos profissionais de relevância (figuras conceituadas no meio) que operam geralmente à escala transnacional, incrementando através da sua participação, a importância, simbolismo e significado do espaço projetado (Sklair, 2005). Utilizando o projeto de Metro para exemplificar as alterações que este pode trazer à cidade, é clara a vontade de o utilizar como símbolo de mudança e modernização mais extenso:

“A exposição ao público de tais propostas assinala um momento de charneira para o entendimento do universo de implicações e possibilidades que constitui a inserção do metro na cidade de Coimbra. A área consolidada da Baixa tem no metro uma oportunidade de sair da sua imagem estagnada de

---

<sup>73</sup> António Belém Lima (PT), José Gigante (PT), Peter Keinan (ISR), Eduard Bru (ES), a dupla de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira (PT), a dupla brasileira MMBB (BR), Eduardo Souto Moura (PT), a dupla Emilio Tuñón e Luís Mansilla (ES), a dupla Alexandre Alves Costa e Sergio Fernandez (PT) e a dupla Manuel Mateus e Francisco Mateus (PT).

<sup>74</sup> Tradução livre. Original: “group of qualified and prestigious architects and academia” (Dias, 2015 p. 210)

sedimento. As periferias e os espaços urbanos sobrantes vêm neste sistema de circulação um meio de democratizar a utilização e vivência da cidade.”

(Gonçalves, 2010, p. 107)

Por outro lado, o processo de espetacularização também estará associado à reconversão da margem do rio nomeadamente no que diz respeito à questão da renovação da Estação de Coimbra-B, um projeto que procura também ele reaproximar a cidade do rio "que hoje não se sente" e recuperar "o respeito pelos espaços verdes e linhas de água"<sup>75</sup> no início do milénio<sup>76</sup>. Esta solução vem associar-se à vontade de eliminar a ligação ferroviária pesada entre Coimbra-A e Coimbra-B, na medida em que passa a ser necessária a existência de uma nova estação central para a cidade, que deve passar pela renovação desta estação considerada pelo Presidente da CMC Carlos de Encarnação como “muitíssimo feia”<sup>77</sup> e pelo Presidente Manuel Machado como uma zona “desertificada” e desagradável<sup>78</sup>. Em 2005 o projeto da estação intermodal é entregue pelo município ao conceituado arquiteto Catalão Joan Busquets, de novo numa estratégia de aumento do valor simbólico do projeto, que procura ancorar a imagem desta nova estação intermodal num plano 3D mais facilmente apreendido pela população da cidade. É neste contexto que uma maquete é instalada sobre uma grande plataforma na sala da reuniões executivas da Câmara<sup>79</sup>, onde se apresenta um complexo intermodal que é descrito pelo arquiteto Catalão como uma “arena” porque “hoje em dia, nenhuma estação é apenas uma estação” num projeto que para além da função de mobilidade prevê um pavilhão com capacidade para cinco mil pessoas que poderá servir de centro de convenções ou sala de espetáculo, para além de outros edifícios que poderão

---

<sup>75</sup> Juan Busquets, Transformação das estações de Coimbra em complexo multimodal custa 60 milhões” Público, 12 de Janeiro de 2005

<sup>76</sup> “As instituições, às quais se junta agora a Metro Mondego, finalmente sintoniza agulhas para a requalificação daquela zona nobre ribeirinha que será “devolvida” à cidade” - João Paulo Cruz “Novo Túnel já tem projeto e vai custar 800 mil contos” Diário de Coimbra 17 de Julho de 2001

<sup>77</sup> Manuel Machado, “Transformação das estações de Coimbra em complexo multimodal custa 60 milhões” Público, 12 de Janeiro de 2005

<sup>78</sup> Manuel Machado “Novo Túnel já tem projeto e vai custar 800 mil contos” Diário de Coimbra 17 de Julho 2001

<sup>79</sup> “A maquete ontem instalada sobre uma enorme plataforma colocada no centro da sala onde habitualmente se realizam as reuniões do executivo camarário de Coimbra acolhe muitos outros edifícios, que Joan Busquets vai colocando, com entusiasmo...” - Barbosa Ribeiro, “Transformação das estações de Coimbra em complexo multimodal custa 60 milhões” Público, 12 de Janeiro de 2005

acolher vários tipos de serviços dentro dos quais um hotel, uma residência universitária e outra para idosos<sup>80</sup>.

Por fim, por outro lado, procura-se também resolver alguns problemas de trânsito e de estacionamento que persistem na cidade desde a massificação do automóvel, associando o projeto ao rótulo identitário de Coimbra “Cidade Saudável”<sup>81</sup>. Em Coimbra, a vontade de transformar a cidade numa “cidade saudável” esteve sempre condicionada por um real problema: o trânsito e poluição associados a uma cidade que vive em torno dos seus eixos rodoviários e programada para este tipo de circulação (Presidente Manuel Machado, Ata nº 3 de 26/01/98). Se Coimbra adere a ações a curto prazo como ao “Dia Europeu sem carros”, condicionando o trânsito no centro da cidade<sup>82</sup>, por outro lado, toma decisões perenes como a construção de um estacionamento subterrâneo na zona do Bota-Abaixo na Baixa de Coimbra<sup>83</sup> e o anúncio de outro estacionamento subterrâneo para a Praça da República<sup>84</sup>. Apesar disso, é com base na noção que os meios de transporte são de uma importância vital para cumprir os planos da cidade que o MM se integra num projeto mais amplo de reformulação do sistema de transportes comuns. Logo desde os anos 90, a cidade irá focar-se numa série de projetos dentro dos quais: O sistema Ecovia, renovação da frota dos SMTUC, a construção de sistemas de estacionamento periféricos, um Parque de Manobras com Pista para aprendizagem e condução mas, e acima de tudo, o projeto do Metro Mondego (Presidente Manuel Machado, Ata nº 3 de 26/01/98). O SMM é, no contexto da cidade saudável, visto como uma forma de se diminuir a utilização da viatura própria, principalmente em torno da linha dos Hospitais, que atravessando o coração da cidade poderá servir pessoas que anteriormente recorriam ao carro: “o objectivo do metropolitano é permitir a fluidez de trânsito, e constituir um transporte de

---

<sup>80</sup> Barbosa Ribeiro “Transformação das estações de Coimbra em complexo multimodal custa 60 milhões” Público, 12 de Janeiro de 2005

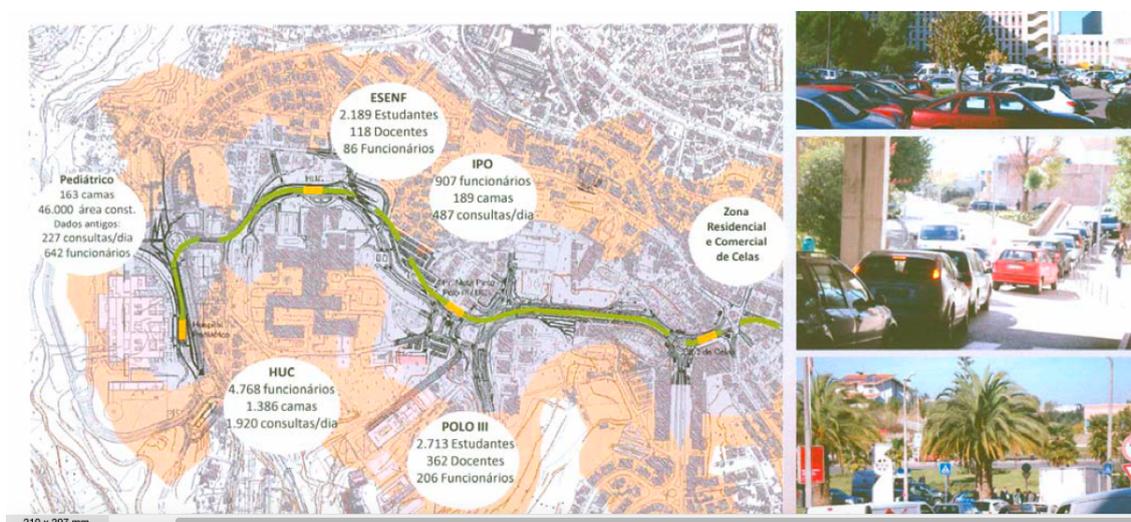
<sup>81</sup> “Ainda para mais tratando-se o Metro Ligeiro de Superfície de uma questão que muito diz a Coimbra em relação à mobilidade, ao trânsito, ao transporte de excelência, à qualidade de vida dos cidadãos, etc” Vereador pelo PS Luís Vilar 17/11/2008

<sup>82</sup> António Alves “Coimbra adere ao dia europeu sem carros” Diário de Coimbra 11 de Julho de 2001

<sup>83</sup> O estacionamento da Bragaparques na Fernão de Magalhães acabou por estar envolvido em várias polémicas por, no lugar dos 400 lugares de estacionamento previstos, ter construído 900 lugares - João Fonseca “Negócios da Bragaparques fazem mais dois arguidos” Diário de Notícias 3 de Fevereiro de 2007

<sup>84</sup> S.a. “Estacionamento Subterrâneo avança na Praça da República” no Diário de Coimbra de 6 de Julho 1999

quantidade e evitar ao máximo a utilização do veículo automóvel” (Vereador pelo PSD Francisco Rodeiro na Ata nº 113 de 24/07/2000).



**Figura 10** - Apresentação da linha dos Hospital como redutora dos problemas de trânsito e estacionamento<sup>85</sup>

Para concluir, num contexto de competição interurbana acentuada pela crise identitária porque passa a cidade de Coimbra na entrada para a década de 90, é possível verificar o surgimento de uma estratégia de desenvolvimento ancorada na produção de infraestruturas. Uma dessas infraestruturas, num projeto sem precedente na cidade, diz respeito ao projeto de metro de superfície ligeiro, que será mobilizado através de uma narrativa persuasiva que procurou justificar a sua pertinência para a cidade. O metro passa então a fazer parte de um projeto de modernização imaginado pelos decisores políticos, que, para ser possível, implica a desativação do Ramal da Lousã, que passa a ser visto como um meio de mobilidade desadequado para a imagem que a cidade pretende projetar. Para criar a narrativa, os dirigentes não defendem apenas a solução de MLS como a melhor solução tecnológica, mas a que permite trazer uma série de vantagens a ela associada, principalmente para a cidade de Coimbra, relegando para segundo plano as necessidades das populações de Miranda do Corvo e Lousã. Este é o Metro Mondego Imaginado, aquele que promete desenvolver a cidade de Coimbra como nenhum outro projeto, ancorado a outros possíveis avanços que poderia engendrar à sua volta, nomeadamente a reabilitação de uma zona

<sup>85</sup> Metro Mondego (2010) Sistema de Mobilidade do Mondego Apresentação à Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Telecomunicações a 27 de Outubro de 2010

crítica da Baixa e a Estação Intermodal de Coimbra. Para além de se apoiar neste efeito “expansor” a narrativa no metro também depende de um certo nível de consenso entre o poder autárquico, que de mandado a mandato, mesmo com partidos opostos no poder, continua a alimentar a importância vital do projeto para a revitalização da centralidade de Coimbra no contexto nacional. Se esta postura empreendedora apenas faz sentido no quadro de neoliberalização das lógicas de atuação do governo local, apesar disso, este não será o principal elemento que permite caracterizar o MM como um projeto modernizador neoliberal, constituindo o próximo capítulo uma análise mais profunda das razões neoliberais nas quais o Metro Mondego está submerso.

#### **IV. Metro Mondego Concebido: o labirinto jurídico institucional**

“Quando se chega a Tecla, pouco se vê da cidade, escondida atrás dos tapumes, das defesas de pano, dos andaimes, das armaduras metálicas, das pontes de madeira suspensas por cabos ou apoiadas em cavaletes, das escadas de corda, dos fardos de juta. À pergunta: Porque é que a construção de Tecla se prolonga por tanto tempo?, os habitantes, sem deixar de içar baldes, de baixar cabos de ferro, de mover longos pincéis para cima e para baixo, respondem: — Para que não comece a destruição. — E, questionados se temem que após a retirada dos andaimes a cidade comece a desmoronar e a despedaçar-se, acrescentam rapidamente, sussurrando: — Não só a cidade.”

As cidades Invisíveis (Calvino, 1990 p. 77)

Enquanto um símbolo de modernidade, para além do projeto de MM fazer parte de um exercício narrativo complexo que procura distinguir a cidade de Coimbra e reavivar a sua identidade - sendo o produto do incitamento a uma postura empreendedora de governação urbana - existem outras dimensões que permitem defini-lo como um sintoma de um projeto de modernização da sociedade portuguesa mais profundo. Na realidade, o processo de imaginação, promoção e concepção do MM acompanha e reflete lógicas de reconfiguração profundas do campo administrativo português, nomeadamente a reconfiguração que a pressão da *razão* neoliberal exerce sobre as suas instituições naquele momento. Numa altura em que o poder Central procura retrain as suas responsabilidades incitando o processo de descentralização administrativa, o poder local passa igualmente por outra transformação que implica a passagem de uma administração tradicional a um novo tipo de gestão - a Nova Gestão Pública - um processo assente em três principais eixos impossíveis de serem compreendidos isoladamente - desregulação, descentralização e delegação. Esta estratégia de governação, apesar de ser apresentada como um caminho mais fácil rumo à eficiência e à eficácia, assume formas contraditórias do ponto de vista prático, revelando uma realidade completamente distinta das expectativas na origem da sua implementação. Posto isto, este capítulo procura aprofundar as contradições do modelo de governação neoliberal, partindo da análise do complexo e conflitual processo de concepção do projeto do Metro Mondego, acentuando os contrastes entre o processo imaginado e o processo concebido.

#### **IV.I Metro Mondego: o tempo do Metro Ligeiro de Superfície**

Depois do anúncio oficial da nova solução tecnológica que irá substituir a ferrovia pesada, realiza-se em 1994 a assinatura do protocolo para a constituição de uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos que terá como principal objetivo explorar o metropolitano de superfície nos três municípios - a MM. Esta Sociedade, que apenas é constituída dois anos depois<sup>86</sup>, em 1996, é detida maioritariamente pelos três municípios - com 22% cada - mas também pela CP - 29% - e pelo Metropolitano de Lisboa - 5%. A escolha do modelo societário coloca desde logo em destaque a lógica empresarial por trás deste projeto. Pereira (2016) defende que, olhando para trás, não existe realmente nenhuma justificação explícita que explique a criação desta empresa, na medida em que no preâmbulo do decreto de 1994 se acentua a vontade de ligar o Ramal da Lousã à linha do Norte, numa solução ferroviária (embora ligeira) que poderia igualmente ser realizada pela CP “tanto mais que ele respondia cabalmente ao enquadramento ali enunciado”<sup>87</sup> (Pereira, 2016 p. 256). Como explicação para a criação da sociedade o autor avança três hipóteses 1) a CP e o Governo liderado por Cavaco Silva estavam naquele momento a canalizar os fundos para a modernização da rede ferroviária na ligação Braga-Faro e nos suburbanos de Lisboa e Porto (plano de 1988-1994); 2) por funcionar a comboios a diesel e apresentar perdas operacionais o Ramal estava possivelmente a caminho de fazer parte da rede secundária ferroviária e a deixar a rede principal, o que justificaria a passagem de uma gestão central para uma gestão regional e 3) o facto das Câmaras, principalmente a de Coimbra, verem “na possibilidade de condução do processo ferroviário um meio de potenciar e reivindicar a canalização de fundos comunitários e nacionais para intervenções urbanas” (Pereira, 2016 p. 257). Para além destas três hipóteses válidas, o que

---

<sup>86</sup> A sociedade é criada com a Escritura Pública a 20 de Maio de 1996. Este hiato de tempo justifica-se pelo demorado processo de desbloqueamento de disponibilização dos terrenos pela CP e da sua avaliação (Encarnação e Rebelo, 2012).

<sup>87</sup> “O ramal da Lousã assegura a ligação das zonas de Serpins, Miranda do Corvo e Ceira a Coimbra e à linha do Norte. Esta ligação foi bastante afetada pelas difíceis condições de atravessamento do centro de Coimbra (...) este quadro recomenda que se criem condições para dar uma resposta mais cómoda e eficaz para o transporte dos passageiros das zonas em questão e da própria cidade de Coimbra, através de uma solução mais moderna...” (Decreto-Lei nº 70/94 de 3 de Março)

esta dissertação procura argumentar é que a criação desta sociedade anónima apenas faz sentido num contexto mais amplo de empresarialização da administração pública e da descentralização da figura do Estado Central em unidades de ação mais pequenas e, na teoria, mais eficazes e autónomas. Desse modo, se a MM SA foi criada, foi porque nos anos 90 a Administração Central via na delegação das suas funções, através da concessão temporária de responsabilidades uma maneira de supostamente agilizar a sua ação. No centro do argumento, encontra-se no novo modelo de gestão, o New Public Management (NPM), ou Nova Gestão Pública, um modelo de cariz claramente neoliberal (da Silva, 2012), que irá mudar completamente o paradigma da função pública a partir da década de 90 dando lugar a uma reforma administrativa “inseparável da Reforma do Estado, pelo que o processo antes de ser técnico [foi] prioritariamente, ideológico” (Rocha, 2005 p. 42). Esta perspetiva gestionária irá procurar, acima de tudo, retraindo o papel do Estado considerado demasiado burocrático, pouco flexível e pouco eficaz, defendendo que uma abordagem descentralizada e fragmentada das grandes unidades irá produzir maior eficácia e produtividade<sup>88</sup>. Segundo este paradigma, a utilização de mecanismos de mercado, desde a gestão dos recursos humanos à concorrência entre fornecedores, não só agiliza a governação como é referenciada por muitos autores como produtora de soluções mais eficazes do que o sistema de monopólio seguido pela função pública (Rodrigues e Araújo, 2005; Sá e Santos, 1998; Mendes, 2016b). Numa altura em que as instituições do Estado são vistas como propícias ao desenvolvimento de formas de corrupção, favorecimentos, sistemas clientelares e lógicas de poder patrimoniais, a empresarialização do Estado passa a ser vista como uma forma de eliminar todas as qualidades negativas da administração tradicional. Deste modo, este permanecerá como um dos principais marcos do processo de neoliberalização, por associar o mercado como o caminho da perfeição, que deve guiar todo o comportamento, expandido a concepção da forma empresa a todos os setores da sociedade (Foucault, 2004). Para isso, irá associar a ideia de eficácia a modelos de gestão regidos pela lei do mercado, em unidades mais

---

<sup>88</sup> “Antes, à pergunta “o que fazem vocês quotidianamente na Administração?”, obtinha-se a resposta – “interpreto e aplico a lei”. Era o reinado do paradigma jurídico. Agora, a resposta é outra – “melhor permanentemente o que faço”; é que gerir é medir, medir é comparar e comparar impele à melhoria contínua” (Bilhim, 2014 p. 64).

pequenas, especializadas e profissionalizadas, mais fáceis de controlar, começando a partir daí a incentivar a criação de unidades mais flexíveis, dotadas de competências específicas com um *core business* perfeitamente identificado<sup>89</sup> (Rodrigues, 2005, Nunes e Harfouche, 2015, Mendes, 2016b). Posto isto, a MM SA será criada num contexto em que o Estado delega as suas funções de forma estratégica, um processo feito através de três modelos distintos: 1) a empresarialização (a constituição de sociedades com capitais 100% públicos 2) o recurso ao *outsourcing* e 3) as parcerias público-privadas. Assim, é o primeiro modelo de delegação de funções que nos ajuda a compreender a criação da sociedade MM tendo em conta que em 1994 se explicita que o seu principal objetivo é explorar o metropolitano de superfície, uma função que na administração tradicional permaneceria nas mãos da CP e da REFER (entretanto criada).

É neste contexto que entre 1996 e 2001 a nova sociedade prepara os estudos de viabilidade técnico-económica, principalmente tendo em conta que a nova linha do Hospital necessita da criação de um túnel subterrâneo entre o Jardim da Sereia e os Hospitais. Em 1999 o anteprojecto é adjudicado<sup>90</sup> e cria-se uma Comissão de Acompanhamento<sup>91</sup> (Pereira, 2016). Em 2001, o anteprojecto é finalmente aprovado, o que leva a uma transformação muito importante para a sociedade. Se este processo de descentralização da figura central do Estado coloca, num primeiro momento maiores responsabilidades às autarquias, porque são estas as acionistas maioritárias da empresa em 1994 (com 66% do capital Social da SA no total), é possível observar um processo de re-centralização a partir do ano de 2001, o que permite distinguir outra característica da reforma da administração local. Segundo Mendes (2016a) os mecanismos de descentralização da figura do Estado são, geralmente, ciclicamente acompanhados por mecanismos de re-centralização, porque dependem da capacidade dos agentes locais de se comportar em conformidade

---

<sup>89</sup> Constituem exemplos para o caso português as “...task forces, enterprise zones, urban development corporations, as sociedades de reabilitação urbana, empresas públicas, projetos envolvendo parcerias público-privadas, associações empresariais, confederações de indústrias e serviços, entidades promotoras do tecido empresarial” (Mendes, 2016b p. 117).

<sup>90</sup> Ao consórcio SYTRA/TIS/COBA

<sup>91</sup> Constituída por representantes de Direção Geral dos Transportes Terrestres (DGTT), Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional (CCDR), da MM,SA, da CP, da REFER, dos Serviço Municipalizado de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC) e por um assessor técnico (Prof. Nunes da Silva)

com os objetivos políticos do Estado Central, daí parecer “existir um estímulo e maior liberdade de ação do poder local e periférico, mas apenas se essa ação se coaduna[r] com a vontade do governo central e nacional” (Ruivo e Francisco, 2007; Mendes, 2016a p. 259). É neste contexto que, em junho de 2001<sup>92</sup> se determina que o capital social da sociedade passa maioritariamente para as mãos do Estado com base no argumento que “as bases sobre as quais assentou a elaboração e o desenvolvimento deste projeto (...) mostraram-se atualmente ineficazes para o seu desenvolvimento e concretização, pelo que se torna necessário introduzir elementos que promovam maior dinamismo e flexibilidade operacional, designadamente permitindo ao Estado também passar a deter o capital social da sociedade”. Deste modo, a composição do capital social da empresa passa 53% para o Estado, 2,5% para a REFER e 2,5% para a CP e 14% para cada um dos municípios, retirando a maioria do capital social que antes estava nos municípios de Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra.

Em 2001<sup>93</sup>, o Estado concede à MM a exploração do metro ligeiro de superfície por um prazo de 30 anos<sup>94</sup> as funções de exploração e concessão<sup>95</sup>, desclassificando o troço do Ramal da Lousã entre Coimbra-B e Serpins da rede ferroviária nacional<sup>96</sup>. Neste Decreto são estabelecidos os pilares-base da implementação e decorrer das obras, admitindo-se a concessão global ou parcial, por concurso, das prestações necessárias à conceção do projeto e sua fiscalização, o que permite explorar a segunda forma de delegação associada ao novo modelo de empresarialização do Estado: o recurso ao *outsourcing*. A sociedade Metro Mondego, irá desde a sua constituição<sup>97</sup>, tal como a maioria das

---

<sup>92</sup>Através do Decreto-lei nº179-A-2001 de 18 de Junho de 2001

<sup>93</sup> No final deste ano mudam os executivos da Câmara de Coimbra (Carlos de Encarnação pelo PSD) e da Câmara de Miranda do Corvo (Fátima Ramos pelo PSD), mantendo-se Fernando Carvalho como Presidente da CML pelo PS.

<sup>94</sup> Alargado para 40 anos no Decreto-Lei nº 10/2002 de 24 de Janeiro

<sup>95</sup> Anexo I, Secção, I Base I do Decreto-lei 10/2002 de 24 de Janeiro

<sup>96</sup> Refere-se neste Decreto que a CP e a REFER continuam a realizar a prestação e gestão do transporte ferroviário até as obras impossibilitaram a circulação do comboio.

<sup>97</sup> Desde que a Sociedade é constituída, fica desde logo clara a possibilidade de recurso a outras entidades para prestações se assim fosse necessário. No Decreto de 1994 (Decreto-lei 70/94, de 3 de Março), o artigo número 5 define que a sociedade pode ceder a exploração a entidades privadas, mediante o recurso a concursos públicos. Em 2001, no Decreto lei 179-A/2001 de 18 de Junho aprofunda-se este artigo ao decretar que a MM pode proceder “à contratação, por concurso, das prestações que considere necessárias, designadamente no que concerne à conceção e projeto, realização de obras de construção, fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e demais equipamentos que constituem o sistema de metro e a sua exploração”

empresas públicas, recorrer a uma série de prestações realizadas por intermédio de terceiros. No caso da MM, no sentido em que esta já é uma concessionária do Estado trata-se, na realidade, de um processo de subconcessão. Segundo o paradigma do NPM, o recurso a serviços externos permite, ao confrontar diversos agentes privados no mercado livre e concorrencial, incentivar a que estes apresentem a melhor proposta e que desempenhem de forma mais eficaz o serviço que lhes é incumbido. No entanto, o caso do MM revela uma realidade um pouco distinta que deve ser analisada, nomeadamente a existência de um contraste significativo entre os postulados ideológicos que guiam a reforma do Estado e as práticas observadas no sector empresarial público. Na realidade, entre 2008 e 2023,<sup>98</sup> apenas 6,14% dos contratos vão dizer respeito a Concursos Públicos<sup>99</sup> - concursos no qual qualquer entidade pode participar - o que corresponde a apenas 7 prestações das 114 que foram realizadas durante esse período de tempo. O recurso a Concursos Públicos irá dizer respeito, por exemplo, ao fornecimento de autocarros que neste momento substituem os serviços do Ramal da Lousã, à compra dos autocarros elétricos que irão servir o MetroBus, a empreitadas de desconstrução e demolição e à construção do Parque de Material e Oficinas. A juntar a estes valores poderemos também considerar o número de Consultas Prévias<sup>100</sup> realizadas - a MM convida um número limitado entidades à sua escolha para apresentar proposta - mesmo que estas não traduzam uma liberdade de mercado total, que correspondeu a 11,4% do total de prestações delegadas a terceiros (13 das 114 totais). Este será o tipo de contrato utilizado por exemplo no recurso a serviços informáticos e nos

---

<sup>98</sup> Valores para os anos entre 2008 e 2023 (os anos para os quais os dados estão disponíveis) Foi utilizado o Portal Base, uma plataforma que permite consultar os contratos públicos celebrados em Portugal. Consultado a 05-08-2023 Disponível em: [https://www.base.gov.pt/Base4/pt/pesquisa/?type=contratos&texto=metro+mondego&tipo=0&tipocontrato=0&cpv=&aqinfo=&adjudicante=&adjudicataria=&sel\\_price=price\\_c1&desdeprecocontrato=&ateprecocontrato=&desdeprecoefectivo=&ateprecoefectivo=&desdeprazoexecucao=&ateprazoexecucao=&sel\\_date=date\\_c1&desdedatacontrato=&atedatacontrato=&desdedatapublicacao=&atedatapublicacao=&desdedatafecho=&atedatafecho=&pais=0&distrito=0&concelho=0](https://www.base.gov.pt/Base4/pt/pesquisa/?type=contratos&texto=metro+mondego&tipo=0&tipocontrato=0&cpv=&aqinfo=&adjudicante=&adjudicataria=&sel_price=price_c1&desdeprecocontrato=&ateprecocontrato=&desdeprecoefectivo=&ateprecoefectivo=&desdeprazoexecucao=&ateprazoexecucao=&sel_date=date_c1&desdedatacontrato=&atedatacontrato=&desdedatapublicacao=&atedatapublicacao=&desdedatafecho=&atedatafecho=&pais=0&distrito=0&concelho=0)

<sup>99</sup> O concurso público corresponde ao procedimento de contratação pública que é objeto de um anúncio num jornal oficial (Diário da República e/ou Jornal Oficial da União Europeia) no qual, qualquer entidade, que preencha os requisitos de participação, pode apresentar uma proposta (artigos 130.º e segs. do Código dos Contratos Públicos).

<sup>100</sup> A consulta prévia corresponde ao procedimento de contratação pública em que a entidade adjudicante convida diretamente, pelo menos, três entidades à sua escolha a apresentar proposta, podendo com elas negociar os aspetos da execução do contrato a celebrar (artigo 112.º, n.º 1 do Código dos Contratos Públicos).

serviços de limpeza da Sede da MM e das paragens da rede de autocarros. A contrastar com os estes valores encontra-se o recurso a Ajustes Diretos<sup>101</sup> - não existe nenhum concurso mas sim um convite direto feito pela MM à entidade que pretende contratar - que correspondeu a mais de 81% dos contratos realizados. Este tipo de contrato, aliás absolutamente comum no sector privado, irá dizer respeito ao recurso a estudos urbanísticos, fornecimento de serviços informáticos, estudos arqueológicos, estudos de procura, serviços de arquitetura *etc.*.

De volta a 2002, depois de já ter como sócio maioritário o Estado, a sociedade inicia a realização dos documentos necessários ao lançamento do Concurso Público Internacional (CPI) de subconcessão da exploração do metro, documentos que não são homologados pelo Ministério das Finanças por serem considerados insuficientes para aprofundar as implicações de ordem financeira que a subconcessão da exploração poderá acarretar para a MM e para o Estado, o seu maior acionista<sup>102</sup>. O Parecer da Direção Geral do Tesouro oferece um “panorama não tranquilizador” (Encarnação e Rebelo, 2012 p. 37): existem dúvidas quanto às estimativas de utilização que a MM prevê, quanto aos custos de investimento ainda não estabilizados e quanto aos indicadores de rentabilidade do projeto. O projeto que iria custar 12 milhões de contos (60 milhões de euros) em 1991, passado dez anos e prevendo mais uma linha (do Hospital) já custa 40 milhões de contos (200 milhões de euros) a que se podem acrescentar mais 5 milhões em integração urbanística (Encarnação e Rebelo, 2012). As dúvidas do Estado quanto aos possíveis custos que CPI poderá acarretar para o Estado leva a que se continuem a desenvolver os trabalhos e os estudos necessários para que obtenha homologação do Ministério, documentos realizados até maio de 2003 quando se julga estarem reunidas as condições para se avançar com o projeto. Porém, a 26 de Abril de 2003, quando o projeto parece estar a encaminhar-se finalmente para ao lançamento da subconcessão, surge em Portugal um novo enquadramento legal<sup>103</sup> conhecido como o Decreto das PPPs, que define as regras para a constituição de Parcerias Público Privadas

---

<sup>101</sup> O ajuste direto corresponde ao procedimento de contratação pública em que a entidade adjudicante convida diretamente uma entidade à sua escolha para que esta apresente uma proposta (artigo 112.º, n.º 2 do Código dos Contratos Públicos).

<sup>102</sup> Parecer da Direção Geral do Tesouro retirando de Encarnação e Rebelo, 2012 p. 37

<sup>103</sup> Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril

(PPPs)<sup>104</sup>. Este instrumento - o terceiro relativo à delegação das funções - diz respeito a um novo modelo de concessão que de 2003 em diante será crescentemente utilizado pelo setor empresarial do Estado (enquanto modelo preferencial de investimento público) devido à forma como é contabilizado nas finanças públicas no sentido em que, durante muitos anos, os encargos futuros associados ao pagamento dos compromissos do Estado para com as concessionárias não contava para os cálculos da dívida pública, permitindo aos governos cumprir os critérios de Maastricht e gerando ao mesmo tempo grandes projetos públicos mantendo o controlo aparente relativamente aos seus gastos públicos (Mortágua e Costa, 2015; Rodrigues *et al.*, 2016). O decreto que anuncia este instrumento reflete de forma clara as razões neoliberais que tem por trás, nomeadamente, a vontade de retração da figura do Estado e dos seus encargos financeiros dos investimentos públicos dos projetos que autoriza, numa estratégia que permite que os projetos continuem a existir, mas a um preço inicial inferior do que numa empreitada tradicional para o Estado:

“A transformação dos sistemas sociais operada no decurso do século XX, em virtude das quais o Estado passou a assumir novas funções, inclusive produtivas, de satisfação das necessidades sociais e públicas, provocou, paralelamente, um elevado aumento da despesa pública, **observando-se nas sociedades modernas um peso excessivo do Estado e níveis inoportáveis de endividamento público, sem o equivalente aumento da qualidade dos serviços públicos prestados aos cidadãos.** Em resposta, tem vindo a assistir-se à alteração do entendimento quanto ao papel do Estado na economia e, mais genericamente, quanto à forma de satisfação das necessidades colectivas. **A similitude entre determinadas actividades prosseguidas por entidades privadas e as subjacentes à prestação de certos serviços públicos, tem levado à conclusão de que também nos serviços públicos é possível tirar proveito da tradicional melhor capacidade de gestão do sector privado,** melhorando a qualidade do serviço prestado e gerando poupanças consideráveis na utilização de recursos públicos. Uma das formas, internacionalmente consagrada e testada, de obtenção pelo Estado de tais competências de gestão, consiste no estabelecimento de relacionamentos duradouros com privados, em regime de parceria público-privada”

Preâmbulo do Decreto-lei 86/2003 de 26 de Abril

É precisamente neste contexto que a PPP passa a ser considerada como a melhor estratégia de investimento público para este projeto<sup>105</sup>. Depois da

<sup>104</sup> As PPPs dizem respeito ao “contrato ou união de contratos, por via dos quais as entidades privadas, se obrigam de uma forma duradoura perante a entidade pública, a assegurar o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva e em que o financiamento e a responsabilidade pelo investimento e pela exploração incumbem, no todo ou parte, ao parceiro privado” (Artigo 2º nº1 do Decreto-Lei nº 86/2003, de 26 de Abril).

<sup>105</sup> “Num cenário em que parte relevante do financiamento advirá de todos nós, contribuintes urge discutir modelos de contratação que minimizem o custo global para o MM e para o Estado

publicação do Decreto das PPPs, o Estado define a necessidade de partilhar responsabilidades devido à complexidade das tarefas de avaliação prévia, definição de condições de lançamento e fiscalização e controlo de execução, delegando responsabilidades de capitais exclusivamente públicos *Parpública* que passa a prestar apoio ao Ministério na delegação das tarefas<sup>106</sup>. Tal como previsto pelo 2º artigo do despacho, o Ministério das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação cria uma Comissão de Acompanhamento da Exploração do sistema de MLS<sup>107</sup> constituída pelos seguintes membros indicados pela *Parpública*: o Professor Doutor Rui de Sousa Monteiro e o Doutor Vitor Almeida (em representação da Ministra do Estado e das Finanças pelo PSD Manuela Ferreira Leite), o arquiteto Paulo Brito da Silva e o Engenheiro Raul Vilaça Moura (em representação do Ministro pelo PSD António Carmona Rodrigues das Obras Públicas, Transportes e Habitação) que passam a estar responsáveis pela constituição da PPP. Entre recuos e avanços, o presidente da Metro Mondego, Armando Pereira renuncia ao seu cargo, alegando estar descontente com os atrasos até então registados que punham em causa a legitimidade, viabilidade e rentabilidade do projeto. No cerne da questão está o financiamento do fundo europeu FEDER (cerca de 60 milhões de euros) verba dependente do lançamento do CPI, claramente em atraso. Este episódio vem colocar em evidência a dependência do projeto ao fluxo de financiamento europeu, reflexo de uma administração local cada vez mais responsável pelos fluxos que consegue ou não atrair para a sua cidade, num contexto em que postura empreendedora dos agentes locais virada para a inovação passa a ter sempre em vista os financiamentos e vantagens económicas futuras<sup>108</sup> (Francisco, 2018). Assim, também no caso da MM será possível observar uma adaptação da sociedade às exigências legais, jurídicas e

---

Português. (...) Hoje não existe dúvida que o custo global do projeto para o setor público é minimizado se alocarmos cada um dos riscos do projeto à parte mais capaz de o mitigar” Fernando Faria, Suplemento Integrante Metro Mondego. Diário de Coimbra. 7 de Julho de 2005

<sup>106</sup> Despacho Normativo 35/2003, de 20 de Agosto

<sup>107</sup> Despacho nº945/2003 de 8 de Setembro

<sup>108</sup> “Se as autarquias, as organizações e configurações territoriais ampliariam e atualizariam expectativas, perímetros e sentidos de orientação — muito para além do possível no estrito quadro dos sistemas nacionais —, os efeitos de conformidade e aceitação político-cultural dos referenciais da União nos quadros territoriais disseminariam crenças, regras (formais, informais), procedimentos, paradigmas, estilos ou “maneiras de fazer as coisas” tipicamente europeus, os quais impregnariam cada discurso, instituição, setor ou território.” (Francisco, 2018 p. 136)

procedimentais em fluxo deste tipo de financiamento o que irá resultar em vários pedidos na preparação de documentos e exigências necessárias aos pedidos de financiamento.<sup>109</sup>

Devido à demissão do anterior Presidente do CA, José Mariz é eleito o novo presidente da SA a 27 de Abril de 2004, momento em que se revela que toda documentação até então preparada para o modelo de subconcessão tradicional necessitava de uma ampla reformulação e aprofundamento por questões de desadequação jurídica e de debilidade do suporte técnico relativas às exigências da PPP (Encarnação e Rebelo, 2012 p. 50). Lê-se no Relatório de Contas de 2004: “Em termos gerais, a opinião dos membros de Comissão de Acompanhamento, que mais tarde viemos a corroborar era a de que a documentação existente para o concurso carecia de uma ampla reformulação e aprofundamento, em resultado de ter sido concebida para um concurso público internacional”<sup>110</sup>. Tal desadequação irá estar também na origem no novo Decreto-lei<sup>111</sup> que passará a reger a sociedade tendo em conta o novo enquadramento legal das PPPs do qual depende. Finalmente, o CPI, que é lançado, a 18 de Fevereiro de 2005, note-se, no último dia útil antes das eleições legislativas, é constituído por duas subconcessões<sup>112</sup> e comporta duas novidades relativamente a outras PPPs realizadas até à data em Portugal: 1) o concurso inclui uma fase de negociação em que os dois concorrentes melhor classificados “são chamados” a negociar e a apresentar melhorias das suas propostas e 2) depois do Ministério das Finanças<sup>113</sup> ter imposto que o sistema ferroviário

---

<sup>109</sup> **1994** - Anuncia-se a vontade de recorrer aos QCA II para financiar o projeto

**1996** - Anuncia-se a possibilidade do recurso a 75% do financiamento do projeto através de Fundos Comunitários no QCA II

**2001** - Anuncia-se o recurso ao III QCA

**2002** - Anuncio do valor de 54 Milhões de contos do III QCA

**2005** - Anuncio de recurso ao FEDER no valor de 60 milhões de euros

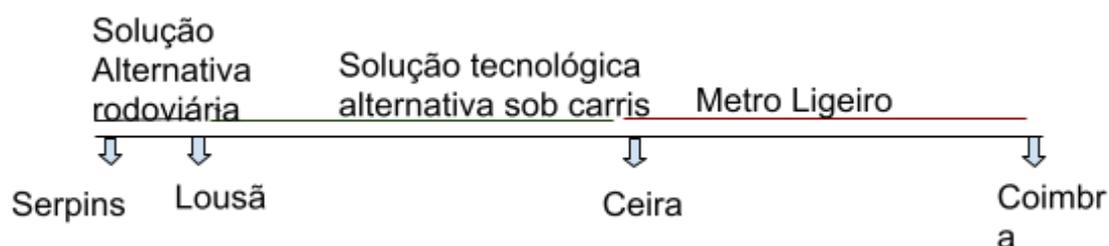
<sup>110</sup> Relatório de Contas Metro Mondego SA 2004 retirado de Encarnação e Rebelo, 2012

<sup>111</sup> Decreto-lei n.º 226/2004 de 6 de Dezembro.

<sup>112</sup> A subconcessão A, para a conceção, construção financiamento e manutenção das infraestruturas por um prazo de 30 anos; e a subconcessão B, por um período de 9 anos que diz respeito à exploração do serviço, com o objetivo de “evitar a acomodação e a consequente ineficiência do operador” (Santos, 2008)

<sup>113</sup> Lê-se numa nota conjunta do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças/Secretário de Estado dos Transportes e das Comunicações: “cumpre reiterar a orientação das Tutelas sectorial e financeira (...) designadamente a exclusão do troço Lousã-Serpins da rede de metro ligeiro de superfície (...) sob prejuízo da documentação não ser analisada pela Comissão de Acompanhamento com a consequente suspensão do lançamento do concurso público internacional” (Anexo 9 Encarnação e Rebelo, 2012 p. 185)

terminasse na Lousã e que não chegasse a Serpins, por critérios de viabilidade económica<sup>114</sup> a PPP procura estimular a “criatividade e a inovação dos privados”, que deverão apresentar uma proposta variante ou seja, uma nova solução tecnológica para este troço, como também uma outra solução tecnológica entre Ceira e Lousã, o que na prática implica que o apenas exista Metro Ligeiro de Superfície entre Coimbra e Ceira<sup>115</sup>.



**Figura 11-** “soluções tecnológicas” CPI 2005

Deste modo, o concurso público do projeto do Metro Mondego é constituído por 3 tipos de transporte: um metro ligeiro, uma solução ferroviária sob carris e uma solução rodoviária. Se o que estava em causa em 1989 era a modernização do Ramal, com a solução de metro o projeto é complexificado, nomeadamente através da constituição de uma segunda linha até aos Hospitais da Universidade de Coimbra, que adiciona a necessidade de realização de um túnel entre o Jardim da Sereia até estes. Os investimentos importantes de que esta segunda linha necessita passam a ser constantemente justificados pelas previsões de procura do estudo do consórcio SYSTRA, que prevê que a área urbana gere um tráfego de 133 mil viagens/dia enquanto o troço suburbano de pouco mais de 12 mil viagens dia, o que leva à progressiva transformação do projeto que delega cada vez mais para segundo plano o elemento que esteve na sua origem - o Ramal da Lousã. Para justificar o recurso a uma PPP o CA compara o modelo de concurso e financiamento do projeto de 2002 e a solução de PPP de 2005, onde

<sup>114</sup> “Mariz (Conselho de Administração) voltou a insistir no facto de a supressão do troço do metro entre aquela vila e Serpins "se basear em critérios de sustentabilidade económica". "Um sistema de transporte exige uma determinada massa crítica para ser sustentável e a procura para aquele troço de seis quilómetros (cerca de 250 viagens por dia) está cerca de dez vezes abaixo do que seria necessário" José Mariz, “Metro Mondego já tem empresas interessadas” Público. 4 de Março de 2005

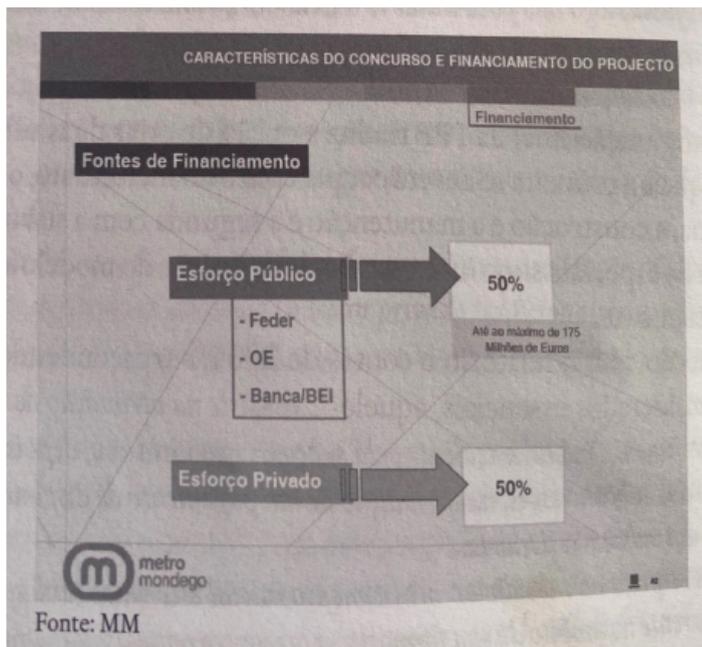
<sup>115</sup> Pedro Gonçalves, “Notas Breves sobre a montagem e o desenhos da parceria privada público-privada para a instalação e a operação do Sistema de Transporte do Metro Mondego” Suplemento Integrante Metro Mondego. Diário de Coimbra. 7 de Julho de 2005

a principal diferença se encontra no esforço de financiamento público que no modelo de PPP apenas se reflete em 50% do financiamento, sendo os outros 50% realizados por privados. Este contraste entre os dois modelos de financiamento (2002 e 2005) revela as alterações profundas que se produziram entretanto nas lógicas de atuação do Estado, com o Decreto das PPPs a marcar de forma clara uma vontade de controlo da despesa pública, que procura cumprir os critérios europeus, mas em simultâneo, de manutenção de grandes investimentos infraestruturalistas, que empurram os custos para o futuro. Se os argumentos que baseiam a colaboração com os privados assentam na ideia de transferência de riscos, nomeadamente tecnológicos e operacionais, com os quais estes se encontram mais familiarizados e habilitados, a realidade tem demonstrado que esta estratégia tem sobretudo servido o veículo de interesses privados, produzindo uma “privatização dos lucros e uma socialização dos custos” através da transferência de elevadas compensações por parte do Estado Português para as mãos dos concessionários, uma constatação visível nos Relatórios do Tribunal de Contas das PPPs no mercado da gestão da água<sup>116</sup> ou da rodovia<sup>117</sup> por exemplo.

---

<sup>116</sup> Tribunal de Contas (2014) Auditoria à “Regulação de PPP no Sector das Águas (sistema em baixa)” Relatório Síntese Disponível em: <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/Relatorios/RelatoriosAuditoria/Documents/2014/rel003-2014-2s.pdf> Consultado em: 06/09/2023

<sup>117</sup> Tribunal de Contas (2008) Auditoria à “Gestão das Parcerias Público Privadas - Concessões Rodoviárias” Relatório Disponível: <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/Relatorios/RelatoriosAuditoria/Documents/2008/rel010-2008-2s.pdf> Consultado em: 06/09/2023



**Figura 12** - “Fontes de Financiamento” Retirado de Encarnação e Rebelo, 2011 p. 54

CARACTERÍSTICAS DO CONCURSO E FINANCIAMENTO DO PROJECTO

Cenários de contratação: Empreitada Tradicional vs PPP

	Empreitada Tradicional	PPP – Parceria Público Privada
Valor do Investimento	€247 Milhões	€302 Milhões
Diferença entre custo de Anteprojecto e Execução / Prémio de Risco	Não considerado	20% que se espera seja incluída nas propostas do sector privado
Participação do Estado	100% (€247 M)	50% (€151 M) até ao máximo de €175 M
Difª estimada entre Receitas e Custos de Exploração	€0,5 M mas assumindo o Estado todo o risco de procura	€0,5 M mas assumindo os Privados todo o risco de procura
Alternativa (inovação) tecnológica	Não existe ou é facultativo	É obrigatório
Sustentabilidade	Estado suporta eventuais défices de exploração	Estado assume à partida até quando financia os défices de exploração

metro mondego

Fonte: MM

**Figura 13** - “Cenários de Contratação Empreitadas Tradicional vs PPP” Retirado de Encarnação e Rebelo, 2012 p. 54

Se do lado do Estado o projeto avança finalmente, com o Ministério das Finanças a aprovar este CPI como um “inovador modelo de gestão e exploração” que, segundo as concepções em vigor, permite transferir o risco para os operadores privados e ainda diminuir os encargos para o erário público<sup>118</sup>, já do

<sup>118</sup> Despacho conjunto do Ministro das Finanças e das Obras Públicas nº 181/2005 de 9 de Fevereiro de 2005

lado da autarquia de Lousã e de Miranda este concurso não tem condições para avançar, porque implica uma solução menos qualitativa para os seus municípios, uma alternativa tecnológica ainda por definir que pode prejudicar os interesses das suas populações. Esta oposição entre os presidentes dos dois municípios e o edil da Câmara de Coimbra refletem finalmente, de forma extrema, a clara visão conflitual que estes têm do propósito deste projeto, sendo este momento de impasse o momento chave em que a mobilização da narrativa persuasiva para a cidade de Coimbra choca finalmente com as pretensões dos outros dois municípios, sobrepondo a linha secundária do Hospital à linha (supostamente) principal da Lousã, revelando os benefícios que dizem respeito a Coimbra como elementos centrais guiadores do projeto. O Presidente da CML pelo PS Fernando Carvalho (1998-2011) anuncia não só que não irá subscrever os documentos necessários à realização deste, como também irá realizar uma providência cautelar, que acaba por depositar no Tribunal de Coimbra no início do mês de Março de 2005. Um dos pontos do concurso define que, para este avançar, precisa da assinatura dos acionistas da SA no prazo máximo de 90 dias, o que não acontece nem da parte da Lousã nem de Miranda<sup>119</sup>. Em Maio de 2005 o CPI é finalmente anulado pelo recém empossado Ministro das Obras Públicas Mário Lino<sup>120</sup>, que admite que o projeto "não tinha pés nem cabeça" e que mesmo que todas as autarquias tivessem assinado, este governo não teria avançado com concurso, anunciado a revisão do projeto<sup>121</sup>. As razões apontadas são várias: a altura em que o concurso foi lançado (no último dia útil antes da eleições legislativas); a falta de acordo de todas autarquias envolvidas no projeto quanto ao CPI<sup>122</sup>; o facto do que estava em causa já não ser o Ramal mas sim o metro de Coimbra, provado pela retração do troço entre Lousã e Serpins; o túnel de 1200 metro desde o jardim da Sereia até aos hospitais<sup>123</sup> que no final de contas não iria penalizar a utilização do automóvel e a localização polémica do

---

<sup>119</sup> s.a. "Governo mandou parar projeto do Metro Mondego" Jornal de Notícias, 19 de Maio de 2005

<sup>120</sup> Ministro do novo Governo PS entretanto eleito (liderado por José Sócrates).

<sup>121</sup> Mário Lino "Governo mandou parar projeto do Metro Mondego" JN, 19 de Maio de 2005

<sup>122</sup> Já anteriormente tinham sido registados os votos contra a realização deste CPI por parte da Lousã, tanto nas reuniões do conselho de administração (14 Dezembro 2004), como no da assembleia geral da sociedade (15 fevereiro 2005) -

<sup>123</sup> Com um custo previsto de 40 milhões de euros - Carlos Cipriano "Concurso do Metro Mondego anulado por ter sido lançado dois dias antes das eleições" Público. 2 de Junho de 2005

Parque de Oficinas e Manutenção (demasiado perto da linha de água)<sup>124</sup>. Se o Presidente Fernando Carvalho<sup>125</sup> e Fátima Ramos<sup>126</sup> recebem a notícia com algum entusiasmo, pela possibilidade de se poder voltar à solução de ferrovia pesada, Carlos de Encarnação mostra-se indignado<sup>127</sup> falando de “um futuro negro” para a cidade, defendendo que o concurso lançado pelo governo anterior (liderado por Santana Lopes) foi, na realidade, um concurso armadilhado que ao necessitar da assinatura das três câmaras num prazo de 90 dias para avançar, mas numa solução que se previa que iria desagradar pelo menos duas delas, prova que o Governo não pretendia avançar com o projeto (Encarnação e Rebelo, 2012), a mesma opinião partilhada pelos representantes do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (sob a tutela do Ministro Mário Lino) que entregam uma nota à comunicação social onde se pode ler: “O Governo anterior lançou um concurso armadilhado para o MLM que previa a sua auto extinção (...) a partir de hoje serão analisadas duas alternativas: melhoria da qualidade do serviço ferroviário do ramal da Lousã e da coordenação com outros modos de transporte; reformulação do atual modelo de metropolitano ligeiro...”<sup>128</sup>.

Na mesma altura em que o projeto passa por este impasse, que coloca em risco a sua realização, no coração da cidade de Coimbra, em Março de 2005, as demolições com vista à construção da Avenida Central começam. Para justificar a pressa, José Machado Mariz (presidente do Conselho de Administração da Sociedade) irá revelar que o canal da baixa tem que ficar livre nos 17 meses que seguem, tendo em vista a adjudicação do CPI, uma urgência num processo irreversível e delicado como este que pode ser questionada no contexto do

---

<sup>124</sup> Carlos Cipriano “Concurso do Metro Mondego anulado por ter sido lançado dois dias antes das eleições” Público 2 de Junho de 2005

<sup>125</sup> “Claro que estou satisfeito. Nunca admitiria uma solução que prejudicava os lousanenses” Fernando Carvalho, “Governo põe fim ao concurso público do Metro Mondego” Público, 19 de Maio de 2005)

<sup>126</sup> “Até aceito que o metro sirva só a área urbana de Coimbra. Só espero é que garantam a segurança do Ramal da Lousã e que parem, de uma vez por todas, de enganar as pessoas” - Fátima Ramos “Governo põe fim ao concurso público do Metro Mondego” Público 19 de Maio de 2005

<sup>127</sup> “O Governo optou pela facilidade: precisando de cortar despesas, acabou com o metro (...) o mais difícil foi fazer com que um governo lançasse o concurso aqui; naturalmente que este preferirá investir em Lisboa ou Porto” e Coimbra “fica assim privada de um investimento de 300 milhões de euros num projecto estruturante para a mobilidade na cidade” - Carlos Encarnação “Governo põe fim ao concurso público do Metro Mondego” Público, 19 de Maio de 2005

<sup>128</sup> Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Nota à Comunicação Social Concurso da Metro Mondego 2 de Julho de 2005

bloqueio pelo que o CPI passava naquele momento. O processo de demolição é apresentado por este e por Carlos de Encarnação, então em disputa com o novo Governo, como “um momento histórico” para a implementação do metro<sup>129</sup> e faz-se através da cooperação da MM com a Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU) Coimbra Viva<sup>130</sup>, que procura compatibilizar a sua estratégia com o traçado do MLS (Tiago, 2010). É neste contexto, que esta sociedade (constituída em 51% pelo Instituto Nacional de Habitação e em 49% pelo município de Coimbra) cria em 2005 um documento estratégico<sup>131</sup> que parte do traçado da linha de metro do Hospital, definindo uma série de edifícios a manter, requalificar e regenerar (Gonçalves, 2010). Deste modo, apesar de ser a MM a adjudicar as obras de demolição, estas são enquadradas na área de intervenção da SRU que prevê o seu posterior processo de reabilitação<sup>132</sup>. Enquadrado num projeto de modernização dos instrumentos das autarquias, também é possível argumentar que a SRU é constituída num contexto de neoliberalização dos instrumentos de planificação urbana, como um instrumento que será construído sob o discurso de que tanto o Estado como as autarquias não dispõem dos meios financeiros suficientes para uma efetiva reabilitação urbana em Portugal, passando a SRU a ter “como principal função captar investimentos e mobilizar todos os intervenientes (inquilinos, autarquias, senhorios, investidores) de modo a criar um verdadeiro mercado nacional da reabilitação” (Mendes, 2014 p. 501). Sendo assim, este instrumento é descrito por Encarnação como decisivo para a intervenção no terreno, por possibilitar “a participação de privados nos processos tornando-os mais expeditos e economicamente viáveis”<sup>133</sup>. Para além disso as SRU constituem igualmente sociedades descentralizadas, a quem o Estado concede uma função precisa, que, guiando-se através de mecanismos de mercado, constitui outro exemplo da empresarialização das funções do Estado gestor. Posto isto, o diálogo e cooperação que esta estabelece, inclusive com a MM, constitui um exemplo do

---

<sup>129</sup> Joaquim Almeida, “Bota Abaixo” Jornal de Notícias, 12 de Março de 2005

<sup>130</sup> A SRU Coimbra Viva será construída tendo como base no Regime Jurídico Excepcional de Reabilitação Urbana de Zonas Históricas e Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística (com base no Decreto-Lei n. 104, de 7 de maio de 2004)

<sup>131</sup> Documento Estratégico da 1ª Unidade de Intervenção

<sup>132</sup> “É uma excelente cooperação, nós não temos nada a ver com as demolições que eles estão a fazer, temos é a ver depois com a reabilitação urbana daquilo que surge da intervenção da Metro Mondego.” (João Paulo Craveiro em entrevista retirado de Tiago, 2010)

<sup>133</sup> Carlos Encarnação “Metro Mondego num impasse” Público, 14 de Março de 2005

incentivo à “governança” um instrumento típico da reforma da administração local que passa pelo incentivo às interações entre diversos atores sociais desde atores públicos e privados, técnicos especializados, membros da sociedade civil, políticos ou particulares, através da sua concertação e diálogo em torno de um projeto (Francisco, 2018). Esta colaboração constitui outro exemplo da transformação de um Estado Interventivo a um Estado Regulador, que se limita a financiar, coordenar ou regular a ação de outras entidades que se devem mobilizar com vista à prossecução dos seus interesses (Nunes e Harfouche, 2015). Porém, no quadro desta operação específica, o processo de cooperação da SRU com a MM com os particulares não pode ser propriamente caracterizado pelo diálogo, na medida em que foi guiado por uma declaração de utilidade pública com carácter de urgência dos edifícios a demolir,<sup>134</sup> documento através do qual se justificaram as operações.



**Figura 14** - Avenida Central<sup>135</sup>

---

<sup>134</sup> Despacho nº6583/2005 (2ª. Série), de 28/2/2005, do Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, publicado no Diário da República - II Série, de 30/3/2005 assinado por Jorge Borrego Secretário de Estado dos Transportes

<sup>135</sup> Lusa “Empreitada da Via Central em Coimbra deverá ser prolongada por mais um ano” Notícias de Coimbra 15 de Setembro de 2022

Este não é, no entanto, o único projeto a avançar a *par e par* com o projeto de Metro. Como foi visto no capítulo anterior, em 2005 apresenta-se com *pompa e circunstância* o projeto para a Nova Estação Intermodal da cidade, um projeto que para além de estar conectado à linha do Metro, da qual constitui uma paragem terminal e à renovação da marginal, também se interliga com um projeto ainda mais importante à escala nacional e europeia. Se no ano anterior, o Parlamento Europeu aprova a lista dos 30 projetos prioritários para a criação da Rede Transeuropeia de Transportes, em 2005 o projeto de Alta Velocidade é anunciado à cidade de Coimbra (um mês antes das eleições parlamentares), num projeto considerado por Carlos de Encarnação como “essencial e prioritário” para a cidade e como uma “possibilidade de afirmação da cidade” para o Vereador (pelo PSD) Horácio Pina Prata<sup>136</sup>. Assim, é possível registar que, no ano de 2005, até ao momento de anulação do concurso público, a cidade parece viver as promessas do MM Imaginado, que, num hiato de tempo em que decorrem tanto eleições parlamentares (20 Fevereiro de 2005) como municipais (9 de Outubro de 2005), parece assistir a um aceleração súbito do processo que se arrasta há anos, associado a outras duas intervenções monumentais na cidade - Alta Velocidade/Coimbra-B e a construção da Avenida Central. A ligação destes três projetos, e a forma como avançam em conjunto num contexto de entrada de fundos estruturais pode ser visto como uma fase do processo de “urbanização do neoliberalismo”, através da qual a mais valia do capital é absorvida pelo ambiente construído. Esta perspetiva altera o nosso olhar sobre o projeto de metro e sobre a cidade na qual este se insere - no sentido em que os três projetos avançam simultaneamente - contribuindo para a sua análise enquanto um reflexo do processo de circulação e acumulação do capital, que procurando absorver o excedente criado fixa-o no ambiente construído, constituindo por isso mais um exemplo de um contexto nacional em que o cenário urbano se torna um circuito predileto para o processo de acumulação e circulação do capital.

#### **IV.II Sistema de Mobilidade do Mondego: O tempo do Tram-Train**

---

<sup>136</sup> Carlos de Encarnação e Horácio Pina Prata “Aveiro e Coimbra aplaudem “projeto essencial” do TGV” Público, 20 Janeiro de 2005

Em Março de 2006, após o concurso público internacional ter sido bloqueado pelas Câmaras de Miranda do Corvo (pela Presidente Fátima Ramos) e Lousã (pelo Presidente Fernando Carvalho) e cancelado pelo Ministro Mário Lino do PS, o governo avança com uma solução, definindo um novo conceito e âmbito para o projeto. O projeto passa a chamar-se Sistema de Mobilidade do Mondego, alterando-se para um modelo de comboio elétrico semelhante ao utilizado em experiências alemãs e francesas – um comboio *tram-train* – um veículo que pode circular como um comboio na linha convencional do Ramal da Lousã, mas também entrar na malha urbana de Coimbra como se fosse um elétrico. Mais um vez, o Governo “justifica a sua intervenção por razões de eficácia na concretização do projecto e para introduzir modificações nas soluções técnicas” (Pereira, 2016 p. 179). Enquanto o Estado, através da Secretaria de Estado dos Transportes, passa a exercer controlo direto sobre a Metro Mondego, a REFER e a CP, a Metro Mondego passa apenas a coordenar o projeto, sendo a Comissão de Acompanhamento criada em 1999 unicamente prevista para a 2<sup>o</sup> etapa do projeto, que prevê a criação de uma PPP (linha do Hospital) que na realidade nunca chegará a ser iniciada (Pereira, 2016). Já a CP e a REFER<sup>137</sup> voltam a ganhar mais agência, na medida em que ficam elas as responsáveis pelo processo de exploração e gestão da primeira linha, respetivamente (Pereira, 2016; Tribunal de Contas, 2011). Para além do retorno a esta forma de exploração tradicional colocar em causa a pertinência da criação da empresa mais de uma década antes (bem como a transferência do troço Coimbra-A Coimbra-B para as mãos da MM que agora voltava para os gestores tradicionais), este episódio também traz à superfície outro elemento da modernização institucional do Estado Português, desenvolvido encostado à UE. Na altura em que Cavaco Silva aprova o Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro (1988-1994), um plano com um lógica de racionalidade económica que divide a linha ferroviária portuguesa em 3: a principal (competitiva), a secundária e a complementar (pouco competitiva) (Chenrim, 2008; Pereira, 2016), a ferrovia portuguesa passa igualmente por um processo de liberalização.

---

<sup>137</sup> “A então Secretária de Estado dos Transportes decidiu, tendo informado em Março que passariam a ser a REFER e a CP quem, em substituição da MM, iria dar execução à 1<sup>a</sup> fase do projeto (construção e operação da linha da Lousã) passando esta empresa a coordenadora da mesma. Tratou-se de uma decisão administrativa e unilateral do Estado, já que não foi tomada em Assembleia Geral...” (Tribunal de Contas, 2011 p. 7)

Em harmonia com as diretivas da UE é aprovada em 1990 a lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres<sup>138</sup> que faz a distinção entre, por um lado, as infraestruturas e por outro os fatores produtivos ligados às deslocações. Neste contexto é criada em 1997<sup>139</sup> a empresa pública REFER que vem substituir a CP na gestão (gestão, renovação, construção, conservação) da infraestrutura ferroviária, num processo reflexo das novas lógicas de empresarialização, descentralização e especialização já abordadas, que acabam por se interligar ao processo de conceção do MM (Chenrim, 2008).

Um ano depois, toma funções o novo CA, presidido pelo Professor Álvaro Seco, o que nos permite constatar outra promessa da reforma administrativa. Segundo a Nova Gestão Pública as unidades de ação precisam de dirigentes especializados, incentiva-se a profissionalização dos corpos dirigentes, que devem ter uma formação adequada ao seu cargo<sup>140</sup>. No entanto, em Portugal, segundo a análise de Rodrigues (2007) ainda se verifica uma forte representação do executivo camarário nos Conselhos de Administração das Empresas Municipais, mantendo-se uma forte influência política entre Câmara e Empresa. No caso do MM, como as autarquias detêm uma parte da empresa (14% cada uma) será comum os seus presidentes de Câmara pertencerem aos diferentes CA como Manuel Machado que irá ser Presidente do Conselho de Administração durante 11 meses, acumulando o cargo com o mandato de presidente da Câmara de Coimbra. Por outro lado, também não é possível afirmar que a formação académica e a experiência profissional influenciam a escolha de quem vai deter os cargos de direção. No estudo de Rodrigues e Araújo (2005) “a experiência profissional dos gestores das empresas municipais analisadas resulta do exercício de cargos públicos/políticos, e a formação académica é muito diversificada” (Rodrigues e Araújo, 2005 p. 9) não correspondendo a uma especialização técnica específica ao desempenho de um determinado cargo. Apesar da profissionalização ser defendida como necessária

---

<sup>138</sup> A Lei n.º 10/90 de 17 de Março de 1990.

<sup>139</sup> Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril

<sup>140</sup> “Esta vontade pressupõe gestores com formação específica nesta área e com experiência de gestão” (Rodrigues e Araújo, 2005 p. 9)

para a MM<sup>141</sup>, teve que se esperar até ao ano de 2007 para o Presidente do Conselho de Administração ser especialista em Transportes: Álvaro Maia Seco (Doutorado em Engenharia de Transportes), escolhido pela Secretaria de Estado dos Transportes e Comunicações depois de José Machado Mariz, Armando Rodrigues Pereira, Manuel Machado e Albertino Reis e Sousa terem ocupado esse cargo, não tendo nenhum deles formação especializada no propósito da sociedade.

O anúncio de 2006 volta a trazer esperança para a população, o que se reflete na dinamização do mercado imobiliário nos municípios de Miranda do Corvo e Lousã. Na realidade, outra das marcas que permite compreender este projeto e as suas consequências é a sua ligação à evolução do mercado imobiliário nos municípios envolvidos no projeto. Como já foi anteriormente abordado, nos anos 90, com a liberalização do mercado financeiro e “resultado de pressões externas, necessariamente articuladas com os objetivos e interesses de frações do capital nacional (...) o investimento dirige-se sobretudo para setores com tendências especulativas, como o imobiliário, onde a rentabilidade pode ser superior às taxas de juro” (Rodrigues et al, 2016 p. 16). Assim sendo, a regulação bancária internacional favorece o financiamento de habitação<sup>142</sup> tal como o Estado Português<sup>143</sup> (*idem*, 2016). Esta conjugação de fatores terá como principal consequência a explosão da compra de habitações levando que em 2013, 80% da dívida total dos portugueses dissesse respeito a empréstimos à habitação (Santos, 2015), ou que se passasse de 57% de ocupação de casa própria em 1981 - num contexto em que muitas famílias recorriam ainda ao arrendamento - a 75% de ocupação de casa própria em 2001, levando ao desenvolvimento do mercado de construção privado, que fornece a maioria das habitações (*idem*, 2016). Este argumento volta a mobilizar a visão do espaço urbano e do processo de urbanização, como um terreno fértil para a absorção do

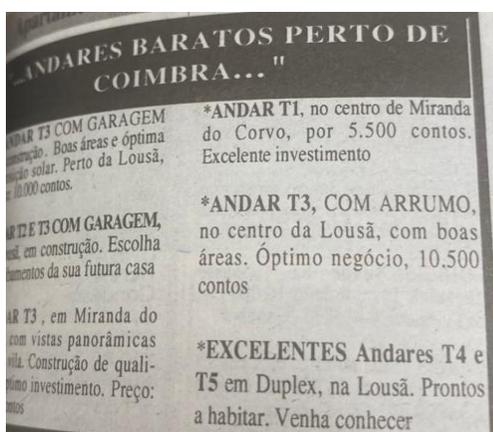
---

<sup>141</sup> Fernando Carvalho (Presidente da CML entre 1998 e 2011) afirma que era “impossível gerir uma empresa destas com uma administração amadora e por isso era necessário profissionalizar a administração (entrevista retirada de Ruivo, 2011 p. 68).

<sup>142</sup> Através da constituição de hipotecas que passam a ser consideradas formas mais seguras de crédito e do acesso a créditos com taxas de juro baixas nunca antes vistas em Portugal (Rodrigues *et al.*, 2016)

<sup>143</sup> Através de “benefícios fiscais, por bonificação dos empréstimos e por um desenho do sistema financeiro favorável à expansão deste mecanismo de provisão habitacional” (Rodrigues *et al.*, 2016 p. 46)

excedente do capital no qual este se fixa: “Do ponto de vista da circulação do capital, os *booms* imobiliários coincidem com a transferência do capital do circuito primário (a esfera produtiva) para o circuito secundário (produção do ambiente construído) (...) em épocas de excesso de liquidez e problemas de acumulação registados no setor produtivo” (Salgueiro 1994 p. 91). Posto isto, a expansão do mercado imobiliário em Portugal, analisada através da hipótese avançada por Harvey (2005), deve ser compreendida como uma tentativa de estabilização do circuito do capital ancorado na construção de novas instituições e arranjos financeiros que procuraram organizar o crédito necessário e sustentá-lo na entrada para a Comunidade Europeia. A hipótese que se avança é que o crescimento do mercado imobiliário nos dois municípios será o resultado do contexto nacional de acesso facilitado a crédito e incentivo à compra de habitação própria, numa altura em que as empresas portuguesas se confrontavam com um mercado extremamente concorrencial, desde logo pela abertura às importações chinesas e o alargamento a leste, vendo neste setor um escape, mas também do contexto local, nomeadamente da existência de preços atrativos numa zona que supostamente no futuro, estaria melhor ligada ao centro da cidade de Coimbra, constituindo por isso em aparência um bom investimento. “Uma das maneiras [de rentabilizar o investimento no MM] é tentando direcionar para as zonas que vão ficar particularmente bem servidas do ponto de vista da mobilidade, os investimento imobiliários e as atividades económicas que naturalmente iriam ocupar o território dentro destes municípios mas que podiam ser localizados perto da linha do metro” (Presidente do CA Maia Seco<sup>144</sup>).



<sup>144</sup> Entrevista retirada de Ruivo, 2011 p. 67

**Figura 15** - “...Andares baratos perto de Coimbra...” Diário de Coimbra, 20 de Julho de 1999

<b>COMPRE BARATO, PERTO DE COIMBRA</b>	
<b>NA LOUSÃ</b>	<b>EM MIRANDA</b>
<b>Apartamentos</b>	<b>Apartamentos</b>
ANDAR T1, boas varandas. Ótima localização. 7.000 contos	ANDAR T1, usado, 5.500 contos
ANDAR T2 + garagem, em construção. 9.750 contos. Aproveite!	ANDAR T1+1, usado, 6.500 contos
ANDAR T3, boas vistas e exposição solar. 13.500 contos	ANDAR T2, remodelado, 8.500 contos
ANDAR T3 com garagem e arruano, sala com lareira (50 m2). Óptimas áreas. 15.000 contos	ANDAR T2, novo, possibilidade de garagem. 9.000 contos
ANDAR T1 + garagem e arruano, bons acabamentos e ótima localização	ANDAR T3, possibilidade de garagem. Vistas panorâmicas sobre a vila, 12.000 contos.
ANDAR T2 + garagem e arruano, boas áreas, junto à Estação da C.P.	ANDAR T1, T2, T3 e T4 Duplex, garagens. Pré-instalação aquecimento central. Início de construção.
<b>Moradias</b>	<b>Moradias</b>
CASA EM PEDRA, para recuperar. Vistas maravilhosas, local aprazível. 5.000 contos	MORADIA T4 com terreno + garagem. Fase final de acabamentos. 15.500 contos
VIVENDA T4 com cave, garagem, sócio e terreno, fase final de acabamentos. 26.500 contos	MORADIA T4, com cave, garagem e terreno em construção 16.000 contos

**Figura 16** - “Compre barato, perto de Coimbra” Diário de Coimbra 2 de Dezembro de 1997

Esta coincidência pode ser analisada, num primeiro momento, a partir da evolução da população residente nos dois municípios<sup>145</sup>, mas principalmente pela evolução dos valores relativos ao número de habitações existentes, que refletem um claro impulso no número de habitações construídas. Enquanto se regista um aumento de habitações tanto na Lousã como em Miranda do Corvo, também é possível observar, dado o quadro nacional de incentivo à compra de habitação própria, o aumento das habitações noutros municípios do Concelho de Coimbra, embora este aumento não seja tão expressivo como neste dois municípios:

<b>Município</b>	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
<b>Lousã</b>	5524	6994	8338	10568	10454
<b>Miranda do Corvo</b>	4826	5070	6265	7362	7262

<sup>145</sup> A população residente passa de 13 447 em 1991 para 17 604 no ano de 2011 na Lousã, e 11 674 em 1991 em Miranda do Corvo para 13 098 em 2011 - Quadro resumo Censos Lousã Disponível em: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/lousa-494> Consultado em: 05/09/2023 e Quadro resumo Censos Miranda do Corvo Disponível em: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/miranda+do+corvo-495> Consultado em: 05/09/2023

<b>Soure</b>	9747	9969	10518	11721	11245
<b>Penela</b>	3895	3391	3813	4697	4364
<b>Mealhada</b>	6147	7116	8515	10125	10386
<b>Tábua</b>	6293	6777	7834	8722	8688

**Quadro 6** - Habitações (apartamentos e moradias) Fonte: INE s.d.<sup>146</sup>

Posto isto, é possível argumentar que o projeto de MM se interliga com as expectativas de aquisição de casa própria de algumas famílias, que vêm nesta solução mais barata uma forma de cumprirem o seu desejo. Os valores dos licenciamentos de prédios e moradias, das hipotecas voluntárias contraídas e do número de contratos de compra e venda<sup>147</sup> realizados no início do milénio nestes dois municípios contribuem para a consolidação desta análise, permitindo-nos estabelecer uma ligação entre um determinado modelo de desenvolvimento (à escala nacional), e o projeto MM, à escala local, que orienta os investimentos imobiliários em torno da sua “espinha dorsal”.

No contexto das alterações de 2006, o projeto é reorganizado em duas partes que se deveriam suceder: 1) remodelação e eletrificação do Ramal da Lousã<sup>148</sup> prevista para 2009 e 2) criação de uma linha na cidade de Coimbra eletrificada e prevista para o ano de 2010. Nos meses seguintes a MM procura clarificar o novo projeto, nomeadamente as questões do traçado na cidade de Coimbra, que entretanto se complexifica na zona da Solum, da Baixa, de Celas e se estende dos Hospitais até ao Novo Hospital Pediátrico (Encarnação e Rebelo, 2012). São realizados novos estudos e o processo arrasta-se mais uma vez, levando a que

<sup>146</sup> Valores retirados do Quadro Resumo Censos de Miranda do Corvo: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/miranda+do+corvo-495> Lousã: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/lousa-494> Soure: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/soure-480> Penela: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/penela-499> Mealhada: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/mealhada-466> Tabua: <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/tabua-500> Consultados em: 05/09/2023

<sup>147</sup> Ver quadros 1, 3, 4 e 5 em anexo (Os valores retirados do INE partem do ano de 2000 e 2004 por não existirem dados para os anos anteriores, que revelariam ainda melhor a coincidência entre o boom imobiliário nos dois municípios e os timings do projeto)

<sup>148</sup> Através da instalação de um moderno sistema de sinalização de controlo remoto através de meios informáticos e a mudança de bitola (distância entre carris) que passará a ser de 1,435 metros, menos 23 centímetros do que a actual

em Novembro de 2008, mais de dois anos depois da nova solução de Tram-Train ter sido anunciada ainda não tivesse sido aprovado nem o novo traçado urbano, nem a calendarização das duas etapas da obra (*idem*, 2012). O autarca de Coimbra Carlos de Encarnação, presidente pelo PSD entre 2001 e 2010, expressa receio<sup>149</sup> quanto ao rumo da linha urbana, defendendo que a divisão em duas fases completamente distintas no modo de execução, gestão e financiamento não foi a melhor solução, muito menos ter-se deixado para a segunda fase do projeto a linha mais rentável.

Entretanto ocorre uma eleição parlamentar (27 de Setembro de 2009) com uma nova vitória do governo liderado por Sócrates e uma eleição autárquica (11 de Outubro de 2009) que mantém todos os autarcas no poder. Finalmente dá-se o início à 1ª fase do projeto<sup>150</sup>, que leva à suspensão em Janeiro de 2010 do serviço da CP no Ramal da Lousã para que os carris possam começar a ser “arrancados”. O novo serviço provisório (autocarros movidos a combustíveis fósseis) entra em funcionamento por um período previsto de dois anos e, na impossibilidade de seguir o traçado do Ramal, passa a percorrer estradas que nunca foram previstas para uma circulação deste tipo no coração da Serra da Lousã. No primeiro dia de serviços alternativos, a 4 de Janeiro de 2010, apesar dos passageiros se queixarem dos atrasos, da maior duração da viagem e da falta de informação disponível, a Metro Mondego faz um balanço positivo<sup>151</sup>, com Alexandra Quaresma (da MM) a prometer 80 ligações diárias feitas em menos tempo de duração do que a viagem de comboio<sup>152</sup>.

A suspensão dos serviços de ferrovia e o arranque dos carris que ocorre em Janeiro de 2010, parece, bem ou mal, indiciar que o projeto iria finalmente

---

<sup>149</sup> “Dividir o projeto em duas fases, com regras distintas de exploração sob a égide da mesma empresa, sempre me pareceu uma solução menos boa (...) ora quanto à segunda fase existe uma completa ausência de definição das condições essenciais do concurso, da exploração, da articulação com a fase precedente.” (Encarnação numa carta dirigida ao Secretário de Estado dos Transportes, a 12 de Março de 2008 retirado de Encarnação e Rebelo, 2012)

<sup>150</sup> Inicia com o arranque das obras de reabilitação do Ramal da Lousã, em Dezembro de 2009 no troço Serpins - Miranda do Corvo e em Janeiro de 2010 no troço Miranda do Corvo - Alto de São João (Coimbra)

<sup>151</sup> “...Para um primeiro dia não correu tão mal...” Alexandra Quaresma “Utentes do ramal da Lousã queixam-se de atrasos nos transportes alternativos” Público 4 de Janeiro de 2010

<sup>152</sup> Alexandra Quaresma “Utentes do ramal da Lousã queixam-se de atrasos nos transportes alternativos” Público 4 de Janeiro de 2010

avançar. O mesmo acontece com o projeto da Estação Intermodal<sup>153</sup>, virado para a margem do rio, que volta a ser apresentado à população em associação com a passagem da Alta Velocidade na cidade. Tal como em 2005, o projeto é coordenado por Joan Busquets e segundo o diretor do projeto de alta velocidade da RAVE, deverá permitir “desencalhar Coimbra” e “criar uma nova centralidade” no tecido urbano da cidade para o Presidente CMC Carlos de Encarnação<sup>154</sup>. A maquete do projeto é exposta em Abril de 2010 na entrada da CMC, numa exposição temporária que o procura apresentar à população. Mas um mês depois, a maio de 2010 *cai* na assembleia Geral da MM uma nova informação vinda do acionista maioritário Estado: no seguimento das diretrizes do Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013 entretanto aprovado pelo Governo, a MM deve realizar no prazo de 45 dias um novo plano de atividade e orçamento para 2010, bem como um plano estratégico para o período de 2010-2012.

No plano nacional, uma reorientação das políticas europeias relativas à crise financeira de 2007-2008, que se começa a transformar numa crise das dívidas soberanas, faz com que o Estado português se confronte com dificuldades de financiamento da dívida pública. Face aos níveis de endividamento e aos aumentos das taxas de juro nos mercados internacionais, começa-se a desenhar um plano de austeridade que culmina na apresentação do Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, mais conhecido por PEC, um programa imposto pelas instituições europeias que obrigava à consolidação orçamental através da redução do défice e do controlo do crescimento da dívida pública<sup>155</sup>. Neste plano, o Governo anuncia uma série de medidas que atravessam todos os seus domínios, sendo uma delas a recalendarização do projeto da linha de Alta Velocidade que deixa de ser prioritário. O plano, alinhado com os modelos de

---

<sup>153</sup> A 30 de Março de 2009 é determinada a elaboração do “Plano de Urbanização da Entrada Poente e Nova Estação Central de Coimbra (Interface Intermodal)” que tem que obedecer à articulação com outros estudos e compromissos existentes na cidade como a retificação do IC2 e nova ponte sobre o Mondego, o traçado do MLS e a possibilidade da sua extensão para norte bem como articular o transporte ferroviário (incluindo Metro Ligeiro de Superfície), rodoviário e a ciclovia (CMC, Edital nº 77/09)

<sup>154</sup> António Laranjo e Carlos Encarnação “Viagem pelas estações de alta velocidade TGV”. Público. 11 de Abril de 2010

<sup>155</sup> Lei nº 12-A/2010 de 30 de Junho

governamentalidade neoliberais, prevê ainda um processo de privatização<sup>156</sup> no Setor Empresarial do Estado (SEE), um processo de alienação parcial da participação do Estado de determinadas empresas e a entrada de privados em empresas até aí totalmente públicas. Para além disso, este plano também prevê um conjunto de medidas que procuram diminuir a despesa primária no seu setor empresarial e uma nova estratégia a nível da seletividade dos seus investimentos e níveis de endividamento. Para isso estabelece que os limites de endividamento máximo do seu setor empresarial para esse ano não podem ultrapassar 7% em 2010, devendo este valor ser reduzido para 4% até o ano de 2013 (PEC 2010-2013).

Neste contexto o CA da MM reage ao pedido do Estado, revelando não estar capaz de realizar o plano de atividade e orçamento em 45 dias e que apesar de estar consciente do difícil enquadramento económico-financeiro que o país atravessa considera que um novo bloqueio irá afetar irreversivelmente a credibilidade do projeto (Encarnação e Rebelo, 2012). O CA desenha, apesar disso, três cenários<sup>157</sup> para a recalendarização do projeto que são prontamente enviados ao Governo ao qual se adiciona um quarto cenário possível - o da suspensão do projeto<sup>158</sup>. Em Outubro de 2010 a imprensa anuncia que a proposta de Orçamento de Estado prevê a extinção da MM e a sua integração na REFER. Álvaro Maia Seco renuncia ao cargo declarando: “De uma forma irresponsável, cínica e demonstrando um total desrespeito pelos cidadãos de Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra e genericamente pelos cidadãos da província, o governo feriu de morte o projeto do MM<sup>159</sup>”. Um mês depois

---

<sup>156</sup> O plano anuncia privatizações de empresas nas áreas da energia, construção e reparação naval, tecnologias de informação e comunicação, serviço postal, infra-estruturas aeroportuárias, transporte aéreo e transporte ferroviário que se encontram pormenorizadas no quadro 7 desta dissertação.

<sup>157</sup> Possível: projeto deslizado dois anos

Indesejável: primeira fase deslizada 2 anos

Indefensável: primeira fase deslizada 3 anos

<sup>158</sup> Álvaro Maia Seco, defende a decisão de suspensão ou anulamento imediato do projeto como possível causadora de prejuízos futuros ainda maiores: “Estamos por exemplo a fazer o tratamento de um talude que tem que ser levado até ao fim, sob o perigo de no primeiro inverno todo o trabalho que foi feito se estragar e eventualmente ainda haver prejuízos adicionais Álvaro Maia Seco “PEC pode levar a suspender Metro Mondego, um projeto com obras já em curso” Público. 12 de Julho de 2010

<sup>159</sup> Maia Seco “Presidente da Metro Mondego anuncia demissão na sequência do Orçamento” Público. 17 de Outubro de 2010

anuncia-se a realização de uma auditoria pelo Tribunal de Contas (TC) à MM<sup>160</sup>. Em Dezembro de 2010 uma Resolução do Conselho de Ministros<sup>161</sup> contempla a intenção de integrar a MM na REFER e o Presidente pelo PSD da Câmara de Coimbra, Carlos de Encarnação, demite-se justificando estar “farto de aturar este Governo [liderado por Sócrates do PS] e o que ele tem feito em relação a Coimbra<sup>162</sup>” (...) porque “Coimbra não pode ficar assim... em nome da dignidade de Coimbra”<sup>163</sup>.

Mais uma vez, para além da intenção de extinção da MM SA colocar outra vez em causa as promessas do processo de empresarialização do Estado, o anúncio do processo de auditoria vem acentuar o ciclo re-centralizador do processo de descentralização (Mendes, 2016a). Como já referido, para Mendes, (2015a; 2015b; 2016a; 2016b) o processo de descentralização da administração portuguesa é real e observa-se plenamente no contexto local, embora na realidade esconda pretensões centralizadoras (altamente contraditórias às promessas que faz), que apenas vieram incutir mecanismos de controlo e responsabilização ao poder local. Para este autor o projeto de descentralização empreendido pelo Estado Português, feito sob argumentos de autonomia, flexibilidade e liberdade - uma lógica positiva e transformadora que não parece repressiva - deve ser compreendido como uma estratégia que procura pressionar escalas descentralizadas de poder a quem se exige mais e melhor, que serão controladas, fiscalizadas e avaliadas *mais cedo ou mais tarde*. Esta visão parece, assim, comprovar a leitura de Hood (1991) dos processos de modernização neoliberal da administração local. Na realidade, a principal consequência do NPM tem sido o aumento exponencial dos controladores orçamentais e de performance, que procuram “amestrar” e controlar sob uma

---

<sup>160</sup> O Tribunal de Contas fará em contexto de PEC uma auditoria a todas as empresas de transporte do setor empresarial do Estado.

<sup>161</sup> Resolução do Conselho de Ministros n<sup>o</sup>101-A/2010, de 15 de Dezembro

<sup>162</sup> "Há uma quantidade de obras que ao longo do tempo têm vindo a ser olhadas com absoluto desprezo por parte do Governo e são questões absolutamente essenciais para o futuro de Coimbra, porque delas depende o planeamento da cidade e a organização da cidade" Encarnação refere como exemplos a estação ferroviária de Coimbra-B, o IC3, a auto estrada Coimbra-Viseu e o novo Hospital Pediátrico - Lusa. "Carlos Encarnação "farto de aturar o Governo" Diário de Notícias. 17 de Dezembro de 2010

<sup>163</sup> Carlos Encarnação renuncia ao mandato por estar "farto de aturar este Governo" Público. 18 de Dezembro de 2010

ideia de liberdade e autonomia (Hood, 1991). Na MM, para além da auditoria do Tribunal de Contas, tal mecanismo irá refletir-se igualmente na questão da celebração dos Contratos de Gestão Públicos<sup>164</sup> - o reflexo prático dos mecanismos de controlo nas unidades empresariais de capitais públicos. Estes contratos passam a ser obrigatórios a partir de 2007 para as empresas que prestem serviços públicos e apesar da MM não ser a executora abre-se a possibilidade para a celebração deste contrato com as que apenas coordenam, como é o caso da MM. Apesar disso, desde a publicação do diploma que determinou o Estatuto do Gestor Público, e numa altura em que a MM já tinha iniciado dois mandatos na empresa, ainda não tinha sido assinado nenhum contrato de gestão. Para o Tribunal de Contas (2011), apesar não existir um incumprimento legal, a falta de celebração dos contratos de gestão teve, segundo a sua análise, implicações claras no desenvolvimento da atividade da sociedade nomeadamente devido à indefinição de orientações estratégicas específicas, objetivos, metas quantificáveis, mensuráveis, temporizáveis e controláveis, entre o Estado e a empresa o que estrangulou “o real prosseguimento de disposições inseridas em diversas iniciativas legislativas dirigidas ao setor empresarial do Estado” (Tribunal de Contas, 2011 p. 47). Mais uma vez, o ciclo de suposta descentralização revela-se centralizador e o panóptico aparece sob a forma dos Contratos de Gestão que procuram avaliar o desempenho dos gestores públicos<sup>165</sup>, avaliar o grau de cumprimento das orientações de gestão, avaliar o desempenho individual da empresa e imputar mais responsabilização (*accountability*) à gestão prosseguida pelos gestores na aplicação e administração dos dinheiros públicos (Tribunal de Contas, 2011). Para além disso, a empresa tinha ainda contratado gestores com funções não executivas que deveriam acompanhar e avaliar a gestão da MM com vista a assegurar a prossecução dos seus objetivos estratégicos, a eficiência das suas atividades e a conciliação dos interesses dos acionistas com o interesse geral,

---

<sup>164</sup> Decreto-lei n.º 71/2007, de 27 de Março

<sup>165</sup> “1 - O desempenho das funções de gestão deve ser objecto de avaliação sistemática, tendo por parâmetros os objectivos fixados nas orientações previstas no artigo 11.º do Decreto-Lei nº 558/99, de 17 de Dezembro, ou decorrentes do contrato de gestão, bem como os critérios definidos em assembleia geral.

2 - Nas entidades públicas empresariais, a avaliação do desempenho compete aos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pelo respectivo sector de actividade.

3 - Nas restantes empresas, a avaliação do desempenho implica proposta do accionista único ou maioritário a formular em assembleia geral”(Artigo 6º Decreto-lei n.º 71/2007, de 27 de Março)

apesar do Tribunal de Contas ter chegado à conclusão que estes não tinham desempenhado a função que lhes fora atribuída. Com base na análise do TC, quatro membros não executivos (que custaram cerca de 153 mil euros em 4 anos) tinham como tarefa emitir um relatório de avaliação de desempenho individual dos gestores executivos mas “não se agilizam no sentido de dar cumprimento ao explanado naquela resolução e, por conseguinte, ao longo dos quatro anos já decorridos da publicação daquele diploma não deram sequência ao cumprimento daquele desiderato que lhes é imposto” (Tribunal de Contas, 2011 p. 46).

Enquanto decorre a auditoria do TC, em Fevereiro de 2011<sup>166</sup> é estabelecido um grupo de trabalho com o objetivo de apresentar uma proposta de revisão dos termos do projeto e exploração do SMM, que acaba por entregar ao governo, em junho do mesmo ano, um relatório com novas previsões de investimento - 447,1 milhões - um valor mais de 60 milhões abaixo do anteriormente previsto. Entretanto, a situação financeira do país agrava-se. Os esforços internos de consolidação orçamental são considerados insuficientes pelo Governo e em 2011 o Estado Português é forçado a assinar um memorando de entendimento com a chamada Troika, no sentido de assegurar o acesso a financiamento internacional. Neste contexto, o governo PS, e a oposição (PSD e CDS) negociam com a Comissão Europeia e anunciam um programa de austeridade supranacional<sup>167</sup>: o Memorando de Políticas Económicas e Financeiras, mais conhecido por Memorando de Entendimento ou Plano da *Troika* nasce, como o resultado do acordo celebrado entre o Estado Português, o FMI, a Comissão Europeia e o Banco Central com o objetivo declarado do reequilíbrio das contas públicas e aumento da competitividade do país para, em contrapartida, o receber um empréstimo de 80 mil milhões de euros (Costa e Caldas, 2014;

---

<sup>166</sup> No seguimento de um Comunicado feito pelo Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicação a 2 de Fevereiro de 2011 onde o Governo garante continuar com as obras em curso do SMM, lançar um novo concurso para o troço São José - Portagem e criar uma comissão que integre as autarquias e o MOPTC para se encontrar soluções de redução dos custos do projeto (retirado de Encarnação e Rebelo, 2012)

<sup>167</sup> Esta influência supranacional foi, dentro do território nacional para além do inicialmente previsto ou até mesmo nem sequer prevista pelo Memorando. A diferença existente entre as medidas iniciais e as medidas efetivamente concretizadas levam alguns autores a concluir, que de uma certa maneira, este memorando pode ter servido de pretexto para a concretização de uma “ agenda marcadamente ideológica, que de outra forma dificilmente teria sido posta em prática”, neste caso uma agenda marcadamente neoliberal (Rodrigues e Silva, 2015 p. 12).

Rodrigues e Silva, 2015). Para isto, o governo anuncia que o país terá que passar por um processo de desvalorização interna, aumentar as suas receitas públicas e reduzir as suas despesas<sup>168</sup>, de modo a reconstruir a confiança dos restantes países da zona euro (Costa e Caldas, 2014). Entretanto, o governo PS liderado por José Sócrates renuncia às suas funções e realizam-se novas eleições (5 de Junho de 2011) que resultam na eleição do Governo PSD liderado por Passos Coelho (que irá governar entre 2011-2015).

Em Novembro de 2011, depois do Estado Português assumir que não consegue avançar com o projeto pelos seus próprios meios, o novo Ministro dos Assuntos Parlamentares Miguel Relvas anuncia que o projeto do MM está suspenso e que a extinção da sociedade está a ser estudada: “Há empresas que têm que ser extintas, que têm que ser reformuladas. Foi por muitos outros metros do Mondego que nós hoje estamos na situação em que estamos. Houve má gestão no sector público empresarial e agora estamos a pagar por isso”<sup>169</sup>. O Ministro refere-se aos resultados do TC, que revelam outra contradição do projeto de empresarialização do Estado. Apesar da pretensão que o NPM, ao tornar mais transparente e idónea a administração, procura evitar o desenvolvimento de formas de corrupção (Araújo e Rodrigues, 2005) “na realidade, o *managerialismo* tem servido de veículo para interesses particulares, sendo criada uma elite de novos gestores públicos, cujos privilégios são muito superiores aos dos antigos administradores” (Rocha, 2000 p. 4). No caso do Metro Mondego, para além da surpresa de ver altos dirigentes do PSD a questionarem os modelos de gestão introduzidos no Estado pelo seu próprio partido, a polémica gestão dos fundos da sociedade é mais que conhecida e não deve de todo constituir o centro deste trabalho, apesar de ajudar a revelar os contrastes entre as promessas desta modernização neoliberal e os efeitos práticos que dela decorrem. O relatório do Tribunal de Contas revela que os cartões de crédito da sociedade foram utilizados por dois administradores executivos para pagamento de diversas despesas pessoais constituindo uma

---

<sup>168</sup> Um dos objetivos do Memorando era o de contrair a despesa em 7% do PIB e aumentar a sua receita em 3,4% do PIB, para o horizonte temporal de 2012-2013 .

<sup>169</sup> Miguel Relvas “Metro Mondego está suspenso e extinção da sociedade em avaliação” Jornal de Notícias 5 de Novembro de 2011

dívida para com a MM de 49 845 euros e 73 374 euros<sup>170</sup>. Tal como foram gastos, entre 2000 e 2010, 60 687 euros em combustíveis, 37 157 euros em comunicações móveis e 205 251 euros com viaturas (locação financeira, locação operacional, reparação e seguros) sem que no final, houvesse algum projeto concreto para apresentar à população dos três municípios (Tribunal de Contas, 2011). Esta análise põe em causa a promessa de que a empresarialização traz eficiência e eficácia, porque permite revelar a manutenção de lógicas de corrupção ou beneficiação<sup>171</sup> supostamente associadas à administração tradicional, que apenas se parecem transferir para estas novas unidades *empresarializadas*.

Em 2011, a recessão económica porque passa o país e o ciclo de retração do capital que a acompanha elimina qualquer possibilidade de concretização das promessas do SMM Imaginado. De 2005 para 2011, o projeto de Alta Velocidade é suspenso, as demolições da Avenida Central são interrompidas e o Metro Mondego é cancelado. Do lado do mercado imobiliário, um dos principais planos para onde se projeta a crise financeira, o cenário é o mesmo. Nos municípios de Lousã e Miranda, o anúncio da suspensão do projeto irá cair como *um balde de água fria*, na medida em quando a suspensão é anunciada, as obras encontram-se em curso no Ramal, os carris já foram arrancados e a população utiliza naquele momento uma solução rodoviária que lhe foi anunciada como provisória. Se no plano nacional o mercado também está em crise, no plano local o cenário é agravado pelas circunstâncias específicas em

---

<sup>170</sup> O presidente da sociedade nos anos entre 2004 e 2007 efetuou despesas com um valor total de 49 845 euros, dívida que acabou por amortizar à empresa sem qualquer tipo de juro constituindo este acesso facilitado a fundos públicos como uma espécie de financiamento facilitado a taxa 0% (Tribunal de Contas, 2011). O mesmo aconteceu com o seu vogal executivo para o mesmo período embora tenha atingido o valor total de 73 374 mil euros em despesas pessoais, mais do dobro do presidente do CA. Relativamente à utilização dos fundos públicos (que devem ser administrados em benefício dos cidadãos) como fonte de financiamento pessoal, os mesmo dois membros utilizaram os cartões da SA para levantamento de dinheiro a crédito (com uma taxa de juro de 8 euros por cada 200 euros retirados), deste modo, no total foram gastos 1478 euros em taxas de disponibilização antecipada de dinheiro relativamente a despesas pessoais (Tribunal de Contas, 2011)

<sup>171</sup> Em junho de 2015 decorre a acusação de 6 ex-administradores de administração danosa na gestão do MM. A sentença será dada a 7 de Setembro de 2016 e os dois ex-administradores serão ambos absolvidos do crime de peculato, que, juridicamente substituirá a acusação de apropriação ou intenção de apropriação de bens e por esse mesmo motivo, ao ser aplicado o artigo 375 n.º3 relativo ao peculato (que determina que o crime tem um prazo de prescrição de 5 anos), declara extinto, por prescrição, o crime por este datar de 2004 a 2007 (Camilo Soldado, “Ex-Gestores da Metro Mondego absolvidos de peculato” Público 7 de Setembro de 2016)

torno do projeto<sup>172</sup>. Para além do anúncio retrair futuros e potenciais compradores, o problema encontra-se igualmente nos que já tendo comprado casa, se viam agora face a uma solução provisória pouco cômoda, mais lenta e perigosa<sup>173</sup> e que por isso, pouco sustentável a longo prazo, levando a que muitos abandonassem os municípios e alugassem ou comprassem em Coimbra, entregando nalguns casos, as casas aos bancos, impossibilitados de pagar uma ou duas hipotecas<sup>174</sup>. Entrevistado em 2015, um agente imobiliário da região fala numa diminuição do valor dos imóveis na ordem dos 30% a 50% face ao valor a que tinham sido comprados nos anos anteriores colocando em evidência a intensidade da crise<sup>175</sup>.



**Figura 17** - Leilão no seguimento de Insolvência Diário de Coimbra, Julho de 2012

<sup>172</sup> “Em Lousã, Miranda do Corvo, tudo o que vinha à volta da linha sofreu não só com a crise económica como sofreu, além da crise económica, também com a falta de comboio, com a falta de transporte” (Armando Correia, Sem luz ao Fundo do Túnel RTP, 7 Fevereiro 2015)

<sup>173</sup> Lusa “Utentes do ramal da Lousã queixam-se de atrasos nos transportes alternativos” Público, 4 de Janeiro de 2010; André Jegundo “Ramal da Lousã fechou há apenas um mês e já há quem suspire pelo comboio” Público, 19 de Fevereiro de 2010

<sup>174</sup> “Sem Luz ao Fundo do Túnel” apresentado por Patrícia Lucas, Linha da Frente, RTP 1, Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sem-luz-ao-fundo-do-tunel/> Consultado a 30/08/2023

<sup>175</sup> Armando Correia “Sem Luz ao Fundo do Túnel” apresentado por Patrícia Lucas, Linha da Frente, RTP 1, Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sem-luz-ao-fundo-do-tunel/> Consultado a 30/08/2023

## Empresa de construção em Lousã pediu insolvência e despediu 53 trabalhadores



**Figura 18** - A construtora Alberto Vasco fundada em 1977 pede insolvência em Julho de 2012<sup>176</sup>

Este ciclo de depressão no mercado imobiliário reflete-se no aumento de número de habitações vagas<sup>177</sup> a partir de 2011, que colocam em evidência os valores da oferta superiores aos da procura, como também a diminuição dos valores dos licenciamentos de prédios e moradias, das hipotecas voluntárias contraídas e do número de contratos de compra e venda<sup>178</sup> observados nos dois municípios. Mas esta depressão no mercado imobiliário irá, como é típico nos ciclos económicos, ser contraposto por um movimento de re-expansão de mercado<sup>179</sup>. A economia portuguesa irá acabar por sair, a par dos seus vizinhos europeus, da fase de depressão económica entrando numa nova fase de crescimento. Para contrariar o ciclo económico, o país vira-se para a consolidação do seu mercado turístico, onde encontra uma oportunidade de escoamento temporário dos seus recursos e mão de obra. Na cidade, onde os efeitos da crise urbana são sentidos intensamente devido ao colapso do mercado imobiliário sustentado em arranjos financeiros frágeis (Mendes e Carmo, 2016)

<sup>176</sup> S.a “Empresa de construção em Lousã pediu insolvência e despediu 53 trabalhadores” Dinheiro Vivo. 27 de Julho de 2012

<sup>177</sup> Consultar Quadro 2.

<sup>178</sup> Consultar Quadros 1, 3, 4 e 5 (Os valores retirados do INE partem do ano de 2000 e 2004 por não existirem dados para os anos anteriores, que revelariam ainda melhor a coincidência entre o *boom* imobiliário nos dois municípios e os timings do projeto).

<sup>179</sup> Devido à sua natureza expansionista, o circuito do capital irá eventualmente criar um novo caminho que permitirá a sua reinvenção - aquilo que Harvey (2012) chama de novas “ficções” que procuram dar um novo sentido a esta expansão. Tal geralmente resulta numa nova fase de expansão onde o capital encontra novamente espaço para ser absorvido e fixado.

muitos dirigentes locais irão investir numa estratégia de turistificação, que pretende reavivar os mercados (em especial o imobiliário) através de um processo de gentrificação<sup>180</sup> turística descrito por Mendes (2017) como um “urbanismo austeritário que legitima a hegemonia da turistificação enquanto panaceia no contexto de pós-crise capitalista” (Mendes, 2017 p. 487). O autor data o início deste processo antes do começo da crise, em 2004 com a criação das SRU, mas claramente intensificado durante o período austeritário por instrumentos como: a Nova Lei do Arrendamento Urbano em 2012 (facilita despejos); a simplificação da Lei do Alojamento Local (2014); o Regime Fiscal Favorável para Residentes não Habituais (2009), o programa *Golden Visa* - a Autorização de Residência para Atividade de Investimento (Mendes, 2016a, Mendes, 2017; Mendes, 2016c). Com cada uma destas medidas a colocar o imobiliário no centro da nova estratégia de acumulação pós-troika (Mendes, 2017).

Em Coimbra, o processo de gentrificação pode ser associado ao processo de patrimonialização e reabilitação do centro histórico da cidade. A partir de 2013 a integração de edifícios da cidade na lista da UNESCO, (Universidade de Coimbra Alta e Sofia) irá acentuar uma estratégia que já se observava anteriormente de um desenvolvimento centrado no seu mercado turístico: assente na sua riqueza patrimonial, cultural e histórica (Peixoto, 2001; Frias e Peixoto, 2002; Frias, 2006; Gomes, 2008; Fortuna e Gomes, 2013). Numa estratégia de contenção dos efeitos do abandono progressivo do centro histórico e de revitalização económica a cidade irá procurar reabilitar o centro histórico, com os seus dirigentes a demonstrarem preocupações relativamente à imagem que passa aos seus turistas, como Álvaro Maia Seco (ex-administrador da MM) que admite “que se fosse turista, sentir-se-ia desconfortável em fazer o percurso da Praça 8 de Maio até à Segurança Social, pois a Av. Fernão de Magalhães está completamente desqualificada”<sup>181</sup> e que “esta situação é impensável, estando preocupado com a situação da Baixa, em termos de comércio e do turismo.

---

<sup>180</sup> Processo através do qual bairros históricos e populares são progressivamente substituídos numa estratégia de re-desenvolvimento urbano em novos locais de consumo e turismo, geralmente virados para um segmentação da população com mais recursos (Smith, 1979).

<sup>181</sup> Vereador pelo PS Álvaro Maia Seco, Acta nº 39, de 23/05/2011  
Vereador pelo PS Álvaro Maia Seco, Ata nº 43, de 25/07/2011

Alertou para a má imagem que tem sido dada para uma área crucial de ligação entre a zona histórica da cidade e a dos hotéis”. Se a SRU Coimbra Viva constituía o principal instrumento de reabilitação de várias zonas da cidade, tal como analisa Mendes (2016b) os instrumentos conducentes aos processo de gentrificação irão pluralizar-se e diversificar-se em contexto de neoliberalização das políticas, levando a que em Coimbra a SRU (detida por capital público) seja viabilizada financeiramente através da constituição de um Fundo de Investimento Imobiliário fechado<sup>182</sup> (FII) - Coimbra Viva I. Este fundo é caracterizado por contemplar benefícios fiscais nomeadamente a isenção do pagamento do IRC quando 75% dos seus ativos constituam imóveis sujeitos a ações de reabilitação, englobando também a possibilidade de isenção do IMI e do IMT após a aprovação da respetiva Assembleia Municipal (Relatório de Contas, Coimbra Viva I, 2017). Desde 2011, este Fundo possibilitará a entrada da sociedade anónima MM no seu capital, apesar desse processo nunca ter avançado<sup>183</sup> para desgosto do Presidente da CMC pelo PSD entre 2010-2013 Barbosa de Melo (nomeado por Carlos de Encarnação no seguimento da renúncia ao cargo): “Tal como demonstram os estudos técnicos que o Governo conhece há mais de um ano, a participação da Metro Mondego no fundo de investimento da SRU gera mais-valias financeiras para a MM uma vez que, sem qualquer despesa, esta iria trocar as ruínas que possui na Baixa por um património valorizado e vendável, capitalizando a sociedade e melhorando a posição dos seus sócios” (Barbosa de Melo, Público, 26 de Abril de 2011). Quando a obra do SMM é suspensa, num contexto de crise nacional, a rentabilidade dos ativos imobiliários do fundo registam uma diminuição, até o ano de 2013, ano em que regista a “ ... inversão de tendência no mercado residencial, com sinais de recuperação evidentes”<sup>184</sup> segundo os Relatórios de

---

<sup>182</sup> O FII é “um património autónomo que resulta da agregação de capital de Entidades públicas ou privadas, individuais ou coletivas, cujas aplicações são fundamentalmente em bens imóveis, sendo simultaneamente um produto financeiro” (Caetano, 2016 p. 11). Num momento em que existia um ambiente favorável para a utilização deste recurso, a partir de 2008 a constituição destes tipos de fundos irá integrar a política pública de reabilitação urbana em Portugal (idem, 2016).

<sup>183</sup> Em 2011 o acionista Estado diz-se na impossibilidade de apreciar esta matéria, num contexto de impasse do projeto MM (Lusa, “Câmara de Coimbra crítica inviabilização da entrada da Metro Mondego em fundo de investimento da Baixa”, Público, 26 de Abril de 2011). Registam-se nos Relatórios de Contas do Fundo entre 2011 e 2014 registos do incentivo à entrada da MM no fundo mas nunca se explica de um ano para o outro porque tal não aconteceu (Relatório de Contas Coimbra Viva I 2012, 2013, 2014).

<sup>184</sup> Relatório de Gestão Coimbra Viva I 2013.

Contas do Fundo. Em 2016 a SRU Coimbra Viva será liquidada e extinta, deixando de atuar nesta zona que passa a ser gerida pelo FII (gerido pela FundBox)<sup>185</sup> demonstrando um claro exemplo do processo de financeirização da reabilitação urbana no país.

Em Outubro de 2014, o Presidente da CMC Manuel Machado (pelo PS entre 1990-2002 e 2013-2021) que entretanto regressara ao poder depois do governo autárquico PSD (liderado num primeiro momento por Carlos de Encarnação e num segundo por Barbosa de Melo) ter perdido as eleições, anuncia que o Governo, encabeçado por Passos Coelho (que naquele momento se recandidata a presidente do PSD), lhe deu a garantia que o projeto será contemplado no próximo quadro comunitário, estando em cima da mesa a possibilidade de uma nova solução técnica<sup>186</sup>. Passado alguns meses, o Primeiro Ministro volta a declarar que uma decisão irá ser tomada rapidamente, mas que depende da “autorização de Bruxelas”<sup>187</sup>. Um ano depois, em Novembro de 2015 ocorrem eleições parlamentares, num momento em que a inexistência de uma maioria absoluta do PS o leva a estabelecer um acordo de governação com os Partidos Bloco de Esquerda e Partido Comunista Português, que, em conjunto, desenham um caminho para saírem do programa de austeridade, revertendo cortes na despesa pública e ultrapassando os valores de défice permitidos pela Troika. Já como muitas expectativas criadas, em 2016, o Secretário de Estado das Infraestruturas Guilherme Martins anuncia que a candidatura do SMM a fundos europeus foi chumbada pela Comissão Europeia por falta de sustentabilidade financeira do projeto com “fortes dúvidas relativamente ao custo-benefício”<sup>188</sup>, necessitando de mais estudos para que seja aprovado. Este anúncio é feito num momento-chave: no dia em que a CMC e a SA MM assinam um protocolo com

---

<sup>185</sup> FundBox, “uma plataforma de gestão de investimentos posta à disposição de investidores, nacionais e estrangeiros, interessados em investir no mercado imobiliário português através dos veículos mais sofisticados, transparentes e fiscalmente eficientes nele disponíveis – os fundos de investimento imobiliário” (Meirelles, 2010 p.49)

<sup>186</sup> Lusa “Metro Mondego financiado por fundos comunitários gera satisfação em Coimbra”, Público, 1 de Outubro de 2014

<sup>187</sup> Passos Coelho, “Decisão sobre o Metro Mondego não vai depender das eleições, diz Passos Coelho” Jornal de Negócios a 8 de Junho de 2015

<sup>188</sup> Guilherme Martins “Via Central viabilizada é o primeiro passo para o Sistema de Mobilidade do Mondego” Coimbra.pt Boletim Municipal online Disponível em: <https://www.coimbra.pt/2016/10/via-central-viabilizada-e-o-primeiro-passo-para-o-sistema-d-e-mobilidade-do-mondego/> Consultado em: 7 de Setembro de 2023

vista à reabilitação da Via Central que permite segundo o Presidente Manuel Machado ver “o SMM a arrancar no terreno” e acabar “com esta situação insustentável” na zona do Bota-Abaixo e num “primeiro passo para a implementação do SMM” segundo o Secretário de Estado (SE) Guilherme Martins<sup>189</sup>. Para além disso, o SE anuncia ainda o projeto da Infraestruturas de Portugal (IP)<sup>190</sup> de remodelação da Estação de Coimbra-B<sup>191</sup>, um episódio que volta a comprovar a ligação simbiótica entre os três projetos para a cidade, que, num período de progressiva estabilização económica, voltam a ser anunciados à população. Mais de uma ano depois, o estudo sobre o SMM encomendado ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) é finalmente apresentado. O metro de superfície passa para uma terceira solução tecnológica: *bus rapid transit* a que passarão a chamar de MetroBus, um circuito de autocarros elétricos com via dedicada que segue em traços gerais as duas linhas anteriormente previstas e integra a reprogramação do Portugal 2020. Esta solução será considerada pelo Ministro Pedro Nuno Santos, três anos mais tarde, como como uma solução “que provavelmente muitas outras regiões do país desejarão (...) no entanto, se algum dia nós tivermos um volume de passageiros que justifique um meio de transporte mais pesado, nós todos teremos de trabalhar nesse sentido”<sup>192</sup>.

#### **IV.III MetroBus: O tempo do *bus rapid transit***

Entre 2017 e 2020 o SMM, agora MetroBus, desenvolve tarefas relativas às preparações dos concursos públicos, à aquisição do material circulante e sistemas de carregamento elétrico ao mesmo tempo que aprofunda a

---

<sup>189</sup> Manuel Machado e Guilherme Martins “Via Central viabilizada é o primeiro passo para o Sistema de Mobilidade do Mondego” Coimbra.pt Boletim Municipal online Disponível em: <https://www.coimbra.pt/2016/10/via-central-viabilizada-e-o-primeiro-passo-para-o-sistema-d-e-mobilidade-do-mondego/> Consultado em: 7 de Setembro de 2023

<sup>190</sup> Resultado da fusão entre as Estradas de Portugal e a REFER em 2015 a partir do Decreto-Lei n.º 91/2015 de 29 de Maio onde se pode ler: “assegura a existência de um modelo de negócio financeiramente sustentável (...) permite obter ganhos de eficiência ao nível da contratação externa, da eliminação da sobreposição de estruturas internas comuns às duas empresas, da redução de encargos por via de economias de escala e de uma melhor afetação de recursos disponíveis, traduzindo uma melhoria significativa da situação económico-financeira das duas empresas, alcançando sustentabilidade, com criação de valor para o Estado e para a economia nacional”

<sup>191</sup> S.a. “Metro Chumbado!” Notícias de Coimbra a 24 de Outubro de 2016.

<sup>192</sup> Pedro Nuno Santos “Governo elogia “metrobus” no Ramal da Lousã sem excluir outras opções futuras” RTP Notícias 11 de Setembro de 2020

organização de todas as etapas do projeto, que em 2019 é integrado no programa POSEUR, passando a aceder a 60 milhões de euros numa taxa máxima de participação europeia de 67%. No ano de 2020, o governo liderado por António Costa abre a possibilidade de negociação de um novo projeto de Alta Velocidade para o país<sup>193</sup>, mas entretanto, o projeto da Estação Intermodal de Coimbra já tinha sido anunciado. O objetivo continuava a dizer respeito à melhoria dos acessos a esta estação e à sua articulação com o MetroBus, embora, para a vereadora Ana Bastos este projeto retirasse a possibilidade de Coimbra poder vir a ser uma paragem de uma futura rede de alta velocidade considerando-a “uma solução minimalista [face aos projetos de 2005 e 2010] e sem qualquer perspectiva de futuro”<sup>194</sup>. Finalmente anunciado no ano de 2022<sup>195</sup> e apresentado<sup>196</sup> em 2023, o projeto de Alta Velocidade permite que a solução minimalista volte “atrás”<sup>197</sup>, o que leva, a autarquia a recorrer de novo ao arquiteto Joan Busquets que, com base no trabalho realizado anos antes, apresenta a nova Estação Intermodal<sup>198</sup> em Janeiro de 2023, um projeto que vai fazer “a cidade mudar” (...) “escrever um novo futuro para a cidade de Coimbra, para o concelho e para a região”<sup>199</sup> segundo o Presidente José Manuel Silva e constituir uma ampla intervenção urbana mais atrativa ao investimento público e privado segundo a Vereadora Ana Bastos<sup>200</sup>.

---

<sup>193</sup> "Seguramente, um dia, Portugal não continuará separado da rede ibérica de alta velocidade. Falaremos sobre isso em tempo próprio" - António Costa "António Costa: "Um dia, Portugal não continuará separado da alta velocidade" Dinheiro Vivo, 10 de Outubro de 2020

<sup>194</sup> Vereadora Ana Bastos “Nova Coimbra B vai deixar cidade fora da rota da alta velocidade, diz oposição” Público, 27 de Julho de 2020

<sup>195</sup> Isabel Pacheco “TGV: Costa garante alta velocidade sem “sobressaltos” Rádio Renascença, 28 de Setembro de 2022

<sup>196</sup> A apresentação do projeto é feita a 18 de Julho de 2023 no Porto

<sup>197</sup> O Presidente da CMC José Manuel Silva agradeceu à IP por ter tido abertura para melhorar a solução minimalista inicialmente prevista em 2020 na sessão de apresentação do projeto.

<sup>198</sup> O projeto é composto por 3 edifícios que poderão servir de hotel, escritórios e habitações, serviços - Lusa “Plano urbanístico para a nova estação de Coimbra prevê ligação à Baixa e desenvolvimento de bairro na envolvente” Coimbra.pt Boletim Municipal online Disponível em: <https://www.coimbra.pt/2023/01/plano-urbanistico-para-a-nova-estacao-de-coimbra-preve-ligacao-a-baixa-e-desenvolvimento-de-bairro-na-envolvente/> Consultado em: 05/09/2023

<sup>199</sup> José Manuel Silva “Nova Estação Intermodal em Coimbra vai revolucionar a cidade” Diário as Beiras 18 de Janeiro de 2023

<sup>200</sup> Ana Bastos “Nova Estação Intermodal em Coimbra vai revolucionar a cidade” Diário as Beiras 18 de Janeiro de 2023



**Figura 19** - Desenho da Apresentação do Plano Urbanístico para Estação Intermodal do Arquiteto Juan Busquets 2023<sup>201</sup>



**Figura 20** - Desenho da Apresentação do Plano Urbanístico para a Estação Intermodal do Arquiteto Juan Busquets 2023

<sup>201</sup> Retirado de “Apresentação Plano Urbanístico Estação Intermodal” Disponível em: <https://www.coimbra.pt/wp-content/uploads/2023/01/Apresentacao-do-arquiteto-catalao-Joao-Busquets.pdf> consultado em: 04/09/2023



**Figura 21** - Desenho da Apresentação do Plano Urbanístico da Estação Intermodal do Arquiteto Juan Busquets

Um ano antes, no contexto das obras de abertura da Via Central que finalmente avançam a par do projeto MetroBus, a MM já tinha contratado igualmente o arquiteto Gonçalo Byrne com vista à adaptação de uma paragem do sistema de mobilidade (Câmara) numa nova praça, permitindo segundo o Presidente da CMC José Manuel Silva, "transformar um beco numa praça nobre"<sup>202</sup>.



**Figura 22** - Imagens Metro Mondego a atravessar a Via central <sup>203</sup>

<sup>202</sup> Lusa “Metro Mondego contrata Gonçalo Byrne para adaptar estação na Via Central” Observador 28 de Novembro 2022

<sup>203</sup> João Pedro Campos “Faltam quase 2 anos para andarmos de MetroBus em Coimbra” Coimbra Colectiva 8 de Fevereiro de 2023

Posto isto, a análise cronológica dos timings destes projetos, para além de pôr em causa o suposto processo de descentralização do poder local, que se revela dependente dos ciclos económicos nos quais está inserido, também ajuda a evidenciar a coincidência entre a produção do ambiente construído - as fases infraestruturalistas da modernização portuguesa - e a circulação de capital nas suas fases de expansão ou retração (Harvey, 2005; Barata Salgueiro, 1994; Mendes, 2017) refletidos em Coimbra por uma coincidência entre a evolução de projetos como o SMM, a Estação Intermodal e a abertura da Avenida Central.

Este capítulo permitiu aprofundar, a ligação entre o projeto de modernização do Estado e “a produção” da cidade, nomeadamente a alteração das lógicas de funcionamento e atuação do poder local, que passa a depender de uma gestão de tipo empresarial, crescentemente dependente dos fluxos económico-financeiros supranacionais que lhe permitem concorrer com outras cidades. É este novo modelo de gestão que justifica que não seja a CP a gerir este processo, levando à criação da sociedade anónima Metro Mondego em 1994, uma empresa de capitais 100% públicos a quem o Estado delega a função de concessão do MLS. Este processo de concessão típico da transformação do Estado Administrativo em um Estado Gestor irá ainda levar a processos de subconcessão, através do recurso ao *outsourcing* e a um processo de parceria público privada. Por outro lado, se as promessas de modernização administrativa apontam para processos simplificados, mais eficientes e mais eficazes, aquilo que se observa no plano prático é uma complexificação das lógicas de atuação e o aumento das dependências relativas ao Estado, à União Europeia e a novos atores públicos e privados que passam a atuar no quadro do processo de planeamento urbano. Uma das principais consequências do processo de descentralização constitui o incentivo a lógicas concorrenciais, gerando conflitos intermunicipais, interpartidários e entre o poder local e o poder central, que contribuem para um longo e labiríntico processo que gera uma série de ineficiências que impedem a prossecução normal do projeto e minam qualquer possibilidade de cooperação a longo-prazo. O contexto de concorrência interurbana é ainda agravado pela escassez de recursos e fontes de financiamento, acentuando ainda mais a lógica conflitual associada a este modelo de governamentalidade que, no final, veio a

introduzir níveis de disfuncionalidade, desperdício e corrupção maiores do que aqueles que existiam no modelo de gestão tradicional. Por outro lado, o modelo de crescimento assente na produção de infraestruturas colide com a vontade de retração progressiva da figura do Estado e das suas funções de financiamento cada vez mais controladas, levando à dependência dos projetos de novas soluções de financiamento como as PPPs, que colocam o setor privado no centro da nova gestão urbana, mas igualmente à dependência dos ciclos de financiamento europeus, que aprovam ou não a sustentabilidade dos projetos. Por fim, o contraste entre as promessas de modernização administrativa local e o que se observa do ponto de vista prático com este projeto implica, não apenas um processo disfuncional e conflituoso na sua concepção, mas, sobretudo, um processo disfuncional do ponto de vista da forma como é vivido pelas populações afetadas por ele, revelando um agravamento “do direito à cidade”.

## V. Metro Mondego Vivido: do outro lado do progresso

“Levar à consciência os mecanismos que tornam a vida dolorosa, inviável até, não é neutralizá-los; explicar as contradições não é resolvê-las. Mas, por mais cético que se possa ser sobre a eficácia social da mensagem sociológica, não se pode anular o efeito que ela pode exercer ao permitir aos que sofrem que descubram a possibilidade de atribuir o seu sofrimento a causas sociais e assim de se sentirem desculpados; e fazendo conhecer amplamente a origem social, coletivamente oculta, da infelicidade sob todas as suas formas, inclusive as mais íntimas e as mais secretas.”

Bourdieu, 2001, p.735

Se nos dois capítulos anteriores o projeto do metro foi analisado a partir dos discursos que o legitimaram e a partir do seu processo de concepção, focando-se na análise dos intervenientes decisores e ignorando a forma como o processo foi vivido pela população afetada, neste último capítulo, procura-se finalmente refletir acerca do lado menos visível deste projeto. Se o facto da história deste projeto poder ser contada sem se mencionar “os que não decidem” parece indicar que o projeto avançou de forma consensual, a realidade não poderia ser mais distinta. James Scott (1998) considera o processo de planificação colocado em prática pelos decisores políticos como um processo alimentado por uma visão do progresso, imaginada de cima para baixo, caracterizada por um grande entusiasmo teórico que raramente consegue ser digerido pela realidade (Scott, 1998). Esta ideia de progresso ou de processo modernizador constitui, sem sombra de dúvida, com base no que foi abordado nos capítulos anteriores, umas das lentes através da qual passa a ser possível compreender melhor o projeto Metro Mondego, mas a questão que decorre dessa constatação é: a que custo? Para nos ajudar a responder essa pergunta, este capítulo final procura trazer à superfície o outro lado da modernidade, pondo em evidência a forma como o preço do progresso, tal como já tinha sido constatado por Polanyi (2013) se faz à custa de um lado mais sombrio, geralmente invisibilizado, que coloca finalmente em evidência o contraste entre o MM concebido e o MM vivido. Se no capítulo anterior foi possível verificar uma coincidência entre o movimento de circulação de capital a nível transnacional e nacional e os *timings* do projeto, revelando as conexões existentes entre o seu processo de circulação e a “produção” da cidade, também existe uma dimensão negativa - as fases de depressão, despossessão e destruição - que decorreram deste processo. Tudo

parte da constatação de que “a absorção de excedente através da transformação urbana tem um aspecto obscuro” (Harvey, 2012b p. 82). Segundo Harvey (1992, 2012b) face às crises enfrentadas ciclicamente pelo sistema de regulação, são criadas estratégias para reinventar novos processos de expansão contínua sendo um dos mais importantes deles o processo de destruição. Segundo o autor, como a necessidade de absorver recursos e mão de obra de modo a estabilizar a economia para impedir uma crise irá muitas vezes depender da construção de algo novo, é frequentemente necessário destruir o que já existe para dar espaço ao “novo”. Deste ponto de vista, o mais importante no processo de reinvenção da mais valia é a lógica constante de produção, destruição e reconstrução que permitirá voltar a mobilizar os recursos: “A imagem da destruição criativa é muito importante para a compreensão da modernidade, precisamente porque derivou dos dilemas práticos enfrentados pela implementação do projeto modernista. Afinal, como poderia um novo mundo ser criado sem se destruir boa parte do que viera antes?” (Harvey, 1992 p. 26). Deste modo, entre um ciclo de crise e de expansão encontra-se sempre uma ideia de reconstrução inovadora, produtora de melhores funcionalidades e características fruto das inovações que entretanto ocorreram. Assim, a condição invisível para a implementação destas inovações tecnológicas é um processo de destruição alimentado pela defesa de que o *velho* e desadequado já não serve os novos padrões de modernidade. Assim sendo, outro elemento importante do processo de “destruição criativa” é o sofrimento que este causa pelo caminho, muitas vezes retirando direitos e recursos aos mais desprotegidos - o que este irá designar de processo de acumulação por espoliação. Segundo Harvey (2012b), a violência<sup>204</sup> é muitas vezes necessária para se construir um novo mundo sobre os escombros do velho porque é ela que permite “abrir caminho” para as novas possibilidades de criação destrutiva. Esta reflexão leva o autor a determinar uma ligação entre o processo de destruição e o de despossessão, porque para haver *novo*, existe sempre alguém pelo meio a quem é retirado o *velho*. Hoje, segundo Harvey (2012b) o processo de despossessão é muito mais delicado do que o processo violento que pode ter ocorrido nos séculos anteriores: novos

---

<sup>204</sup> Utilizando outra vez o exemplo do processo de urbanização comandado por Bonaparte o autor explica que para construir as novas grandes avenidas foram destruídas várias ruas e desalojadas várias pessoas, tal como Robert Moses afirma ter aberto o caminho a machado até ao Bronx (Harvey; 2012b).

instrumentos institucionais e arranjos jurídicos reinventam a todo a hora novas formas de permitir justificar a supressão de direitos e recursos aos mais desprotegidos, constituindo o capítulo que se segue uma tentativa de visibilização desse processo de despossessão. Esta dissertação, ao propor expandir o quadro de análise das falhas do projeto do plano meso para o plano macro, interligando as consequências do projeto às lógicas neoliberais dentro das quais evoluiu a partir de 1990, permite trazer uma nova perspectiva ao sofrimento social que causou, causa e continuará provavelmente a causar. Posto isto, tal como Auyero (2012) analisou as lógicas do Estado Argentino burocratizado a partir das salas de espera das suas instituições ou tal como Bourdieu (1993) analisou as lógicas do Estado neoliberal francês *esmiuçando* a vida privada de dezenas de pessoas, também esta dissertação propõe a compreensão do projeto de governamentalidade em Portugal a partir das consequências que o seu disfuncionamento causa, atribuindo um novo sentido ao projeto do Metro Mondego.

## **V. I O processo de destruição criativa do Ramal**

No caso do MM, o contraste entre o projeto imaginado e vivido é flagrante desde os primeiros momentos na medida em que, se no ano de 1989 será acordado entre a CP e a autarquia de Coimbra a realização de um túnel entre a Estação de Coimbra-Parque e Coimbra-B<sup>205</sup>, passado três anos, uma nova solução tecnológica anunciada pelo Presidente da CMC Manuel Machado direciona os desejos de eletrificação e modernização do Ramal da Lousã para uma solução de metro de superfície mais ambicioso. “Houve alguma ‘inteligência artificial’ de Coimbra que quis agrupar o Metro com a linha da Lousã o que foi um erro porque um trajeto é suburbano e outro trajeto é urbano” (Pedro Curvelo, entrevista). Pedro Curvelo, porta-voz do Grupo Lousã pelo Ramal (LPR), um grupo que surge em 2014 em defesa da reposição da linha férrea, explica que os avós eram ferroviários e que, pequenino, chegou a guiar com o avô automotoras Allan no Ramal e a ajudar a avó a fechar e abrir as cancelas numa das estações da linha. O engenheiro relembra que algures nos anos 80, a linha foi

---

<sup>205</sup> Protocolo CP/CMC 1989

remodelada, numa altura em que os carris já tinham 80 anos. Nesta altura, “eles trocaram os carris da linha da Lousã, adquiriram automotoras... Os meus avós moravam ao pé da estação da Lousã e eu assisti à mudança das linhas (...) trocaram as agulhas (...) foi substituído o balastro” (Pedro Curvelo, entrevista). Para Pedro Curvelo, aquele investimento foi feito com uma expectativa de duração de, pelo menos, 50 anos e depois desta intervenção deveriam seguir-se dois passos: 1) de substituição do material circulante e 2) a eletrificação da linha, numa intervenção considerada “significativa” e “avultada” por Casimiro Simões, da Comissão de Utentes do Ramal da Lousã (CURL), que levou à substituição dos carris da linha que resultaram numa maior estabilidade na circulação das automotoras, tornando a viagem mais cómoda (Casimiro Simões, entrevista).

Este investimento, com expectativas de longo prazo, irá ser abalado, na entrada para a década de 90 por um pequeno grande pormenor: a vontade de se criar um metro de superfície para a cidade. “A determinada altura, começam-nos a vender um projeto no qual eu nunca acreditei (...) porque entendi e sempre defendi que se devia fazer um investimento naquilo que nós tínhamos (...). Para mim o que era óbvio e natural era haver um investimento (...) que viesse a culminar com a modernização e (...) a nível da exploração da linha” (...), porque quem não tem, dá valor àquilo que tem e nós, que tínhamos uma infraestrutura, não estávamos a dar valor a essa infraestrutura” (Pedro Curvelo, entrevista).

Tendo em conta que um dos principais motivos que justifica a solução de ferrovia ligeira de superfície são os custos elevados que implicaria a realização do túnel na zona da portagem, Pedro Curvelo defende que a questão do túnel nunca foi realmente prioritária e que o mais importante era modernizar e eletrificar nem que fosse apenas até Coimbra-Parque: “Em Coimbra, arranjam-se bodes expiatórios. Quando não se tem um problema e se quer mudar uma coisa inventa-se um problema. Qual foi o problema inventado em Coimbra? (...) Inventaram que para modernizar a linha tinham que fazer um túnel até à Estação e isso é falso” (Pedro Curvelo, entrevista). Para o engenheiro, se fosse necessário que determinadas carruagens, por questões técnicas, precisassem de ir a uma oficina, deveriam atravessar a zona da portagem à

noite, tal como atravessaram durante muito tempo comboios de mercadoria, em alturas em que não havia tanto trânsito automóvel. A passagem da solução de túnel para a solução de Metro irá então ser justificada por uma questão de viabilidade económica, sendo a solução do túnel apresentada como muito mais cara do que a simples realização do Metro: “O que é que eles inventaram? que os custos dos túnel seriam tão elevados que a solução da eletrificação seria sempre mais cara [do que a solução de metro ligeiro]. O que é falso porque não haveria necessidade de túnel (...) o túnel disparava logo... era a solução mais cara<sup>206</sup>” (Pedro Curvelo, entrevista).

Em 2001, numa altura em que o Ramal e o seu material circulante dão cada vez mais sinais de necessidade de modernização, visível pelos sucessivos acidentes que ocorrem, mas sem que o projeto pareça avançar, com sucessivos estudos de viabilidade técnico-económica sem nenhuma tradução prática<sup>207</sup>, nasce a Comissão de Utentes do Ramal da Lousã (CURL), uma comissão constituída por utentes da linha que defendem a sua manutenção e modernização. Casimiro Simões, um dos seus fundadores explica que quem a criou foram utentes que viajavam no comboio “alguns até a horas mais ou menos coincidentes” (Casimiro Simões, entrevista) que em 2001, num inverno particularmente rigoroso no qual decorreram vários pequenos acidentes (problemas com barreiras, queda de árvores...), se reuniram no Salão dos Bombeiros de Miranda do Corvo num plenário com mais de 200 utentes do qual resultou a criação da Comissão. É neste contexto que a CURL emite um comunicado onde exige a modernização do Ramal da Lousã, a eletrificação do troço entre Coimbra e Serpins, a utilização de material circulante mais moderno e o prolongamento do ramal até Góis e Arganil, demonstrando o seu desinteresse relativamente a uma nova solução como a do Metro Mondego. Para esta comissão a MM consiste

---

<sup>206</sup> É possível constar que se em 1991 o ante-projeto do túnel da portagem (com via única) que nem tinha em conta a beneficiação e a eletrificação da linha é apresentado com o valor de 48,2 milhões de euros# um valor que irá passar em 1993 para 123,8 milhões#, já tendo sido revisto para contemplar uma via dupla e eletrificada (Encarnação e Rebelo, 2012). Já o estudo preliminar de integração do light rail no Ramal (sem incluir o troço entre a Estação de Coimbra-A e Coimbra-B) é apresentado em 1992 com um valor previsto de 97,1 milhões de euros, mais atrativo

<sup>207</sup> “Novas datas, novos prazos, novo entusiasmo, novas promessas, nova urgência... é assim que somos confrontado ciclicamente com o destino do Ramal da Lousã e com a ilusão do Metro Mondego. Dentro em breve voltaremos a sentir que tudo não passou de uma quimera.” Carlos Martins Fonseca “Em Defesa do Ramal da Lousã”, Trevim de 7 de Fevereiro de 2002

apenas na concretização de um cenário negro que já previam: a transformação da ferrovia pesada “no virtual projeto dos comboios pequeninos, que aceleram na cidade, pedindo aos automóveis licença para passar e empancam nos desfiladeiros das serranias (...) não demonstra qualquer seriedade, nem utilidade<sup>208</sup> (Comunicado CURL), numa postura crítica relativamente à solução de ferrovia ligeira apresentada. Desde o início, este grupo irá defender que Coimbra deve resolver os seus problemas de mobilidade, desde que estes não interfiram com o Ramal da Lousã, que para além de ser modernizado deveria ser expandido até “Góis e Arganil, como projetado há 100 anos”. No ano seguinte, em 2002, surge o Movimento Cívico de Lousã e Miranda do Corvo (MCLMC) “associação regionalista, apartidária, para o desenvolvimento integrado e sustentado de Lousã e Miranda”<sup>209</sup>, liderada por Jaime Ramos, presidente da CM de Miranda do Corvo que estava no poder numa altura em que se avançou para a solução de metro, que justificará a sua mudança de posição citando Mário Soares: “só os burros é que não mudam de opinião”<sup>210</sup>. Em conjunto, estes dois movimentos, acompanhados muitas vezes pelo SNTF<sup>211</sup>, irão reforçar a importância do Ramal para as populações dos dois municípios, opondo-se ao projeto de metro de superfície e defendendo sistematicamente a modernização da infraestrutura que já existe<sup>212</sup>: os dois grupos exigem a utilização das verbas comunitárias<sup>213</sup> na modernização da linha e revelam a sua preocupação relativamente ao facto do projeto de metro circular numa bitola

---

<sup>208</sup> Geraldo Barros “CURP e PCP defendem que Lousã e Miranda devem abandonar o projeto” Trevim 16 de Dezembro de 2004

<sup>209</sup> Pedro Júlio Malta “Ou vai ou racha! Utentes em luta pelo Ramal da Lousã” Trevim 7 de Fevereiro de 2002

<sup>210</sup> Jaime Ramos, “Debate sobre Metro Mondego lançou confusão na Lousã”, Público 14 de Março de 2004

<sup>211</sup> A comissão executiva irá manifestar-se contra o modelo de metro ligeiro de superfície da MM, uma solução que consideram mais dispendiosa e verdadeiramente insustentável - s.a. “Abaixo assinado exige suspensão do metro” Trevim 21 de Fevereiro de 2001

<sup>212</sup> “Só o justo levantamento das populações pode travar o aventureiro levantamento dos Carris” Pedro Júlio Malta “Ou vai ou racha! Utentes em luta pelo Ramal da Lousã” Trevim 7 de Fevereiro de 2002

<sup>213</sup> “...se existem milhões de contos do III quadro comunitário de Apoio para investir na ferrovia, as autarquias devem reclamar a sua imediata aplicação na eletrificação e modernização do Ramal da Lousã, uma aspiração da população com várias décadas. Além de desnecessária e mais cara vários milhões de contos, a redução da bitola (distância entre carris) desligaria a linha para sempre da rede ferroviária nacional, inviabilizaria o seu justo prolongamento para Góis e Arganil e impediria a circulação de mercadorias”. Em Fevereiro de 2002 o CURL redige um abaixo-assinado onde requer a “imediata suspensão [do projeto], reavaliação e prévia discussão democrática” - Pedro Júlio Malta “Ou vai ou racha! Utentes em luta pelo Ramal da Lousã” Trevim 7 de Fevereiro de 2002

mais estreita, diferente da nacional, que pode levar a que acabem por permanecer desconectados da rede ferroviária nacional. Por outro lado, colocam em evidência a desconfiança relativa a esta solução tecnológica: “trata-se de uma linha de montanha com acidentes próprios e tendo em conta as fragilidades dos veículos que tivemos oportunidade de ver através de imagens trazidas de metropolitanos a circular em cidades europeias, nota-se perfeitamente que não servem para o nosso tipo de infraestrutura”<sup>214</sup>.

A par de diversas reuniões e debates, um dos principais eventos que animam ocorre em março de 2004: o processo de julgamento do “Metro Mondego” feito por um Tribunal de Opinião Pública organizado pelo Movimento Cívico da Lousã e Miranda do Corvo na Sala da Sociedade Filarmónica Lousanense. Esta iniciativa, onde por várias vezes se evocará o Período Revolucionário em Curso (PREC) para descrever o ambiente vivido, surge no seguimento no anúncio da decisão supressão do troço entre Serpins e Lousã, que não surpreende a CURL, que já tinha conhecimento desta vontade desde há um ano<sup>215</sup> mas que surpreende o edil da Lousã, a quem tinha sido garantido que tal não aconteceria: “quando toda a gente tenta tirar veículos das estradas, só mesmo na Lousã é que se tenta acabar com uma estrutura ferroviária propondo que a opção seja rodoviária”<sup>216</sup>. Se o Presidente da Lousã Fernando Carvalho envia uma carta (ao presidente do CA da MM José Mariz) escrita em conjunto com um grupo de cidadãos da Lousã onde reivindica a necessidade de metro até Serpins, revelando a sua “indignação e total discordância, pela decisão governamental, de suprimir o troço do metro ligeiro entre Lousã e Serpins”, esta tribuna pública é organizada pelos movimentos para utilizar este impasse para se voltar atrás com este projeto, depois de já terem sugerido às duas autarquias para abandonarem de imediato a sociedade MM<sup>217</sup>.

---

<sup>214</sup> Carlos Ferreira “Metro recusado em Miranda” Trevim 21 de Fevereiro de 2002

<sup>215</sup> “Um administrador da MM já me tinha alertado para o assunto há um ano. - José Vitorino (membro do CURL) Maria João Borges “Carta não surpreende” Trevim 9 de Dezembro de 2004

<sup>216</sup> Fernando Carvalho, “Metro já não vai a Serpins” Trevim 9 de Dezembro de 2004

<sup>217</sup> Geraldo Barros, “CURL e PCP defendem que Lousã e Miranda devem abandonar o projeto” Trevim 16 de Dezembro de 2004

Para julgar o processo do metro é organizado um coletivo de juizes<sup>218</sup> que para reforçar a sua tese se apoia numa série de depoimentos<sup>219</sup>. A acusação é clara: "perigo iminente de desbaratamento do montante de 135 milhões de euros do III Quadro Comunitário de Apoio, destinados ao projecto Metro Mondego" sendo os acusados 1) os sucessivos Conselhos de Administração da Sociedade Metro Mondego, por evidência de "incúria, laxismo e incompetência dos seus membros"<sup>220</sup>; 2) a CP e a REFER porque "não só não investem nas infraestruturas e nos materiais de circulação da linha da Lousã, originando a sua crescente degradação, como tomam mesmo medidas que cada vez mais comprometem a qualidade e segurança do serviço por ela prestado" e 3) o XVI Governo Constitucional, liderado por Santana Lopes, acusado de "não ter tido a coragem e a vontade política suficientes para dar o único passo capaz de defender simultaneamente os interesses da economia nacional e os interesses da região" : a realização de um concurso apenas para linha suburbana entre Serpins e Coimbra, que deve ser modernizada e eletrificada e na qual devem passar a circular novas automotoras. Manuel Tão, Doutoramento Especialista em Transportes, uma figura presente desde o início na defesa da manutenção do Ramal em colaboração com os diferentes movimentos (Casimiro Simões, entrevista), que se assume como defensor de sistemas elétricos modernos, irá defender desde o início que esta solução não é a mais indicada para aquela região, por não existir um eixo de densidade populacional suficiente para haver estações de 400 em 400 metros, a condição para a tornar sustentável. Américo Leal, coordenador Sindical dos Trabalhadores do Setor Ferroviário, partilha a mesma crença considerando a solução como um erro para aquela região, "em termos de custos, capacidade de passageiros, comodidade e capacidade comercial"<sup>221</sup>, apelando à união reivindicativa contra a falta de investimento em infraestruturas e material circulante para que o Ramal não termine como numerosas linhas do nordeste transmontano e no Alentejo.

---

<sup>218</sup> Carlos Fraião, advogado e militante do PCP; José Redondo, empresário; Sónia Sousa Mendes, líder distrital do Partido Popular; e Carlos Fonseca, ex-candidato à Câmara da Lousã pelo BE.

<sup>219</sup> Feitos pela Comissão de Utentes do Ramal da Lousã, por Manuel Tão, doutorado em transportes, e por Arménio Leal, do Sindicato dos Trabalhadores do Sector Ferroviário.

<sup>220</sup> Geraldo Barros, "Julgamento do Metro aqueceu Lousã", *Trevim* 18 de Março 2004

<sup>221</sup> Américo Leal, "Julgamento do Metro aqueceu Lousã", *Trevim* 18 de Março 2004



**Figura 23** - Cartoon<sup>222</sup> de Carlos Sêco, publicado no Trevim, Março 2006

Em 2008, o descontentamento relativo à solução de metro dá lugar ao primeiro abaixo-assinado contra este projeto, elaborado pelo Movimento de Defesa do Ramal da Lousã (MDRL), redigido no mesmo ano. Para contexto, em 2008, a solução de *tram-train* anunciada dois anos antes ainda estava dependente da aprovação do novo traçado urbano e da calendarização das duas etapas da obra, permanecendo num impasse difícil de suportar para os utentes do cada vez mais desadequado Ramal. Este movimento, “com grande intervenção de utentes do Ramal” nomeadamente de trabalhadores e estudantes que utilizavam diariamente o comboio, “começou de imediato por ouvir em particular os utentes, quer no próprio comboio, quer em reuniões públicas realizadas em várias localidades” registando a indignação destes perante a degradação que se vinha observando nas condições do serviço devido, já há alguns anos: avarias no material circulante, atrasos frequentes, sobrelotação das automotoras e acidentes que foram desde a queda de barreiras até à deflagração de um

---

<sup>222</sup> Todos os cartoons deste capítulo foram retirados de Carlos Sêco e José Oliveira (2017) “Cartunes pelo Ramal” Humor Negro por altura dos 111 anos da Inauguração do comboio da Lousã. Trevim: Cooperativa Trevim

incêndio nas automotoras<sup>223</sup> (José Orlando Reis<sup>224</sup>). Deste trabalho surge então a “primeira petição, apoiada por cerca de 4 mil utentes e que foi entregue no então Governo Civil, em Maio de 2008” (José Orlando Reis). O membro da CURL Casimiro Simões (entrevista), que também participou nesta concentração, revela que “ninguém lhes fechou a porta” mas que o então Governador Henrique Silva pelo PS, arrastou o tempo o máximo possível sendo que acabou finalmente por não os receber, sendo o documento entregue a uma funcionária (José Orlando Reis), tal como às Câmaras Municipais de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo e ao CA da Metro Mondego. Este abaixo-assinado acaba por se transformar numa petição que é entregue na Assembleia da República.



---

<sup>223</sup> “...os passageiros do Ramal da Lousã foram confrontados com uma redução brutal, nas horas de ponta, do número de carruagens em circulação, o que levou à incapacidade de transportar todos os passageiros e os que viajaram fizeram-no em condições dignas de países do 3º mundo. Não se compreende esta atitude por parte da CP, quando se verifica um aumento do número dos utentes que frequentam este serviço diariamente” (Nota de imprensa feita pelo MDRL em 2008, cedida pelo porta-voz do grupo José Orlando Reis)

<sup>224</sup> As declarações foram obtidas a partir de troca de emails e telefonemas e uma entrevista escrita.

**Figura 24** - MDRL numa concentração da qual resultou a entrega do abaixo-assinado ao Governo Civil (foto concedida por José Orlando Reis)

Nesta petição pedem que qualquer alteração na linha obedeça a um estudo de custos e benefícios, exigindo que não “se avance para nenhuma transformação, sem que haja um estudo sobre os custos e benefícios para os utentes” nomeadamente um que “pondere a electrificação e modernização das infra-estruturas e dos comboios»,<sup>225</sup> (José Orlando Reis). O MDRL é então recebido na Assembleia da República, onde partilha com deputados da Comissão de Obras Públicas, Transporte e Comunicações as suas preocupações relativamente à “inexistência de um estudo alternativo coerente que pondere a eletrificação e modernização do serviço”<sup>226</sup> a quem é garantido que as suas preocupações serão tidas em conta, apesar de as questões dos utentes ficarem por responder pelo então Ministro pelo PS Mário Lino (José Orlando Reis). Tal como já era hábito com o CURL com o MCMCL, este movimento também irá realizar reuniões/debates públicos que, passado vários anos, continuam a apontar as mesmas preocupações contemplando intervenções praticamente idênticas às feitas mais de cinco anos antes. Tanto o Professor Manuel Tão (Doutorado em Economia dos Transportes) continua a considerar “um absurdo técnico tirar o comboio e pôr lá um carro eléctrico<sup>227</sup>, como o dirigente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário (SNTSF), Álvaro Pinto defende que “não é uma solução para vias suburbanas mas para vias urbanas, dentro das cidades”<sup>228</sup>. Em 2009, o MDRL volta a indignar-se com o anúncio de mais um concurso para um troço de 2,5km a realizar em Coimbra, na zona da Solum, orçamentado em 20 milhões mas com apenas 6 paragens, um valor que comparam ao necessário para a eletrificação/remodelação do Ramal

---

<sup>225</sup> S. a. “Petição exige estudo sobre custos e benefícios” Diário de Coimbra 8 de Abril de 2008

<sup>226</sup> Nota de imprensa feita pelo MDRL em 2008, cedida pelo membro Eng. José Orlando Reis.

<sup>227</sup> (...) se tivéssemos uma cidade linear de Coimbra a Serpins, com prédios de um lado e doutro, justificar-se-ia” mas “não para terras a 30 quilómetros de distância” Manuel Tão “Transportes: Especialista considera “absurdo técnico” metro ligeiro no Ramal da Lousã” Jornal de Notícias 11 de Maio de 2008

<sup>228</sup> MCS “Transportes: Especialista considera “absurdo técnico” metro ligeiro no Ramal da Lousã” Jornal de Notícias 11 de Maio de 2008

da Lousã: 30 milhões (Comunicado MDRL<sup>229</sup>), solução que continuam a reivindicar.

Posto isto, nos anos que se seguem ao anúncio do metro, é possível constatar um grande contraste entre as promessas deste projeto e a visão das populações afetadas, que durante anos se esforçam para fazer chegar uma mensagem simples aos sucessivos governos no poder: a população quer o Ramal modernizado e eletrificado e novo material circulante, com vista à resolução imediata e muito mais barata<sup>230</sup> do problema que diz respeito aos dois municípios, descartando o projecto de metro “que foi sempre desenvolvido sem cuidar de ouvir os utentes do centenário ramal ferroviário Coimbra-Serpins, descurando completamente os seus legítimos interesses e necessidades quanto à mobilidade”<sup>231</sup>.

Esta preocupação relativamente à degradação da ferrovia é de facto transversal aos que se opõem ao projeto de metro, mas, tanto o desinteresse da CP e da REFER relativamente ao Ramal como a supressão do troço Lousã-Serpins do projeto de metro, não surpreendem propriamente se for tido em conta o que acontecia naquele momento no plano nacional: Coimbra é apenas um caso de vários, numa realidade nacional que também ela reflete um processo de substituição progressiva da ferrovia, (quer através do descuido e da falta de investimento, quer da supressão clara de determinados troços) por um novo tipo de mobilidade centrada nos eixos rodoviários, manifestado no caso deste Ramal, não só pela vontade de supressão do troço de Lousã-Serpins como anos antes, em 1983, quando o município decide “cortar” o Ramal e desarticular a Estação Coimbra-Parque de Coimbra-A, para facilitar a circulação automóvel numa altura em que a massificação do carro ocorria na cidade (Encarnação e Rebelo, 2012). É neste sentido que para o porta-voz da CURL, o episódio da separação do Ramal da Lousã da linha ferroviária nacional que gerou mais tarde o protocolo de 1989, fez parte de uma campanha contra este Ramal, alimentada

---

<sup>229</sup> Comunicado MDRL “Ramal da Lousã: tantas perguntas sem resposta”, 4 de Abril de 2009 cedido pelo Eng. José Orlando Reis

<sup>230</sup> Naquele momento o projeto de metro já tinha um valor previsto de 300 milhões de euros.

<sup>231</sup> Email enviado ao Secretário de Estado dos Transportes pelo MDRL a 25 de Novembro de 2009 (cedido pelo Eng. José Orlando Reis)

por determinadas vozes de Coimbra, “as chamadas forças vivas” a partir da segunda metade do século XX (poder autárquico, artigos no Diário de Coimbra, professores universitários...) no que este considera uma narrativa que resultou “numa espécie de maldição sobre o Ramal” (Casimiro Simões, entrevista). Estes dois episódios culminaram num novo cenário atual ainda mais revelador: o novo sistema de mobilidade consiste na realidade num circuito de autocarros elétricos que avançam numa via dedicada de alcatrão, descartando a solução ferroviária mesmo que ligeira: “É criminoso terem arrancado carris para colocarem alcatrão” (Casimiro simões, entrevista). Posto isto, o anúncio da supressão do troço de Lousã e Serpins ganha outra possível perspetiva, desde o início partilhada por membros dos movimentos de defesa da linha da Lousã: a de que “o Metro é pretexto para matar alegremente o Ramal da Lousã” (Comunicado CURL<sup>232</sup>) a de que “a destruição da linha da Lousã e a alteração da bitola é o propósito da empresa de capitais públicos Metro Mondego” (MCLMC)<sup>233</sup>, que no espaço de trinta anos transformou o Ramal de ferrovia pesada num sistema de autocarros com via dedicada. Quando os carris são “arrancados”, João Paulo Guerra resume:

“Dir-se-á que é o progresso e que o futuro avança assim, inexoravelmente, espezinhando razões históricas, civilizacionais, ambientais, da economia e do interesse locais. A questão é que o futuro, em Portugal tem avançado às arrechuas. Desde os governos de Cavaco Silva, o encerramento de linhas e troços ferroviários passou a ser uma espécie de desígnio nacional (...) o encerramento de linhas de caminho de ferro é apenas um capítulo da mesma política que arrasou outros setores da economia, da história, da soberania e da vida coletiva portuguesas.”

João Paulo Guerra, Diário Económico, 6 de Janeiro de 2010<sup>234</sup>

É neste contexto que entre Dezembro de 2009 e Janeiro de 2010 se desmantelam os carris ditando a sina do Ramal da Lousã, provando que todas as manifestações populares vindas dos municípios de Miranda do Corvo e Lousã não surtiram nenhum efeito ao longo da década anterior.

---

<sup>232</sup> Retirado de Geraldo Barros “CURL e PCP defendem que Lousã e Miranda devem abandonar o projeto” Trevim 16 de Dezembro de 2004

<sup>233</sup> Declaração de Jaime Ramos “Ou vai ou racha! Utentes em luta pelo Ramal da Lousã” Trevim 7 de Fevereiro de 2002

<sup>234</sup> João Paulo Guerra “Pouca-Terra” Coluna Vertebral Diário Económico, 6 de Janeiro de 2010



**Figura 25** - Cartoon de Carlos Sêco publicado no Trevim em Dezembro 2009

Para substituir a ferrovia, com uma previsão de circulação de dois anos<sup>235</sup>, serão disponibilizados como alternativa autocarros contratados pela CP adjudicados nos primeiros anos à empresa VT BUS e mais recentemente à Transdev. Alguns passageiros irão desde logo mostrar-se reticentes relativamente a esta previsão: "Se for à portuguesa, temo bem que vamos ficar sem comboio ou sem metro ligeiro durante muitos anos"<sup>236</sup>. Estes autocarros, que demoram mais 15 minutos<sup>237</sup> a percorrer o trajeto passam assim a percorrer estradas acidentadas no coração da serra da Lousã<sup>238</sup>, levando a que muitos utentes passem a ter que recorrer à carreira anterior se quiserem chegar à hora habitual do comboio ao seu destino<sup>239</sup>. Os passageiros queixam-se das "estradas estreitas com vista para encostas" onde "há pontos em que o cruzamento com outros veículos é um

<sup>235</sup> "Não foram 2 anos foram 14 anos" (Pedro Curvelo, entrevista)

<sup>236</sup> Passageiro regular Miguel Ramalho "Ramal da Lousã fechou há apenas um mês e já há quem suspire pelo comboio" Público, 19 de Fevereiro de 2010

<sup>237</sup> "O comboio demorava 40 minutos e a viagem de autocarro demora mais 15 minutos" (Pedro Curvelo, entrevista)

<sup>238</sup> "...estradas muito estreitas e sinuosas, com maiores tempos de viagem..." (José Orlando Reis)

<sup>239</sup> Lusa, "Utentes do ramal da Lousã queixam-se de atrasos nos transportes alternativos" Público 4 de Janeiro de 2010

verdadeiro desafio, levando a impasses momentâneos e a manobras milimétricas”<sup>240</sup>. Pedro Curvelo considera que “os transtornos que causaram à população foram enormes... É horrível a viagem. Uma coisa é ir pela estrada da Beira, outra é o trajeto que faz o autocarro, principalmente em Ceira” (...) e também não é a viagem mais curta, é a passar por aquelas povoações todas... são viagens grandes de uma hora. (Pedro Curvelo, entrevista). Esta solução “provisória” com 13 anos comporta como uma das principais consequências o facto de não ser adaptada para pessoas com mobilidade reduzida, dificultando ou impedindo no pior dos casos a mobilidade de antigos utentes do Ramal. O porta-voz do LPR admite que esta geração ficou pior servida que a dele: “Quando eu andava a estudar em Coimbra eu conseguia estudar no comboio, conseguia-se aproveitar a viagem (...) hoje isso é impensável. Aquela viagem de autocarro é horrível porque não se consegue fazer mais nada que não seja a viagem” (Pedro Curvelo, entrevista). Segundo o Engenheiro Heitor Sousa, “está tudo errado do ponto de vista da solução provisória que já dura há mais de 10 anos. São altamente poluentes e são poucos” afirma (Heitor Sousa, entrevista). Casimiro Simões, jornalista de profissão, conta que quando ainda havia comboio trabalhava geralmente na viagem de Coimbra até à Lousã, mas que desde a desativação da linha teve que comprar um segundo carro porque “nos autocarros era um massacre completo... chegava-se mal disposto a Coimbra e chegava-se mal disposto a casa” (Casimiro Simões, entrevista).

Para além desta solução tecnológica desadequada, o fim do Ramal também trará implicações do ponto de vista socioeconómico na região, no sentido em que até à década de 80 este transporte foi vital para o seu desenvolvimento. O porta voz do CURL lembra que até à desagregação do Ramal da ferrovia nacional havia uma carruagem no domingo que circulava até à estação de Coimbra-A, onde era agregada até ao Comboio com direcção à Figueira da Foz fazendo com que a população pudesse ir passear à Figueira sem se levantar do comboio que saía de Serpins. Outras das funções que tinha era o transporte de mercadorias e o transporte de correio na sua “época de ouro”<sup>241</sup>. Na altura do festejo do

---

<sup>240</sup> Camilo Soldado, “Serviço do Ramal da Lousã perdeu um terço dos passageiros em 10 anos” Público, 6 de Janeiro de 2020

<sup>241</sup> “Existia um comboio diário que saía de Lisboa, por volta das 23H30, com destino ao Porto, mas uma das suas carruagens tinha como destino – Serpins. Em Coimbra, essa carruagem era desligada desse comboio e atrelada ao comboio do ramal da Lousã. Assim, passageiros e

Centenário da Ramal, em 2006, quando os carris ainda não tinham sido desmantelados Maria Teresa Cardoso Lopes escreve:

“Mas para além dos passageiros, mercadorias e correio, o “comboio da Lousã” também transportava... peixe! E esse facto, hoje talvez um pouco insólito, traz-me à memória um episódio com que eu própria convivi. Tinha uma tia que vivia em Lisboa, mais especificamente em Alfama. Ao fim da tarde, comprava, no cais do Tejo, peixe acabado de pescar, seguia para casa a fritá-lo, metia-o num cabaz, corria a Sta. Apolónia e despachava-o no comboio da noite. Na madrugada do dia seguinte, o cabaz chegava à Estação da Lousã, seguia na camioneta para Góis, onde um portador o esperava. Na aldeia da Cabreira, ao almoço, os pais da minha tia saboreavam o peixe frito, pescado na véspera, a quase 300 Km de distância!”<sup>242</sup>

Uma história que resume perfeitamente o contraste entre a retórica de progresso e o projeto de despossessão que o Metro Mondego afinal representa. As desvantagens desta solução irão refletir-se sobretudo no número de utilizadores, que irá diminuir logo no ano a seguir ao desmantelamento dos Carris<sup>243</sup>. O porta-voz da CURL defende que o que está em causa com esta solução provisória, “mais um embuste num projeto que consiste numa série de embustes intercalados”: “são as perdas que desde 2009 houve na economia e no bem-estar das pessoas em geral... Se formos a um dos pequenos apeadeiros onde antes havia centenas e centenas de pessoas a subir, hoje estão duas, três, quatro... os autocarros muitas vezes vão vazios porque entretanto as pessoas já compraram as suas viaturas, já se reformaram, já procuram emprego noutros locais ou ficaram desempregadas...”. Para ilustrar, Casimiro Simões utiliza o exemplo das várias pessoas que iam vender o produto da sua agricultura ao Mercado Pedro V em Coimbra, que deixaram de ir a Coimbra desde o começo da circulação dos autocarros provisórios e que, por isso, perderam esse rendimento.

---

mercadorias saíam de Sta. Apolónia e, sem qualquer transbordo, estavam na Lousã às 06H30 da manhã seguinte... e, com algumas horas de camioneta chegavam ao seu destino, nas recônditas aldeias das serras do Açor e da Lousã!” - Maria Cardoso Lopes “Parabéns ao Ramal da Lousã” Trevim 14 de Dezembro de 2006

<sup>242</sup> Maria Cardoso Lopes “Parabéns ao Ramal da Lousã” Trevim 14 de Dezembro de 2006

<sup>243</sup> Se em 2010 o Ramal transportou mais de um milhão de passageiros, em 2011 os valores caíram para 884 mil viagens feitas, uma tendência reveladora que se intensificará nos anos seguintes, que leva a que em 2019 se registre uma perda de um terço dos passageiros em relação a 2010, registando-se o valor de 675 mil viagens - Camilo Soldado, “Serviço do Ramal da Lousã perdeu um terço dos passageiros em 10 anos” Público, 6 de Janeiro de 2020



**Figura 26** - Cartoon de Carlos Sêco publicado no Trevim Janeiro 2010



**Figura 27** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim 6 De Fevereiro de 2014



**Figura 28** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim 4 de Fevereiro 2016

O mesmo sentimento de desvitalização também se verificará no mercado imobiliário, com um movimento contrário ao que ocorrera durante os anos de anúncio do projeto. Para o porta-voz do CURL, muitas pessoas vieram comprar as estes dois municípios “porque as casas era mais baratas e entretanto tinham pelo menos o comboio e ainda havia uma promessa: a promessa do Metro sobre carris que era o grito da última modernidade dos transportes” (Casimiro Simões, entrevista). A suspensão do projeto será nesse sentido “trágico para muitas pessoas que tiveram que regressar a Coimbra ou a outros concelhos das suas origens, muitas delas com pequenos rendimentos que trabalhavam em Coimbra na pequena indústria, no comércio, nos serviços domésticos em casas de professores e doutores de Coimbra...”(Casimiro Simões, entrevista).

O porta-voz do LPR recorda que “...houve muita gente desiludida. Há muitas habitações na Lousã vazias, usadas à venda já há alguns anos porque foram construídas com a expectativa do Metro e como não veio, não havia compradores suficientes para todas essas casas (...) compraram ... como chegaram à conclusão que era muito complicado venderam a casa e voltaram para Coimbra” (Pedro Curvelo, entrevista). A mesma constatação é feita por Bruno Batista do ClimAção Centro, que considera que “Houve muita gente que

teve que vender as casas ao desbarato e voltar para cá [Coimbra], ou que não conseguiu vender e que teve que suportar dois empréstimos” (Bruno Batista, entrevista). Este é o lado sombrio deste projeto mais facilmente perceptível, através do qual partem uma série de modificações no quotidiano da população que geram constrangimentos e limitações no plano mais privado e particular, num cenário mais amplo de desvitalização social e económica de uma região.

Em 2010, num momento em que as obras da MM estão em risco de parar, surge uma segunda petição ligada ao projeto - “Manifestam-se contra a paralisação e/ou adiamentos no projecto do Metro Mondego” - criada por Bruno Ferreira, um estudante que, em conjunto dos seus amigos decide lançar a petição com medo que o projeto seja suspenso (Encarnação e Rebelo, 2012). Criada com o principal objetivo de pressionar o governo a voltar a estabelecer o projeto como prioritário, esta petição contará com 10770 assinaturas, chegando à Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações<sup>244</sup>, onde será discutida a par de projetos de resolução de todos os partidos<sup>245</sup> e onde serão ouvidos os presidentes das Câmaras Municipais dos três Municípios<sup>246</sup> e o ex-Presidente do Conselho da Administração Álvaro Seco. Pelo menos 600 cidadãos e cidadãs dos três municípios dirigem-se nessa dia a Lisboa, para participar na Comissão que termina com uma resolução conjunta publicada em Diário da Assembleia da República que Recomenda ao Governo que reafirme a prioridade do Sistema de Mobilidade do Mondego, aprovado por unanimidade.

---

<sup>244</sup> Tendo como relatora indigitada a deputada Carina João do PSD

<sup>245</sup> Todos defendem a continuidade do projeto menos o PCP que defende o “Desenvolvimento do transporte ferroviário no distrito de Coimbra”

<sup>246</sup> Presidentes Carlos de Encarnação, Fátima Ramos e Fernando Carvalho.



**Figura 29** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim 18 de Novembro 2010



**Figura 30** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim 14 de Setembro 2017

Depois do anúncio da suspensão do projeto, os utentes do Ramal irão ativar-se ainda mais: uma comissão multipartidária dos concelhos de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo prevê uma marcha lenta na autoestrada A1, com a entrega prevista de uma prenda simbólica ao primeiro-ministro, José Sócrates, que poderá ser um «conjunto de pedras que suportavam os carris que foram arrancados», que acaba por não ter como destino Lisboa mas sim Fátima<sup>247</sup>. As populações prometem também um boicote às eleições presidenciais seguintes,

<sup>247</sup> "Aqueles que são crentes podem[rem] rezar e os outros fazem[rem] companhia, para ver se o Governo ganha bom senso neste processo" - Jaime Ramos "Marcha lenta na A1 contra suspensão das obras no Metro Mondego" Esquerda, 31 de Dezembro de 2010

fechando a assembleia de voto da Lousã a cadeado, junto à qual colocam um cartaz com a frase: "Sem decisão não há votação. Sem carris não há voto". Mais tarde acabam por ir a Lisboa, onde se concentram junto à residência oficial de Passos Coelho, com o objetivo de incentivar a inscrição do projeto nos próximos fundos comunitários. Para além destas formas de protesto consideradas tradicionais, as contestações deste projeto irão também aparecer sob diversas formas criativas. Para além dos cartoons publicados do Jornal Trevim, um jornal que esteve desde o início do projeto comprometido com a defesa dos interesses dos utentes do Ramal (José Orlando Reis), existe outra forma de expressão artística que surge. O artista Sérgio Eliseu cria uma obra interativa que parte da técnica de realidade aumentada. O projeto "Comboio da Memória" é apresentado como uma técnica de arte de guerrilha<sup>248</sup>, que através da dimensão virtual da obra não afeta fisicamente o espaço em que se projeta: o Ramal da Lousã (Eliseu, 2017). Para que a população usufrua da obra, o artista coloca uma série de *QR codes* nas paragens dos autocarros provisórios, que incitam os utentes a participar e a visitar pontos de interesse, com a ajuda da aplicação especialmente criada. Alguns dos pontos de interesse são: as sinaléticas abandonadas referentes ao Ramal e ao Metro, que a partir da obra desaparecem; imagens do antes e depois em determinados apeadeiros; o som da passagem dos comboios e uma estátua virtual de Penélope<sup>249</sup>, um símbolo de esperança e resiliência porque "é com esperança que a história de Penélope se cruza e identifica com o longo período de espera da população da Lousã. Como terminará a história do Ramal? Qual será o período de espera, voltará alguma vez a funcionar? Resistiremos às suas fraudulentas alternativas?" (Eliseu, 2017 p.122). Esta estátua (apresentada também numa *performance* artística sob forma de estátua humana) será inaugurada a 23 de julho de 2016, pelo movimento "Lousã pelo Ramal", num evento "onde os cidadãos puderam partilhar a sua relação com o Ramal da Lousã e propor outras iniciativas para impulsionar a luta pela sua reposição" (Eliseu, 2017 p. 123).

---

<sup>248</sup> Intervenções artísticas ativistas inseridas no quadro urbano.

<sup>249</sup> Penélope é uma figura da mitologia grega que espera 10 anos pelo regresso do seu marido Ulisses da Guerra de Tróia.



**Figura 31** - Cartoon de Carlos Sêco publicado no Trevim em Janeiro de 2015

O grupo “Lousã pelo Ramal” (LPR) só tinha sido criado um ano antes, quando se assinalava a data de 5 anos desde a sua desativação, através da organização de uma encenação da chegada do metro: “fizemos uma simulação da chegada à Lousã do Metro (...) uma teatralização da chegada”. “O nosso movimento incluía pessoas de todos os partidos (...) o nosso objetivo não era político... foi juntar várias pessoas que de algum modo defendiam o comboio. Havia algo em comum que era a indignação” (Pedro Curvelo, entrevista). A partir daí passaram a assinalar todos os anos a data, através de um jantar-debate, que deixaram de fazer quando perceberam que o MetroBus iria avançar. Casimiro Simões, que também esteve na fundação desse movimento, revela: “A esperança é a última coisa a morrer. Ninguém suporia que depois de terem desmantelado a linha no final de 2009 (...) em 2014, quase 5 anos depois das primeiras malfetorias contra o Ramal, que iria nascer outro movimento pelo menos com alguma esperança de intervir...” (Casimiro Simões, entrevista).



**Figura 32** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim a 30 de Abril de 2015

Em 2016, quando se discute a retoma do projeto, surge uma terceira petição com 8720 assinaturas, publicada no Jornal Trevim, que vem defender a “Urgente reposição do serviço ferroviário no Ramal da Lousã”<sup>250</sup> onde se lamenta “o desperdício de verbas públicas num projeto megalómano e o engodo que têm sido os ditos transportes alternativos rodoviários, sorvedouro de dinheiro da Metro Mondego”. Com assinaturas suficientes para chegar ao Parlamento<sup>251</sup>, esta petição leva à aprovação de uma resolução na Assembleia que recomenda ao “Governo o início urgente das obras de reposição, modernização e eletrificação da linha ferroviária do Ramal da Lousã, a concretizar em 2017” aprovada a 3 de Fevereiro de 2017. Pedro Curvelo, que foi lá em representação do LPR admite:

“Se me perguntar, aquilo entrou de um lado e saiu por outro... nós tivemos a noção que estávamos a falar mas que não valia de nada ... zero... ouviram-nos, foram todos muito simpáticos mas... eu tinha a noção que dali não saía nada (...) Valeu zero porque o resultado foi zero, mas eu tive a sensação de que não adiantava nada o que estava a fazer. Que poderia ir embora... nós tivemos

<sup>250</sup> S.a. (2016) “Pela Urgente reposição do serviço ferroviário no Ramal da Lousã” Petição Pública 21/06/2016 s.p. Disponível em: <https://peticaopublica.com/?pi=PT79776> Consultado em: 05/09/2023

<sup>251</sup> Nesta comissão participam, o presidente da CM Miranda do Corvo, António Batista, o Movimento Cívico de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, o Movimento de Defesa do Ramal da Lousã e o Movimento Lousã Pelo Ramal reforçada pelo Professor Manuel Tão bem como a Comissão de Utentes dos SMTUC.

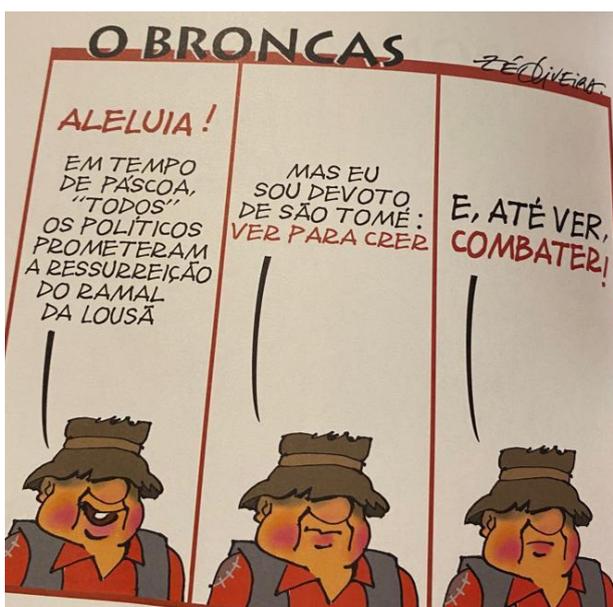
contacto com o poder mas sentíamos que a decisão estava tomada. O governo tinha a decisão tomada. Eu tinha a nítida sensação que eles até podiam pensar que nós tínhamos razão mas não alteravam nada.”

Pedro Curvelo (entrevista)

O porta-voz do LPR revela que esta sensação não se limitou a este episódio, recordando a sessão de apresentação da solução de metro, muito anos antes, onde contestou a solução que sempre considerou desadequada: “... andaram durante anos a defender o projeto e no final o projeto não tinha financiamento porque não tinha viabilidade económica. Mas tínhamos a noção exata que as soluções estavam tomadas e que não adiantava... nós mantivemos a luta para estar bem com a nossa consciência... eu mantive a luta por uma questão de honra, mas eu sabia que não tínhamos hipótese de travar” (Pedro Curvelo, entrevista). Esta sensação de inevitabilidade do projeto será transversal a outras ondas de contestação associadas a este projeto, podendo ser analisada a partir de uma terceira fase de adaptação do neoliberalismo, o *roll-with-it neoliberalism* (Peck and Tickell, 2002) caracterizado por uma lógica de “there is no alternative” onde as táticas e razões neoliberais já estão de tal modo normalizadas na política urbana que se sobrepõem a qualquer obstáculo que possa aparecer no seu caminho, levando a um processo de despolarização pós-democrática do ponto de vista prático, no sentido em que a tática de discurso apresenta uma lógica que impede outras possíveis soluções (Olesen, 2014). Segundo Keil (2009) enquanto as fases de *roll back neoliberalism* e de *roll with it neoliberalism* contêm sempre uma referência à fase fordista/keynesianista, que ora destroem ora reconstróem, o *roll-with-it neoliberalism* tem como uma das principais características o facto de ser auto-referencial (*self-referential*) colocando o neoliberalismo no centro da análise porque é ele que tem influenciado as últimas três décadas de formulação de políticas, passando a ser utilizado como referência mesmo para as possíveis alterações e reformas que a governação neoliberal possa impôr. O que isto implica do ponto de vista das políticas locais é que o olhar sobre um determinado projeto como este passa a estar *enviesado* por uma lógica de ação - empreendedora e empresarial - que já penetrou demasiado profundamente o campo do poder, afastando de forma irreversível a perspectiva dos decisores.



**Figura 33** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim a 3 de Março 2016



**Figura 34** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim a 31 de Março de 2016

Foi neste contexto que, quando a nova solução de metrobus foi anunciada, a população que há anos pedia a reposição, eletrificação e modernização do Ramal se voltou a mobilizar. Uma petição assinada pelo Grupo de Cidadãos da Lousã - “Petição Metro Mondego - Contra a medida inconsciente do Governo” - com 799 assinaturas, é redigida contra a solução de Bus Rapid Transit; ocorre uma concentração na Lousã rejeitando o sistema metrobus; o Professor Manuel

Tão redige um documento onde pretende desmistificar os argumentos feitos pelo LNEC a favor do metrobus e sobretudo contra a ferrovia<sup>252</sup> e os “Amigos dos Caminhos de Ferro” redigem um comunicado<sup>253</sup> a rejeitar a solução, onde defendem que a população ficará privada de um serviço mais cómodo e mais rápido apelando: “urge apostar fortemente nos caminhos de ferro e a linha da Lousã deve ser o primeiro a corrigir. O tempo dos erros históricos neste domínio tem de ter um fim<sup>254</sup>. É assim que, passado 20 anos da criação da empresa MM, o projeto de metro se transforma, ignorando anos e anos de contestação, numa rede de autocarros elétricos com via dedicada. Pedro Curvelo ironiza: nem é metro, nem é Mondego, “porque o rio que acompanha o metro todo é o rio Ceira e não o Mondego, Só atravessa o Mondego uma vez. Porque não o “Metro de Ceira”?... não tinha clique... é mais bonito... foi talvez uma maneira de venderem o projeto, de iludirem as pessoas... isto foi *marketing*” (Pedro Curvelo, entrevista).



**Figura 35** - Cartoon de José Oliveira publicado no Trevim a 29 de Setembro de 2016

<sup>252</sup> O documento apresenta por exemplo material ferroviário pesado com 63 anos de serviço (automotoras Alllan) e 51 anos de serviço (automotoras UDD450) e equipara o tempo de vida útil dos autocarros guiados ao da ferrovia - Lusa, “Especialista Manuel Tão contra autocarros eléctricos no Ramal da Lousã” Público 3 de Julho de 2017

<sup>253</sup> APAC (2018) Comunicado sobre o Ramal da Lousã Disponível em: <https://www.caminhosdeferro.pt/comunicado-sobre-o-ramal-da-lousa/> Consultado a 04/09/2023

<sup>254</sup> Carlos Cipriano “Amigos dos Caminhos de Ferro contra Metrobus na linha da Lousã” Público a 13 de Dezembro de 2018

## **V. II A destruição da ideia de serviço público: a crise do direito à cidade**

Apesar do processo de criação destruidora relativo a todo este projeto se concentrar por razões óbvias no Ramal da Lousã, também na cidade de Coimbra se observa um lado mais sombrio do caminho do progresso. Primeiramente, o processo de “destruição criativa” diz respeito ao troço entre Coimbra-A e Coimbra-B, que também não é recebido de braços abertos por toda a população. A vontade de aplicar esta solução tecnológica, apoiou-se desde o início no argumento da ligação da cidade ao rio, supostamente dificultada com uma solução de ferrovia pesada como a que está até hoje em uso. Atualmente, o que a solução Metrobus implica é o encerramento da Estação de Coimbra-A, que atualmente já não será uma paragem do metro de superfície mas sim de Metrobus. Duarte Miranda e Luís Neto, membros fundadores do grupo Movimento Cívico pela Estação Nova, juntaram-se em 2022 e formaram este grupo partindo do pressuposto que seria “um erro encerrar a Estação Nova” (Duarte Miranda, entrevista). Tendo em conta que o projeto do metrobus iria de qualquer das maneiras de avançar, mas partindo do pressuposto que esta solução tecnológica é mais flexível e por isso que o seu traçado poderia ser eventualmente alterado, juntaram esforços para defender a manutenção da Estação de Coimbra-A “numa solução que permitisse ter os dois meios de transporte a coexistir” (Luís Neto, entrevista). Heitor Sousa, Deputado pelo Bloco de Esquerda (2009-2011 e 2015-2019) que fez parte da Comissão dos Transportes, Comunicações e Obras Públicas e a partir de 2015 da comissão da Economia, Inovação e Obras Públicas, também considera que o encerramento desta estação inaceitável, é “a mesma coisa que encerrar a Estação de São Bento ou do Rossio”, estações centrais que permitem aos utentes chegar ao centro sem ter que apanhar outro transporte” (Heitor Sousa, entrevista).

Luís Neto refere que um dos objetivos do MM foi desde o início, libertar a frente ribeirinha: “Aí entra a questão do neoliberalismo enquanto uma espécie de postura consensual da sociedade que é: encarar as cidades como montras que devem ser competitivas. A elite (...) descarta por completo o meio de transporte que aí existe já há uma centena de anos e (...) não reconhece o serviço que o transporte presta, não conhecem as pessoas, nem encaram a Estação como uma

porta de entrada” (Luís Neto, entrevista). Duarte Miranda dá o exemplo de Lisboa: “Aqui há uns anos quiseram encerrar Cais do Sodré e Santa Apolónia e os problemas são exatamente os mesmos, o que representa uma mudança de paradigma que é: a economia portuguesa deixou de ter um tecido produtivo baseado na indústria e começou a virar-se para o turismo. Aqui, esta ânsia levou a que se quisessem investir nas frentes dos rios convertendo as zonas industriais em zonas exclusivamente de lazer e turismo” (Duarte Miranda, entrevista).

Os membros deste movimento refletem que o caso do MM, tal como muitos outros projetos refletem um conflito de interesses muito óbvio: “por um lado é a cidade para o turista e a montra que deve atrair, por outro, não podemos esquecer o aspecto funcional.. (...) no projeto do MM estamos dispostos a comprometer essa função de cidade, queremos ter a montra mais bonita mesmo que para isso estejamos na prática a destruir um meio de transporte ” (Duarte Miranda, entrevista). “Hoje em dia querem tratar todas as frentes de rios e todos os *airbnbs* de forma igual. Querem tirar o comboio porque é feio e atrofia, independentemente de quem o utiliza (Duarte Miranda, entrevista). O que está em causa neste processo de destruição, que se reflete numa vontade explícita de eliminar o desadequado meio de transporte que constituí o comboio pesado é uma mudança muito mais profunda, que se reflete no conflito entre a cidade ao serviço da população e a cidade ao serviço da imagem que pretende projetar. Se o troço entre Coimbra-A e Coimbra-B servia enquanto um meio de mobilidade para os trabalhadores que se deslocavam a Coimbra de/para regiões limítrofes para trabalhar hoje, Coimbra quer conciliar o seu meio de transporte com a sua identidade de cidade de serviços, onde a atividade turística assume cada vez uma maior importância: “O conflito entre o tecido produtivo e o setor hoteleiro é gritante... (Duarte Miranda, entrevista)”. Para apoiar esta tese basta analisar o tipo de comércio e serviços vão surgir naquela zona, a substituir os pequenos armazéns e fábricas que aí existiam no início no século passado: residência de estudantes, lar de idosos, escritórios e comércio, naquilo que Duarte Miranda considera como um investimento a curto prazo: “Entra aqui outra coisa que é a lógica do curto prazismo... hotéis e lares... mas se pensarmos numa lógica de 20 anos manter a linha de comboio valoriza muito mais aqueles terrenos... devido à compressão espaço-tempo brutal que uma rede ferroviária densa permite, que

faz com que os terrenos à volta da estação sejam valorizados (...) Mesmo do ponto de vista neoliberal, estás a comprometer o valor do solo ali que poderia ser mais caro” (Duarte Miranda, entrevista). Luís Neto defende que de qualquer das formas já existem hotéis instalados perto da linha que hoje existem (Vila Galé por exemplo) e que não existe nenhum indício que o comboio a eles encostado seja um problema. Relativamente à cidade feita de imagens que pretendem atrair referem ainda que numa audição a que participaram no seguimento da petição submetida pelo Movimento MCEN, a deputada pelo BE Mariana Mortágua resume perfeitamente o que se estava a passar: a estética estava a ser sobreposta ao serviço de transporte que existe. Segundo o grupo, Coimbra está a investir na “cidade do tipo que vai beber um café ou uma imperial e tirar uma foto” mas do outro lado desta realidade também existe “uma cidade de quem usa a cidade todos os dias de forma prática” (Luís Neto, entrevista). Relativamente à petição, “Contra o encerramento da Estação Central de Coimbra”, com 3461 assinaturas, que os fará propor na assembleia um traçado alternativo que permita a coexistência entre o MetroBus e o comboio, os membros do Movimento referem: “Naquela sala havia um consenso quanto ao facto de encerrar estação ser um erro (...) mas não tem impacto nenhum naquilo que vai acontecer no terreno. Porque vão elaborar um parecer, transmiti-lo ao Governo e depois vão enviar uma carta ao Ministro das Infraestruturas que se irá justificar e depois *morre ali...* No limite é uma decisão do Ministro das infraestruturas” (Luís Neto, entrevista). Quanto aos contactos que tiveram com a MM, queixam-se de “uma total opacidade”, de *emails* por responder e de respostas vagas que não esclarecem relativamente a dúvidas que possam ter enviado à Sociedade, não tendo conseguido uma reunião com a MM até à data (Luís Neto, entrevista).

Ao explicar qual é o principal conflito entre o grupo e a visão do município, os dois membros demonstram como na realidade se trata de uma simples questão: o comboio pesado entra em conflito com a usufruto/aproveitamento que o município quer que haja naquela zona, que nos últimos anos foi deixada ao abandono e hoje já é alvo de especulação imobiliária<sup>255</sup>. Para resolver a ligação

---

<sup>255</sup> Lusa “Interesse imobiliário na margem direita de Coimbra cresce mas há algum ceticismo” Dinheiro Vivo 17 de Agosto de 2022

até ao rio, o grupo advoga a construção de passagens de nível superiores ou inferiores, tal como se fazem noutras cidades europeias que permitiram conciliar a frente ribeirinha com a solução que já existe. Foi ao partilhar essa sugestão com a vereadora da mobilidade do município Ana Bastos, que se aperceberam do conflito de percepções, quando esta defendeu que integrar uma rampa ou uma escada seria criar uma desvantagem para quem quisesse usufruir da marginal vindo do coração da cidade. Os dois contrastaram este contratempo com o transbordo que teriam que passar a fazer todos os dias centenas de passageiros que, até agora, apenas abandonam o comboio na estação mais central da cidade - Coimbra-A - "...mas quando falámos do problema do transbordo em Coimbra-B (...) já não era um problema terem que subir e descer escadas para chegar ao metrobus (...) para as pessoas que querem dar um passeio é proibitivo subir escadas para quem usa o transporte todos os dias já não é" (Duarte Miranda, entrevista). Por outro lado, também registam uma falta de percepção dos decisores locais: "Há um problema grande que é o facto destas pessoas que tomam decisões não andarem de transportes públicos. Não só as pessoas que tomam decisões, esta elite que escreve nos jornais, pessoas com que convivem diariamente... estão só fechados no seu círculo" (Luís Neto) motivo pelo qual lhes chegaram a dizer em reuniões, com a CMC, que ninguém utilizava a estação de Coimbra-A mas sim a de Coimbra-B: "não têm noção de quem são essas pessoas e nós temos porque falamos com elas, são pessoas que limpam, que trabalham em supermercados, que não conseguem pagar a renda em Coimbra, pessoas que não tem dinheiro para arrendar em Coimbra e alugam na Mealhada ou Alfarelos" (Luís Neto, entrevista). Duarte Miranda refere que, para muitos, a estação está vazia porque quando viajam de Coimbra vão a Coimbra-B apanhar um alfa ou um intercidades, olhando para o troço entre as duas estações como um *shuttle* até ao centro.

Ainda relativamente ao contraste entre a cidade feita de imagens e projetos fortes e a utilidade prática de que se deve revestir para a população Duarte Miranda reflete que o problema não é de Coimbra mas português, para o demonstrar utiliza o exemplo dos túneis e passagens de níveis que se podem encontrar espalhadas pelo país: "essa questão de passagem superior ou inferior é um sintoma do que falamos há pouco... há uma série de passagens inferiores

que se fizeram: um espaço bonito, arejado... mas as pessoas que usam o comboio vão ter que fazer 40 degraus... e nos países do Norte, os corredores são ínfimos para terem que andar o mínimo...” Num projeto que deveria ser otimizado para a população, “a estética sobrepõe-se” (Duarte Miranda, entrevista). Este exemplo coloca novamente em evidência o lado sombrio da cidade empreendedora, onde a importância relativa ao bem-estar social da população se transfere para a criação de imagens fortes, que devem passar para o exterior uma imagem de dinamismo económico que no ideal deverá atrair investimentos para a cidade. A sobreposição da estética à funcionalidade não se limita, no entanto, à questão da linha de comboio, revelando-se também no edificado em torno da linha.

Se o arranque dos carris do Ramal da Lousã (e o futuro arranque dos carris entre Coimbra-A e Coimbra-B) transmite uma imagem direta de destruição de serviços e infraestruturas sem a salvaguarda de alternativas funcionais e confortáveis, também as demolições de 2005 no coração da cidade servem o mesmo tipo de propósito. Tal como no caso do Ramal, a sua destruição é sempre justificada pelo *novo*, pelo progresso e pela modernidade, que apenas têm espaço para aparecer por cima do *velho*. Na produção da cidade, a postura de empreendedorismo do poder local irá desta forma cruzar-se como o setor privado muitas vezes à custa de um processo de “privatização de lucros e de socialização dos custos” guiado por uma lógica empresarial e especulativa que rompe com a realidade socioespacial existente até esse momento (Mendes, 2017 p. 483). No quadro da cidade, o processo de privatização vai traduzir-se sobretudo no processo despossessão das classes mais baixas e desprotegidas do direito à cidade, geralmente através de um processo que os faz, seja através do aumento dos preços seja através dos despejos, sair dos bairros onde vivem para outras zonas da cidade. Este processo é conhecido pelo processo de gentrificação, através do qual, os bairros históricos e populares são progressivamente substituídos numa estratégia de re-desenvolvimento urbano em novos locais de consumo e turismo, geralmente virados para um segmento da população com mais recursos (Smith, 1979; Mendes, 2017). A privatização conjuga-se porém com outro processo de acumulação por espoliação muitas

vezes ligado ao processo de financeirização, caracterizado por um estilo especulativo e predatório, consequência do sistema financeiro se ter tornado o novo centro de atividade redistributiva que leva a que as operações e produtos financeiros passem a integrar processo de despossessão no contexto urbano (Harvey, 2008). No projeto do MM uma das dimensões centrais de todo o projeto foi a reabilitação da Baixa, nomeadamente da zona da via Central, que será orientado pela SRU, que define como zona prioritária a zona do Bota Abaixo, numa área total de intervenção de 14 hectares e de cerca de 1300 habitantes. Esta sociedade anuncia as linhas de orientação que guiarão a sua ação neste território, esclarecendo os mais atentos relativamente às intenções do projeto, sendo o pretendido (CoimbraVivaSRU, 2007<sup>256</sup>):

- Requalificar a oferta habitacional, designadamente com padrões mais elevados de habitabilidade e conforto
- Recompôr a população residente, através da fixação dos atuais moradores e de população jovem, de perfil diversificado, incluindo população flutuante, jovens recentemente entrados no mercado de trabalho e famílias jovens
- Assegurar o perfil comercial e turístico da Baixa de Coimbra: “... com necessidade de reforçar o *cluster* turístico, nomeadamente, diversificando a oferta de alojamento hoteleiro com novas tipologias de oferta (inclusive a nível mais qualificado dentro de tipologias de alojamento de charme em ambiente urbano), requalificando e diversificando a oferta de restauração, oferecendo novos circuitos turísticos... abrangendo a Baixa, a frente ribeirinha e a outra margem... de outro oferta de animação noturna e de comércio vocacionado para o turista” (p. 76)
- Ajustar o comércio de proximidade a novos padrões de consumo que decorram da presença de novos residentes

Para cumprir as suas intenções, esta sociedade irá utilizar os meios legais à sua disposição facilitados pelo facto de constituir uma sociedade de reabilitação urbana com novos instrumentos de atuação dentro dos quais o poder de licenciar e autorizar operações urbanísticas; expropriar os bens imóveis destinados à reabilitação urbana; proceder a operações de realojamentos e fiscalizar as obras de reabilitação urbana<sup>257</sup>. Apesar de ter como prioridade a

---

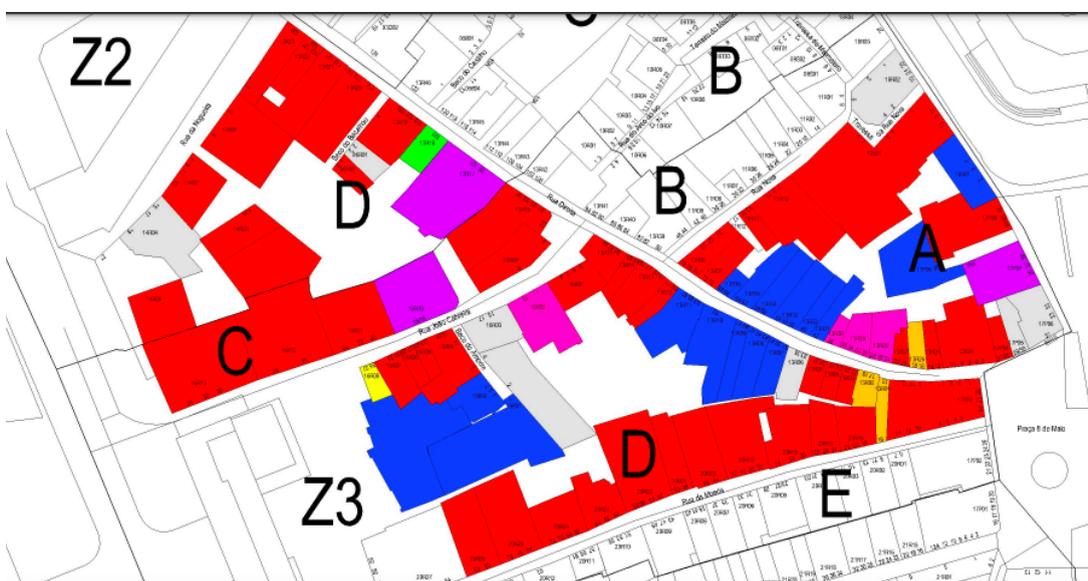
<sup>256</sup> Documento Estratégico para a 1º Unidade de Intervenção na cidade de Coimbra Coimbra Viva SRU Março 2007 Disponível em:

[https://www.farmaciadigital.com/coimbravivasru-pt/pdf/de\\_1\\_unidade\\_intervencao.pdf](https://www.farmaciadigital.com/coimbravivasru-pt/pdf/de_1_unidade_intervencao.pdf)

Consultado em: 04/09/2023

<sup>257</sup> João Paulo Craveiro (Coimbra Viva SRU) “Coimbra Viva SRU: Promover a reabilitação da Baixa de Coimbra” Diário de Coimbra (suplemento integrante - Metro Mondego a 7 de Julho de 2005

zona de atravessamento do metro, segundo Carlos de Encarnação a ação desta unidade não se irá resumir à mera implantação do canal ferroviário, sendo o espaço aberto aproveitado para o alargamento das áreas de espaço público mas também para a reconstrução de 12 novos edifícios e o emparcelamento de mais 8 (Carlos Encarnação, Público). A zona Azul representada na figura 36 diz respeito aos edifícios adquiridos pela Metro Mondego, com a justificação de necessidade de abertura do túnel. A justificar a extensão desta área, Guilherme Carreira, administrador da MM irá declarar que a fragilidade de algumas construções implica a obtenção de prédios periféricos em relação ao canal, que desligados de outros iriam acabar por ruir<sup>258</sup>.



**Figura 36** - Planta Via Central 1 Fonte: CoimbraVivaSRU<sup>259</sup>

<sup>258</sup> Guilherme Carreira, “Metro altera rosto da Baixa” Trevim 10 de Março de 2005

<sup>259</sup> CoimbraViva SRU “Primeira Unidade de Intervenção” Disponível em: [https://www.farmaciadigital.com/coimbravivasru-pt/unidade\\_intervencao.php](https://www.farmaciadigital.com/coimbravivasru-pt/unidade_intervencao.php) Consultado em: 06/09/2023



**Figura 37** - Planta Via Central 2 Fonte: CoimbraVivaSRU<sup>260</sup>

Esta SRU, criada cerca um mês antes pelo Ministério das Cidades será responsável a par da MM pelo processo de expropriação e demolição, que irá ocorrer entre 2005 e 2007 e estará na origem de várias ordens de despejo e na expulsão de vários habitantes e comerciantes naquelas zonas, estando previstas três fases de trabalhos num total de 31 edifícios a demolir com o objetivo de abrir caminho para a passagem do metropolitano ligeiro de superfície<sup>261</sup>. Várias semanas antes do primeiro dia de demolições, são afixadas várias placas em edifícios de habitação e comércio com a frase “o metro passa aqui” e em Março de 2005 as primeiras retroescavadoras iniciam os trabalhos, assinalando, segundo Guilherme Carreira (administrador da MM) “a transformação e requalificação do tecido citadino degradado com a criação de uma nova frente urbana e comercial e de um espaço público de qualidade”<sup>262</sup>.

<sup>260</sup> CoimbraVivaSRU “Reformulação proposta pela Unidade de Intervenção Março” de 2007 Disponível em: [https://www.farmaciadigital.com/coimbravivasru-pt/img/estudo\\_unidade\\_intervencao/07\\_c\\_adastro\\_reformulacao\\_proposta.pdf](https://www.farmaciadigital.com/coimbravivasru-pt/img/estudo_unidade_intervencao/07_c_adastro_reformulacao_proposta.pdf) Consultado a: 06/09/2023

<sup>261</sup> Lusa “Metro Mondego: demolição de imóveis expropriados arranca na Baixa de Coimbra” Público 10 de Março 2005

<sup>262</sup> Guilherme Carreira, “Metro altera rosto da Baixa” Trevim 10 de Março de 2005



**Figura 38** - “O Metro passa aqui” 2022<sup>263</sup>

Apesar de o projeto inicial prever o começo das obras do metro por Serpins<sup>264</sup>, o processo de expropriação e demolição denota alguma urgência, com a MM a requerer um contrato de urgência e declaração de utilidade pública de vários imóveis situados entre a Rua Direita e a da Sofia para efeitos de expropriação:

*“...não se recorda do mês nem consegue já apontar o ano, mas lembra-se que foi numa sexta-feira por volta das 17h00. “Talvez tenha sido em 2004”. Entra o engenheiro e uma funcionária da câmara municipal: “Carlos Alberto Mendes, proprietário da Cromagem Baía, número tal, fica notificado que, a partir de segunda-feira, fica encerrada a sua oficina”. “Eu fiquei doido”, conta. A questão foi resolvida com a ajuda da sua filha, advogada, e acaba por contar que a indemnização até foi satisfatória. Já o destino dos terrenos, não.”*

Camilo Soldado, Público, 30 de Junho de 2016<sup>265</sup>

<sup>263</sup> João Pedro Campos “Faltam quase 2 anos para andarmos de MetroBus em Coimbra” Coimbra Colectiva 8 de Fevereiro de 2023

<sup>264</sup> “Mostrando-se indignado com o facto da ordem de trabalhos da reunião do CA da MM (...) constarem as expropriações das casas da Baixinha, o autarca recordou que o projeto previa que começasse a ser implementado a partir de Serpins, e só depois Coimbra “Parece que há coisas que demoram muito tempo a fazer e outras que são muito céleres” Presidente CML Fernando Carvalho “Fernando Carvalho não viabiliza eléctrico rápido”, Trevim 14 Dezembro de 2004

<sup>265</sup> Camilo Soldado “Câmara quer uma Via Central em Coimbra mas há quem não se conforme com o projecto” Público 30 de Junho de 2016

Os empresários afetados irão logo revelar o receio de que se perfilam “fortíssimos interesses” por trás desta operação, como é o caso da proprietária da Farmácia Lusitano & Matos, que admite que ainda não sabe quais são os interesses mas que está “decidida a descobrir” e de um dos gerentes da Pastelaria Palmeira, que alude a interesse político acrescentado e que pressente a presença de interesses imobiliários, “que passam ao lado dos pequenos e médios empresários”<sup>266</sup>. O principal motivo de desconfiança diz respeito à urgência de todo o processo, tendo em conta que estavam “a cinco ou seis anos de haver elétrico ligeiro” (Helena Costa), o que não justificaria tanta pressa principalmente porque segundo estes dois representantes dos comerciantes “não houve verdadeira negociação”. Os estabelecimentos implicados na primeira fase foram a pastelaria San Remo, Palmeira, o Restaurante Silva, Primavera, Barca Serrana e a Nova Democrática, a Farmácia Lusitano & Matos, a Óptica Azevedo e a loja de brinquedos Joaninha, comércio virados para a população que trabalhava e/ou vivia ao redor desta área. No mês seguinte, três interessados admitiram impugnar o despacho<sup>267</sup> que atribuía a declaração de utilidade pública com carácter de urgência aos edifícios a demolir, alegando irregularidades da parte da MM por omitir no Comunicado de Expropriação elementos necessários e previstos no Código das Expropriações<sup>268</sup>.

O *timing* das demolições será criticado pelo Arquiteto José António Bandeirinha (na altura presidente da Associação Cívica Pró-Urbe), por ocorrer num momento em que não havia um projeto de demolição detalhado que tivesse em conta a sensibilidade daquela zona histórica: "Faz-me alguma confusão avançar-se para as demolições sem um projecto, que tem de ser de grande sensibilidade. A Rua Direita [na baixa] não é o Estádio nem é a Mondorel<sup>269</sup>", "As demolições são legítimas quando há um projeto motivador, que prove que a

---

<sup>266</sup> Helena Costa e António Pereira “Empresários receiam que se perfilam “fortíssimos interesses” Campeão das Províncias 10 de Março de 2005

<sup>267</sup> Despacho n<sup>o</sup>6583/2005 (2<sup>a</sup>. Série), de 28/2/2005, do Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, publicado no Diário da República - II Série, de 30/3/2005 da autoria de Jorge Borrego

<sup>268</sup> R.A. “Expropriações Inerentes ao Metro Mondego postas em xeque” Campeão das Províncias 28 de Abril de 2005

<sup>269</sup> O arquiteto faz referências às demolições que ocorreram para se poder construir o Dolce Vita (atual Alma Shopping) e o Forum Coimbra - José Bandeirinha “Demolições na Baixa avançam” Jornal de Notícias 23 de Março de 2005

cidade vai ficar melhor depois das demolições. Caso contrário não tem sentido”<sup>270</sup>. Estas declarações, feitas num debate sobre o MM são apoiados por outros participantes, como o Arquiteto Luís Sousa, que considera que qualquer dos edifícios demolidos poderia “não ter ido abaixo” e que não se tratava “de uma desconstrução cirúrgica mas sim de demolição pura e dura”<sup>271</sup>.

Em Fevereiro de 2007, os deputados do Bloco de Esquerda na Assembleia Municipal de Coimbra interpõem uma providência cautelar sobre as demolições na Baixa da cidade com o propósito de tentarem travar o processo em curso, justificado pela existência de zonas de sombras acerca da sua legalidade - nomeadamente o desrespeito das condicionadas da Declaração de Impacte Ambiental. Os membros do partido questionam-se igualmente, face a toda a pressa com que as demolições ocorreram, num contexto em que a construção da segunda linha estaria prevista para 2011, perguntando se não estariam a assistir “a uma estratégia de tudo arrasar para construir de novo e mais barato, uma estratégia possivelmente motivada pela lógica economicista dos interesses da construção e da especulação imobiliária?”<sup>272</sup>. A sociedade MM será finalmente acusada de irregularidades no processo de demolições pela Inspeção-Geral do Ambiente e Ordenamento do Território, devido ao incumprimento relativo à apresentação do projeto de execução da obra e à apresentação do relatório de conformidade com a Declaração de Impacte Ambiental. Deste modo, mais de dois anos depois do início do processo, o Tribunal de Coimbra irá condenar a MM a pagar uma multa de 10 500 euros por não ter realizado a avaliação de impacte ambiental devida antes da primeira fase das demolições. Face à acusação, a empresa, à época liderada por José Mariz, irá declarar que as demolições eram consideradas por ela como trabalhos prévios de execução do projeto e que por isso não tinham considerado haver necessidade de qualquer avaliação de impacto ambiental<sup>273</sup>. Alguns meses depois, em 2007, uma petição (com mais de 400 assinaturas) contra as demolições será dinamizada pela

---

<sup>270</sup> José Bandeirinha “Demolições na baixa sem projecto” Diário de Coimbra, 23 de Março de 2005

<sup>271</sup> Luís Sousa “Demolições na Baixa avançam” Jornal de Notícias 23 de Março de 2005

<sup>272</sup> Comunicado Imprensa Bloco de Esquerda, 9 de Fevereiro de 2007 p.2

<sup>273</sup> André Jegundo “Tribunal de Coimbra condenou a Metro Mondego por demolições ilegais” Público, 28 de Abril de 2007

associação Ofício do Património e da Reabilitação Urbana (OPRURB) e entregue na Câmara Municipal, pondo em causa a legitimidade deste processo: "Qual a legitimidade de promover a destruição do coração da cidade medieval sob o argumento dos edifícios que o constituem se encontrarem em mau estado de conservação, numa altura em que a engenharia permite soluções de reforço estrutural, de consolidação e de conservação cada vez mais evoluídas?" Para os peticionários o que estava em causa era a opção por uma solução mais fácil e que melhor servia os interesses da MM e não do património e da população: "não há razões que justifiquem a destruição deliberada, organizada, meticulosamente preparada sob a capa de uma legalidade apressada e tecnicamente discutível que permitam descaracterizar irreversivelmente todo um núcleo urbano homogéneo e sedimentado"<sup>274</sup>. Posto isto, a Empresa MM, gastará cerca de um milhão de euros em estudos de proteção ambiental e patrimonial após ser forçada a submeter um relatório de conformidade ambiental à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) que acabará por ser aprovado em Setembro de 2010, permitindo à empresa poder retomar o processo de demolições iniciado 5 anos antes. Este atraso irá ser mal digerido pela MM nomeadamente pelo seu Presidente entre 2007 e 2011, Álvaro Maia Seco que afirmará: "Estou há três anos na Metro e ainda não consegui demolir uma pedra. Estes processos demoram tanto tempo que estamos a gastar dinheiro para manter de pé o que é mais tarde para demolir"<sup>275</sup>. Durante este hiato de tempo, esta zona tipicamente comercial (embora já com sinais de degradação socioeconómica claros) que até 2005 fazia ainda parte de um dos núcleos centrais de comércio por excelência da cidade, irá degradar-se ainda mais, piorando as condições de habitabilidade da zona, relegando-a a uma posição de claro abandono e degradação. Mais uma vez, as promessas de melhoramento e de reabilitação e revitalização urbana fazem-se às custas não só da destruição como de um processo de desposseção que retira o direito à cidade aos cidadãos.

---

<sup>274</sup>Filipe Mário Lopes, Público "Petição contesta legitimidade e necessidade das demolições do metro na Baixa de Coimbra" Público, 19 de Novembro de 2007

<sup>275</sup> Álvaro Maia Seco "Metro Mondego prevê reiniciar demolições na Baixa de Coimbra até ao final do ano" Público 1 de Setembro de 2010

Por fim, observa-se em Coimbra um terceiro elemento de destruição. Em Setembro de 2022 começam a ser abatidas várias árvores junto aos corredores por onde passará o Metrobus. A partir deste momento, o ClimAção Centro mobiliza-se procurando conhecer o plano de abate de 663 árvores da MM, de modo a tentar agir a tempo de impedir o provável abate de 5 plátanos na Avenida Emídio Navarro, incluindo um centenário que data da construção da avenida. Para o grupo, o corte de mais de 600 árvores implica a criação de ilhas de calor num contexto climático cada vez mais quente, que lhes parece despropositado, tendo em conta que que “na melhor das hipóteses só as [árvores] vamos voltar a ter daqui a 20, 30, 40 anos” (Miguel Dias, entrevista). Miguel Dias revela-se indignado com o anúncio dado pela empresa de que por cada árvore abatida irão plantar três: “Mesmo esta lógica que eu chamo de *coisificar* as árvores, como se fosse mobiliário urbano, porque este discurso (...) para mim é um discurso completamente inaceitável...”, “e não verificável” refere Bruno Batista, do mesmo grupo, “quantas vão chegar a adultas?” (Bruno Batista, entrevista) “e onde as vão plantar?” (Miguel Dias, entrevista). Para os dois elementos do grupo criado em 2018, o principal problema consiste na transposição de um projeto que seria de *light rail* para um completamente diferente, mas mantendo a rigidez e a inflexibilidade como se tratasse de um sistema fixo de ferrovia. Para exemplificar, utilizam o exemplo das rotundas, que em vez de serem contornadas “para não reduzir a velocidade” irão ser atravessadas pelo metrobus, implicando o abate de árvores para esse atravessamento (Miguel Dias, entrevista). Outro exemplo que utilizam é o de uma praça junto ao Estádio, que tinha 27 árvores “em que 4 estariam eventualmente a conflitar com a linha” do metrobus mas que ficava sem nenhuma segundo os planos da sociedade, revelando que “...todo este projeto foi feito à revelia da carta da estrutura verde da cidade” (Miguel Dias, entrevista) “e meteram 20 e tal candeeiros...ia ser a praça mais bem iluminada de noite e de dia, porque uma praça daquela dimensão, sem sombra... de dia... com um chão em cimento...” ironiza (Bruno Batista, entrevista).

Uma das principais indignações dos membros do grupo é relativa à transparência de todo o processo: “O plano não foi discutido pela cidade. Não

houve verdadeira discussão pública deste projeto” houve de facto há alguns anos uma, em termos legais “foi colocada online, houve um edital... um aviso, mas discussão com a cidade não houve, não existiram maquetes online para as pessoas verem.. ainda hoje não há” (Miguel Dias, entrevista). O grupo justifica que não participou na discussão pública na altura porque ainda não existia, mas que souberam por jornalistas que cidadãos a título individual alertaram para o crime que seria abater aquelas árvores, uma participação que claramente não se traduziu em nada. Os planos de abate a que tiveram acesso foram eles que os solicitaram e mesmo assim apenas tiveram os relativos à primeira linha, não lhes tendo sido entregue o da linha do Hospital. Relativamente à MM, após alguma insistência conseguiram reunir com representantes da sociedade, que lhes garantiram ter em conta uma possibilidade de alteração do circuito dependente do plano alternativo que estes enviassem. Porém, no dia útil seguinte, em reunião com a Vereadora Ana Bastos foi lhes dito que o plano que tinha sido entregue teria “externalidades e implicações que se traduzem no abaixamento expressivo dos padrões de qualidade do projecto”<sup>276</sup>. Miguel Dias revela não compreender esta decisão referindo que depois disso pediram outra reunião para esclarecer as incompatibilidades que a MM via no traçado proposto pelo grupo mas “nunca mais fomos recebidos, nunca mais responderam aos nossos mails”, uma atitude que Miguel Dias considera gravíssima e prepotente. “Há aqui lógicas de atuação que são prepotentes porque a discussão pública existe apenas porque tem que existir” (Miguel Dias) “um *performer*, é para *inglês ver*, tudo é feito para que a obra seja feita, não interessa que obra” (Bruno Batista). Miguel Dias revela que na discussão que teve com a MM expôs o seu ponto de vista e colocou quatro questões ao Presidente do CA que não respondeu a nenhuma, considerando que não conseguiu obter nenhuma resposta às suas dúvidas e não fez absolutamente nenhuma diferença ter ido ou não à reunião (Miguel Dias, entrevista).

Apesar do abate de árvores ter sido julgado pelo Tribunal Administrativo e Fiscal (TAF)<sup>277</sup>, no seguimento de uma providência cautelar interposta pelo Arquiteto Nuno Martins e do abate destas ter sido temporariamente suspenso, a

---

<sup>276</sup> Camilo Soldado “Metro Mondego estudou alternativas mas confirma abate de plátanos em Coimbra” Público 6 de Setembro de 2022

<sup>277</sup> Tendo como réus do processo da CMC, a MM, a IP (dona da obra) e o Ministério do Ambiente e da Ação Climática.

Infraestruturas de Portugal (IP) irá contestar esta ação, levando a que o Tribunal levante a suspensão. Segundo Miguel Dias (entrevista) a decisão “que justificou voltar atrás com o abate de árvores foi a declaração de interesse público”, o motivo que em 2005 já tinha permitido a demolição dos prédios na via do Bota Abaixo.

Outros dos pontos referidos pelo grupo é o da narrativa que eles consideram alimentar a urgência e a falta de flexibilidade para alterar o projeto: a narrativa “da obra feita”, “claramente a obra é para passar... bem ou mal, *torta ou a direita*... é para se fazer e todos os pequenos à parte são pormenores” (Bruno Batista, entrevista). Segundo Miguel Dias “este executivo camarário tem uma narrativa: eles são os *fazedores*... Esta cidade esteve décadas sem avançar e que são eles que vão fazer” (Miguel Dias, entrevista). Bruno Baptista (entrevista) refere que o objetivo é apresentar “qualquer coisa” à população, “o que interessa fazer é a obra não é criar cidade ou mobilidade dentro da cidade” independentemente dos prejuízos que essa visão possa ter, daí, segundo estes não parecer ter havido um momento de reflexão que ponderasse as insuficiências claras do projeto.

Por outro lado, as promessas de sustentabilidade do metro são questionadas: “a questão resume-se àquilo que o Presidente da MM disse de forma muito clara e muito honesta: a solução que eles estão a apresentar é a que melhor serve o trânsito automóvel, eles querem metro mas querem manter todas as faixas automóveis”. De facto, não é possível afirmar que as árvores estejam a ser cortadas para fazer passar o metro (elas já existiam quando os comboios passavam), mas sim para permitir que o metro não diminua faixas rodoviárias. Para o grupo, esta opção deve-se provavelmente a uma escolha política curto-prazista, que não quer desagradar ao eleitorado “Tirar faixas de automóveis da cidade no curto prazo não dá votos” (...) Eu acredito piamente que os autarcas com estes tipos de obras preocupam-se com o que têm a ganhar ou a perder a curto prazo, ninguém gosta de afrontar uma população que não tenha os melhores hábitos. Eu acho que tem a ver com questões eleitoralistas.

Eu percebo a lógica mas acho que um autarca moderno tem que ter uma certa coragem e uma visão moderna da cidade” (Miguel Dias, entrevista).

### **V. III Reflexão acerca da pertinência do projeto atual**

Face a todas as dimensões negativas do projeto que se acumularam durante o seu conturbado processo seria bom imaginar que agora, ao final de 30, as populações teriam finalmente acesso a uma solução que considerassem satisfatória. Contudo, a principal constatação que se retira das conversas tidas com os diversos envolvidos é que esta não é, nem de perto nem de longe, a melhor solução, nem para substituir o Ramal da Lousã, nem, do ponto de vista do trajeto, para servir convenientemente as populações de Coimbra: “é uma solução de segunda” (Bruno Batista, entrevista). O porta-voz do CURL considera que mesmo que não seja uma vitória, esta solução apenas existe nos dias de hoje devido ao esforços das populações, que durante estes 30 anos reivindicaram pelos seus direitos: “se não tivéssemos lutado este processo seria para esquecer na totalidade... são ‘umas migalhas, mas migalhas também são pão’. Veja o que representa na vida de uma pessoa, 100 pessoas, 1000 pessoas... o que isso representa de retrocesso daquilo que foi uma conquista fabulosa da monarquia [a construção do Ramal em 1906]. A posição [dos defensores do Ramal] não venceu, foi traída, denegrada e não foi ouvida no seu âmago, mas se há alguma coisa ainda porventura teremos, também se deve à nossa persistência. Este processo passou por muitos governos... Isto na vida de uma sociedade na vida das pessoas é muito” (Casimiro Simões, entrevista).

Do ponto de vista técnico, os membros do ClimAção apontam as principais desvantagens: o desgaste dos pneus, as baterias que o alimentam, que eventualmente terão que ser substituídas e o facto de nunca ser um modelo tão fiável como o *light trail* e como o comboio. Heitor Sousa, conta que na altura da publicação do estudo do LNEC “teve a oportunidade de [se] insurgir contra alguns dos pressupostos que o estudo tinha” nomeadamente no que diz respeito ao impacto ambiental, numa altura em que já se sabia que o transporte ferroviário era o mais limpo e mais redutor de custo-benefício para a sociedade. A solução metrobus comporta uma questão muito importante para o deputado:

a sua bateria dura apenas 10 anos e “o problema dos autocarros elétricos é o facto das baterias custarem tanto quanto autocarros novos”, assim a solução é apresentada como mais “rentável”, porque o investimento inicial é muito mais baixo ( não só porque não tem infraestrutura como também porque o custo dos autocarros é inferior aos das carruagens) levando a que o custo a longo prazo não seja tido em conta utilizando “pressupostos que colidiram com uma avaliação mais justa e que protegessem as soluções de transporte mais perenes e resilientes” (Heitor Sousa, entrevista). Outra questão levantada por Heitor Sousa é a questão do carregamento do metrobus, que necessita de carregar 30 minutos para poder regressar na viagem de volta, o que obviamente implica um hiato de espera importante entre cada viagem. Por outro lado, existe a óbvia constatação de que este modelo não é um modelo muito expandido a nível europeu, ao contrário do que acontece com os metro ligeiros de superfície, que implica um conhecimento a nível da manutenção muito específico, que deve ser dominado. O deputado também demonstra reticências relativas à vontade de se criar uma rede (de se expandirem outras linhas) “que eu saiba as experiências que existem são apenas de linhas e não de redes de metrobus, não se conhecem zonas densamente urbanas onde o metrobus ande. São normalmente zonas periféricas, com pouco tráfego e cruzamentos. Os metrobus andam bem aí onde veículos autónomos poderão andar” (Heitor Sousa, entrevista).

Relativamente à experiência de mobilidade, a principal preocupação de Pedro Curvelo (entrevista) é o tempo de viagem que ainda não foi anunciado. Para o porta-voz do LPR “gastaram-se milhões mas o resultado é inferior” porque este sistema tem um guiamento óptico nos túneis e nas pontes o que implica a redução de velocidade menos 20 a 30 quilómetros por hora, logo, “por questões de segurança vai demorar mais tempo. Se eu fosse dizer ao meu avô em 2001 que se iam gastar não sei quanto milhões” mas que a nova solução iria “demorar mais 10 ou 15 minutos ele ia-se rir” porque o que conta para as pessoas é o tempo, logo o sistema proposto apresenta pior qualidade. Para Casimiro Simões (entrevista) outro problema diz respeito à inexistência de casas de banho, uma comodidade que perderam com o fim da linha.



**Figura 39** - Cartoon de José Oliveira publicado no *Trevim* a 27 de Fevereiro de 2003

No capítulo “qualquer semelhança não é pura coincidência” Gonçalves (2010) reflete acerca da semelhança do percurso dos antigos trolleys da cidade com o percurso que irá percorrer o novo sistema de mobilidade. Apesar da análise comparar o sistema tram-train, no sentido em que o percurso se manteve praticamente o mesmo, esta coincidência continua a ser de atualidade: “as futuras linhas urbanas do metro surgem quase em sobreposição com as linhas do antigo eléctrico” (Gonçalves, 2010). O sistema de eléctrico em questão diz respeito ao eléctrico inaugurado em Coimbra em Janeiro de 1911 e noticiado como “o mais notável acontecimento da vida coimbrã...”<sup>278</sup> constituído por três linhas, que passariam a coexistir e a partilhar as ruas com a circulação de cavalos, ciclistas e pessoas (Gonçalves, 2010). A partir dos anos 20, esta rede será ampliada passando a constituir uma rede de transporte com muita adesão da população. Apesar disso, na década de 50 os serviços municipalizados anunciam a vontade de substituição progressiva dos eléctricos por troleicarros e por autocarros e regista-se consequentemente a compra destes dois tipos de veículos confirmando uma viragem que deixa para trás o eléctrico, considerado como “o tipo de transporte que o progresso vai tornando obsoleto e por cuja eliminação das ruas da cidade muitos pugnam – e que acarreta menor

<sup>278</sup> S.a. (s.d.) História dos Transportes Urbanos de Coimbra Coimbra: SMTUC Disponível em: <https://www.smtuc.pt/quem-somos/historia-dos-transportes-urbanos-em-coimbra/> Consultado a 04/09/2023

*prejuízo por ser o que exige menor dispêndio na manutenção e conservação*<sup>279</sup>. Na entrada para os anos 70, são os autocarros que existem em maior número até que, em 1976 os autocarros passam claramente a ser o meio de transporte coletivo mais utilizado em Coimbra, registando-se o número de 70 autocarros, 27 troleicarros e 12 elétricos em 1980. Nos anos 90 os troleicarros também começam progressivamente a ser deixados de lado até, no ano de 1999, serem totalmente substituídos por autocarros. Este investimento na frota movida por combustíveis fósseis e guiada pela rodovia coincide, como seria de esperar, com os timings do projeto de modernização da sociedade portuguesa, sendo, mais uma vez, melhor compreendido à luz do que se passa a nível nacional.



**Figura 40** - “Coincidência entre elétricos e MM” (MLS a vermelho e primeirinhas linhas do autocarro elétrico a azul) retirado de Gonçalves (2010) p. 130

É neste contexto que o porta-voz do grupo LPR refere: “eu penso que o sistema de metrobus provavelmente será a melhor solução mas convém não esquecer

---

<sup>279</sup> S.a. (s.d.) História dos Transportes Urbanos de Coimbra Coimbra: SMTUC Disponível em: <https://www.smtuc.pt/quem-somos/historia-dos-transportes-urbanos-em-coimbra/> Consultado a 04/09/2023

que Coimbra já teve um “metrobus” que foram os trolleys (...) era um autocarro eléctrico com pneus. Esse sistema funcionou nos anos 70/80 e veio substituir os eléctricos que já existiam” (Pedro Curvelo, entrevista). O engenheiro afirma ainda que quando a solução do metrobus foi anunciada, pensou que para Coimbra “seria voltar aos eléctricos” dos tempos antigos (Pedro Curvelo, entrevista).

Miguel Dias não pensa que os sistemas se equivalem, referindo que a linha de eléctricos servia muitas mais pessoas, seguindo um sistema circular que acabou por servir praticamente toda a gente que se quisesse deslocar à Baixa. Já esta linha é considerada pelo porta voz do ClimAção como muito estanque: serve Lousã e Miranda do Corvo, serve o polo Hospitalar e quem vive em junto à linha, porque falta uma linha que ligue a zona da Solum à Praça da República. Para Pedro Curvelo o sistema deveria ser anelar, considerando igualmente a necessidade de uma ligação entre a Solum e os Arcos do Jardim, que tornasse mais interessante as ligações para quem vem da Lousã mas também dentro da própria cidade, tendo em conta que a linha do Hospital tem potencial “mas que neste momento está desenquadrada de uma malha urbana que venha a ser interessante”. Na falta desta ligação, o trajeto de quem venha do outro terminus da linha (Serpins), será, até aos Hospitais muito extensa, tornando-a pouco atrativa em termos de duração de viagem (Pedro Curvelo, entrevista). Já Bruno Batista considera que o sistema pode ter algum sucesso, mas tudo dependerá da frequência, da fiabilidade e da reorganização da rede atual da frota dos SMTUC. Os dois consideram que os decisores, para além de tratarem esta linha de uma forma estanque, ignorando a flexibilidade do transporte, também se estão a guiar por um plano com 20 anos, sem ter em conta as transformações que se produziram na cidade de Coimbra entretanto: “Estes estudos parece que não expiram. Parece que os prazos não existem. É perfeitamente razoável que o prazo expire... Tenho uma licença e se não construir em dois anos tenho que tirar outra licença. No projeto do MM temos um projeto que já vem há não sei quantos anos e nunca expirou.. em 20 anos o Mundo mudou muito e estas coisas não expiram... o objetivo mais um vez é fazer a obra... não interessa a qual” (Bruno Batista, entrevista) referindo exemplos como o do Polo-II e o da Quinta da Portela como alternativas que deveriam ter sido tidas mais em conta e

o do Norton de Matos como uma zona que acham que não vai atrair os níveis de utilização esperados. Por outro lado Coimbra é uma cidade ainda muito centrada na utilização do transporte individual:

*“Desde os anos 80 as pessoas têm que sair de casa com o carro, estacionar grátis, numa zona em que o m2 é super carro e querem o poder de deixar a sua lata no centro da cidade sem pagar. Se dimensionarmos uma cidade em que isso é possível, chegamos ao cúmulo de não ter cidade, temos ruas, estacionamento e torres de estacionamento, que criam ambientes urbanos um bocado distópicos. As pessoas de Coimbra gostam muito quando viajam para o estrangeiro, mas depois não estão disponíveis para o fazer na sua própria cidade. Eu tenho amigos que vivem em países europeus com dimensão parecida a Coimbra, sabem que se quiserem ir para o centro de carro têm que pagar, mas depois quando vêm cá de férias acham ultrajante não conseguir ir para a baixa e ter que pagar... acham que por isso é que a baixa está morta. Na cidade onde cresceram sempre fizeram tudo de automóvel e não conseguem fazer um paralelo.”*

Luís Neto, entrevista

É neste contexto que segundo os elementos da ClimAção será difícil a mudança de hábito, principalmente num projeto como este que penaliza a utilização de viatura individual no estacionamento (tentando manter o número de faixas rodoviárias pré-existente ao metrobus). Até porque para estes, “o metro e os transportes públicos nunca vão funcionar decentemente se for fácil continuar a utilizar o carro” (Bruno Batista, entrevista).

Por fim, outro elemento criticado relativamente a esse sistema é o contraste entre as imagens veiculadas dos primeiros anos em que foi anunciado e o cenário real. Pedro Curvelo contrasta as imagens veiculadas numa reunião de apresentação do Metro no início do milénio: “eles mostraram imagens muito bonitas. Imagens com relvados. O metro era *amigo das pessoas*. Podia travar rapidamente. Tinha uma integração urbana... era uma coisa bonita...” com o cenário com que se tem deparado desde a construção das novas paragens e da via de circulação dedicada. Para ele, o metro passou a ser um *bunker*. Quando olha pela janela só vê *rails* metálicos, redes... “eu dizia: o metro é um leão... eles estavam a enjaular o metro. Uma coisa que era *amiga das pessoas* e bonita passou a ser uma fera que tiveram que enjaular... aqui na Lousã abateram as árvores todas para meter faixas de proteção” (Pedro Curvelo, entrevista). Os membros do ClimAção fazem a mesma constatação para a linha de Coimbra, Bruno Batista diz que este projeto parece “à anos 70”, nomeadamente no que

diz respeito à utilização de Betão na via e paragens: “Se andares pelas obras vais ver muros por todo o lado. O impacto desta obra é completamente brutal (...) destruíram toda a cintura verde do Hospital da Universidade e substituíram por um muro de betão de quase 10/12 metros”, revelando-se uma obra com um impacto ambiental brutal” (Miguel Dias) apesar de não haverem estudos nem da pegada de carbono da operação nem da construção da linha (Bruno Batista), outra contradição do projeto que sempre foi anunciado como sustentável.

Posto isto, as conversas tidas com membros de movimentos que tiveram que lidar de perto com as ambições do projeto permitem-nos revelar um sentimento de desilusão praticamente transversal a todos os envolvidos ora face à solução encontrada ora face à forma como esta tem sido ou vai ser implementada na cidade. Se ao longo destes 30 anos, as populações afetadas se mobilizaram de formas diversas, é possível constatar, pela forma como o projeto avança à sua margem, que, no fundo, nunca foram tidas em conta. Existe de facto um diálogo entre a população e os órgãos eleitos ou com o Estado Empresarial - a MM - mas esse contacto não traduz praticamente nenhum efeito do ponto de vista prático, deixando os elementos que se envolvem com “os decisores” com um sentimento de que as suas reivindicações não são tidas em conta. Do lado de Lousã e Miranda do Corvo, um projeto que surge para responder a problemas inerentes ao Ramal transforma-se, passado 30 anos, num projeto que, para alguns elementos, traz novos problemas, revelando-se uma solução com insuficiências que a modernização e eletrificação do Ramal nunca teria tido. Do lado de Coimbra, o processo de embelezamento da cidade, quer na zona da via central, quer na margem ribeirinha que implica o encerramento da Estação de Coimbra-A também resultam em transformações importantes no quotidiano de uma parte da população por elas afetada, produtora de diversos constrangimentos. É com bases nestas constatações que é possível considerar que as promessas do projeto diluem-se na realidade económica, social e geográfica em que se projetam, passando de uma realidade imaginada positiva - produtora de modernidade, crescimento e eficácia - para uma realidade vivida com várias dimensões negativas - produtora de sofrimento, espera e frustração.

## **Conclusão**

“The facts of contemporary history are also facts about the success and the failure of individual men and women (...) Neither the life of an individual nor the history of a society can be understood without understanding both. Yet men do not usually define the troubles they endure in terms of historical change and institutional contradiction”

The Promise, Sociological Imagination Mills, p.2

Esta dissertação procurou aprofundar ao longo destas páginas a análise do processo de modernização da sociedade portuguesa que ocorreu a partir da sua entrada na CEE, adoptando como ângulo de análise as principais transformações que se operaram a nível do plano local, nomeadamente as que dizem respeito à construção de um modelo de governamentalidade que podemos designar como neoliberal. Para tal, apoiou-se num objeto de estudo complexo, um projeto com uma duração temporal particularmente extensa que resistiu mesmo assim até aos dias de hoje - o projeto de Metro Mondego - que pela sua riqueza em termos de transformações operadas a nível jurídico-institucional, constitui um exemplo particularmente pertinente para compreender este novo modelo. Em vez de partir de uma análise que procura estabelecer ligações entre o projeto de modernização neoliberal e o caso de estudo, a história do Metro Mondego é contada de forma a colocar em evidência as conexões óbvias que tem com este modelo de governamentalidade, sem o qual nunca poderia ser compreendido. Ao analisar o caso de estudo, tendo em conta o plano macro no seu pano de fundo, a investigação permite chegar muito mais profundamente às razões de disfuncionalidade e conflitualidade que este projeto apresenta e que, segundo o argumento apresentado, vão além da cupidez e incompetência de alguns dirigentes políticos, ainda que a atuação destes, num quadro institucional e económico específico que procurámos revelar, tenha sido obviamente determinante.

Tendo isto em conta, foi possível reavaliar os impactos negativos que este projeto teve na população por ele afetada, permitindo expandir a análise do processo para fora do plano meso, pontual, local e regional (para onde tem sido muitas vezes apontada) interligando este nível intermédio com o plano macro, estrutural, nacional e europeu do qual emana, permitindo fazer uma ponte entre

o *sofrimento social* e o projeto de governamentalidade neoliberal dominante na União Europeia, que transformou nas últimas décadas as lógicas de atuação do Estado português.

Ao partir da análise das transformações que este operou a nível do processo de gestão urbana, argumentado por determinados autores como um dos principais cenários para onde este modelo se projeta (Lefebvre, 1974; Harvey, 1985, 1996, 2012), a aplicação deste modelo de governação neoliberal é utilizado para dois principais momentos do projeto de Metro Mondego: 1) o momento de legitimação e de construção do argumento que o sustenta como necessário para os três municípios e 2) no momento labiríntico, disfuncional e conflituoso da sua concepção e desenvolvimento. O primeiro momento ajuda-nos a revelar a lógica por detrás da concepção do projeto, uma lógica de distinção que se apoia na dimensão simbólica que um projeto como estes pode trazer para a cidade de Coimbra que delega para segundo plano a sua utilidade principal - a função de mobilidade. Esta sobreposição do “símbolo à substância”, ou “da estética à utilidade”, tem consequências profundas do ponto de vista dos argumentos mobilizados. A necessidade do projeto dependeu da mobilização de um argumentário que assenta sobre *terras movediças*, um terreno volátil de promessas e expectativas que dificilmente poderiam justificar determinadas opções feitas para o projeto, como no caso no Concurso Público Internacional de 2005 que coloca em evidência o desinteresse de Coimbra relativo “ao projeto de mobilidade intermunicipal” que prometeu defender no início, quando aceita a proposta do Estado de supressão do troço entre Lousã e Serpins por questões de viabilidade financeira e a condição de diferentes soluções técnicas para todo o troço *para lá* de Ceira, colocando a linha do Hospital em vantagem relativamente ao Ramal da Lousã.

Por outro lado, o modelo de governamentalidade neoliberal que se reflete nas novas lógicas de gestão descentralizada e empresarial do poder local é essencial para a compreensão do processo de desenvolvimento do projeto que se faz a partir de uma sociedade anónima de capitais públicos detida em minoria pelos municípios (14% cada nos dias de hoje). Primeiro porque o projeto é desenvolvido partindo de uma visão do mercado e das formas de gestão empresariais como a melhor forma de gestão, colocando as autarquias como

acionistas da sociedade anónima MM que se comporta como uma empresa, organizando a sua atividade, delegando funções e objetivos e coordenando as tarefas necessárias à prossecução dos seus interesses, delegando várias funções a entidades privadas de quem passa a depender. Depois, porque essa lógica que depende da prossecução de interesses específicos leva, na realidade, a um disfuncionamento total de todo o processo, com cada um dos acionistas e outras entidades envolvidas no projeto a defenderem a sua posição - o Estado defende o controlo da despesa, os líderes das autarquias defendem as promessas da sua agenda; a UE de quem dependem a nível de financiamento defende a sustentabilidade económica do projeto, as outras sociedades com quem dialoga como a SRU, o Fundo de Investimento Imobiliário, a REFER, e a CP defendem igualmente os seus interesses - acabando por impedir uma efetiva colaboração profícua produtora de uma solução que sirva os interesses da população. Esta realidade parece apontar para um cenário em que a *projetificação* do planeamento urbano absorve muita energia para o cumprimento de interesses particulares e específicos às entidades que nela participam, esvaziando o planeamento de lógicas perenes alimentadas por uma visão a longo prazo capaz de “produzir” cidade para os cidadãos, um cenário específico que demonstra a forma como o projeto de Estado Social e o noção de serviço público se está a desintegrar *pelo caminho*. Para além disso, a análise deste modelo de governamentalidade a partir da concepção do MM permite ainda confrontar as promessas da Nova Gestão Pública com o que acontece do ponto de vista prático, revelando que as lógicas de atuação da administração tradicional se transferem para as novas unidades de gestão descentralizadas e empresariais, não produzindo alterações estruturais do ponto de vista das lógicas de corrupção, favorecimentos, sistemas clientelares e lógicas de poder patrimoniais, podendo até mesmo agravá-las.

Por fim, outra das principais conclusões é que o processo de planeamento urbano neoliberal se faz à margem dos principais afetados, revelando um lado sombrio do processo de modernização da sociedade portuguesa desenvolvido nas últimas décadas. Mais uma vez, o facto da história do projeto poder ser contada sem a população ser mencionada quando esta teve um papel extremamente ativo de contestação e mobilização relativo ao projeto ou a

elementos específicos deste, revela lógica exclusionária e destrutiva deste modelo de governamentalidade - os cidadãos estão cada vez mais a ser privados do *direito à cidade*. Não só partes da população foram lesadas durante o processo como, no final, não consideram por diversos motivos que esta solução de MetroBus entretanto anunciada, seja a melhor solução - seja do ponto vista da solução tecnológica seja da forma como está a ser implementada nos municípios. Se de facto existem mecanismos de participação cidadã ativa onde a população se pode expressar, como os Planos de Pormenor por exemplo, e se a transparência do exercício de poder permite que cidadãos se encontrem face aos órgãos eleitos ou a Conselhos de Administração de empresas públicas, não parece existir nada para além disso, esgotando-se a participação cívica no direito à palavra, que, nitidamente para o caso do MM não é depois tido em conta. Para concluir, a análise multiescalar do processo de modernização e transformação do Estado e Sociedade portuguesas permitiu contribuir para uma análise da ligação entre este processo e algumas das consequências que tem no plano mais íntimo e privado da vida dos cidadãos, contribuindo para uma melhor compreensão da institucionalização do modelo de governamentalidade em Portugal, trazendo à superfície o lado mais sombrio mas também mais invisibilizado deste processo produtor de desigualdades, constrangimentos e injustiças para determinados segmentos da população.

## Fontes

### Entrevistados:

Duarte Miranda, Movimento Cívico pela Estação Nova  
Luís Neto, Movimento Cívico pela Estação Nova  
Heitor Sousa, deputado pelo Bloco de Esquerda no Parlamento 2009-2011 e 2015-2019  
Pedro Curvelo, Lousã Pelo Ramal  
Miguel Dias, ClimAção Centro  
Bruno Batista, ClimAção Centro  
Casimiro Simões, Comissão Utentes do Ramal da Lousã  
José Orlando Reis, Movimento Defesa do Ramal da Lousã

### Referências Bibliográficas:

- Aglietta, M. (1976). *Régulation et crises du capitalisme*. Paris: Calmann-Levy
- Andrade, D. P. (2019). O que é o neoliberalismo? A renovação do debate nas ciências sociais. *Sociedade e Estado*, 34, 211-239.
- Auyero, J. (2012). *Patients of the state: The politics of waiting in Argentina*. Duke University Press.
- Bandeirinha, J. (2003) – “Projectos urbanos em Coimbra” *Inserções Seminário Internacional de Desenho Urbano «ECDJ»*. nº 6.7 (2003). 12-15
- Bilhim, J. (2014). As práticas dos gestores públicos em Portugal e os códigos de ética. *Sequência*, 61-82.
- Boas, T. C., & Gans-Morse, J. (2009). Neoliberalism: From new liberal philosophy to anti-liberal slogan. *Studies in comparative international development*. 44(2). 137-161.
- Boland, P., Bronte, J., & Muir, J. (2017). On the waterfront: Neoliberal urbanism and the politics of public benefit. *Cities*, 61, 117-127.
- Bourdieu, P. (1997). Le champ économique. *Actes de la recherche en sciences sociales*. 119(1). 48-66.
- Bourdieu, P. (1998). *Contrafogos 1: táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Bourdieu, P. (2001). *Contrafogos 2: por um movimento social europeu*. Rio de Janeiro: Zahar.

Bourdieu, P., & Boltanski, L. (1976). La production de l'idéologie dominante. *Actes de la recherche en sciences sociales*. 2(2). 3-73.

Bourdieu, P. (coord). (1993). *La misère du monde* Paris: Seuil.

Brandão, J. M. B. (1994), O comércio em Coimbra: a actividade retalhista alimentar num contexto de mudança. (Dissertação Mestrado). Universidade de Coimbra

Brito, C. F. D. S. D. (2013). Coimbra: as dinâmicas rural e urbana na construção da paisagem - Uma proposta pedagógica. Tese de Mestrado. Universidade de Coimbra

Brownill S., 2013. Just add water: Waterfront regeneration as a global phenomenon. In: Leary, M.E., McCarthy, J. (Coord.). *The Routledge companion to urban regeneration*. Londres: Routledge 45-55

Byrne, G. Bandeirinha. J. A. Grande N. Lobo R. Rabaça A. (2003). Metro ligeiro de superfície. *Inserções Seminário Internacional de Desenho Urbano*. «ECDJ». nº 6.7 16-27

Byrne. G, Bandeirinha J. A., Figueira J. Mariz G. C. (2003) Apresentação do Seminário. *Inserções Seminário Internacional de Desenho Urbano*. «ECDJ». nº 6.7 56-61

Caetano L. (2016). Governança Territorial: um caminho para a sustentabilidade das comunidades. 1º Simpósio Luso-Brasileiro sobre Modelos e Práticas de Sustentabilidade. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal, 11-12 de julho de 2016

Calvino, I. (1990). *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras.

Chenrim, P. J. S. (2008). As políticas públicas no sector dos transportes ferroviários portugueses desde 1974. Tese de Doutoramento. Universidade do Minho

Clarke, J. (2008). Living with/in and without neo-liberalism. *Focaal*, 2008(51), 135-147.

Costa, A. (2019). O Banco de Portugal e a disseminação de ideias económicas. *A ciência económica em Portugal: uma história recente*, Neves V. Reis J. (coord.). Coimbra: Almedina 99-138.

Costa, A., & Caldas, J. C. (2014). A União Europeia e Portugal entre os resgates bancários ea austeridade: um mapa das políticas e das medidas. Reis J. (coord.) *A economia política do retrocesso*. Coimbra: Almeida, 72-107.

da Silva, F. C. (2016). *O futuro do Estado Social*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos e Relógio d'Água

Davies, W. (2014). Neoliberalism: A bibliographic review. *Theory, Culture & Society*, 31(7-8), 309-317.

de Freitas, J. G. (2013). O aeroporto da região Centro: um cenário possível?. *RPER*, (34), 51-63.

De Haro F. A. Matos J. N. (coord.) (2021) Os sujeitos do Neoliberalismo Lisboa: Edições Outro Modo e Tigre de Papel

de Sousa, J. P. (2009). O Estado Novo de Salazar como um Fascismo de Cátedra - Fundamentação histórica. *Storicamente*, 5(28).

Dias, J. C. (2015). Praça do Bota Abaixo as a metonymy: urban rehabilitation in democracy. *Joelho-Journal of Architectural Culture*. (6). 206-215  
do Centro de Estudos Sociais, 183.

Ducatti, I., Alves, P. M., & Souza, T. D. S. (2021). Os efeitos do neoliberalismo sobre a administração pública portuguesa: Desvalorização do trabalho e novas formas de controlo. Anais do XII Seminário do Trabalho: Crise capitalista, precarização do trabalho e colapso ambiental.

Duménil, G., Lévy, D. (2011). The crisis of neoliberalism. Harvard: University Press.

Eliseu, S. R. T. D. N. (2017). O mundo como uma CAVE: Estratégias narrativas em Realidade Aumentada. Tese Doutoramento. Universidade do Porto

Encarnação C, Rebelo J. (2012) Como não decidir uma obra pública: um metro da razão ao erro. Coimbra: Edições Almedina

Esping-Anderson, G. (1991). The three worlds of welfare capitalism. Cambridge: Polity Press

Evans, A. M., Verga M., P., Santos, V. (2019). The state as a large-scale aggregator: statist neoliberalism and waste management in Portugal. *Contemporary Politics*, 25(3), 353-372.

Ferreira, C. (2002). “Intermediação cultural e grandes eventos. Notas para um programa de investigação sobre a difusão das culturas urbanas”, Oficina do Centro de Estudos Sociais 167.

Ferreira, C. (2005). A Expo’98 e os imaginários do Portugal contemporâneo. Cultura, celebração e políticas de representação. Tese de Doutoramento. Universidade de Coimbra

Fine, B., Saad-Filho, A. (2017). Thirteen things you need to know about neoliberalism. *Critical Sociology*, 43(4-5), 685-706.

- Fortuna, C. (2002). Culturas urbanas e espaços públicos: sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico. *Revista Crítica de Ciências Sociais*. (63). 123-148.
- Fortuna, C., & Gomes, C. S. (2013). Turismo, cidade e universidade: O caso de Coimbra. em F. Cravidão & N. Santos (Coord.), *Turismo e Cultura: Destinos e Competitividade*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. 273-296.
- Fortuna, C., & Peixoto, P. (2002). A recriação e reprodução de representações no processo de transformação das paisagens urbanas de algumas cidades portuguesas. *Projecto e Circunstância. Culturas Urbanas em Portugal. Porto. Edições Afrontamento*, 17-63.
- Fortuna, C., Peixoto, P. (1997). A reconversão simbólico-funcional dos centros históricos: o caso de Évora. Atos do IV Encontro Nacional dos Municípios com Centro Histórico, Regionalização e Identidades Locais: a preservação e reabilitação dos centros históricos. Lisboa: Edição Cosmos. 219-234.
- Fortuna, C., Peixoto, P. (2000). As novas e as velhas imagens das cidades: um olhar sobre a transformação identitária de cinco cidades portuguesas. In Atas do IV congresso português de sociologia, Coimbra, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra 1-22.
- Foucault, M. (2004) *Naissance de la biopolitique*. Paris: Seuil e Gallimard
- Francisco, D. G. (2018). Território, Projectos e Cultura do Poder em duas Metrópoles de França e Portugal: Nantes e Porto em Perspectiva Comparada. Dissertação de Doutoramento. Universidade de Coimbra.
- Franco A. S. (1994). A Economia in Reis A. (coord.) *Portugal 20 Anos de Democracia*. Lisboa: Círculo dos Leitores
- Frias, A. (2000). «Patrimonialização» da Alta e da Praxe académica de Coimbra. In Actas do IV Congresso Português de Sociologia. 1-15.
- Frias, A. e Peixoto, P. (2002). “Representação imaginária da cidade. Processos de racionalização e de estetização do património urbano de Coimbra”. Oficina do Centro de Estudos Sociais. 183.
- Galland, D. (2012). Is regional planning dead or just coping? The transformation of a state sociospatial project into growth-oriented strategies. *Environment and Planning C: Government and Policy*. 30(3). 536-552.
- Gomes, C. S. (2008). Imagens e narrativas da Coimbra turística: Entre a cidade real e a cidade (re) imaginada. *Revista Crítica de Ciências Sociais*. (83). 55-78.
- Gonçalves, G. M. R. (2010). Coimbra por entre linhas: O transporte colectivo sobre carris e a evolução do espaço urbano. Tese de Mestrado. Universidade de Coimbra

- Guedes R. Varela, R. (2013). Sindicatos, neoliberalismo e estado social em Portugal (1974-2012). *Revista Praia Vermelha: estudos de política e teoria social*. 21(1). 71-88.
- Guedes R., Pereira, R. V. (2012) Quem Paga o Estado Social em Portugal?. In: Varela, R. (coord.). Quem paga o Estado Social em Portugal? Lisboa: Bertrand. 21-70.
- Hall T. (1998). *Urban Geography*. Londres: Routledge
- Harvey (1985). *The Urbanization of Capital*. Baltimore: John Hopkins University Press
- Harvey, D. (1992). *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural (Vol. 2)*. São Paulo: Edições Loyola.
- Harvey, D. (1996). Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & debates*. 16(39). 48-64.
- Harvey, D. (2005). *Produção Capitalista Do Espaço*, São Paulo: Annablume.
- Harvey, D. (2007). *A brief history of neoliberalism*. USA: Oxford University Press
- Harvey, D. (2006). Neo-liberalism as creative destruction. *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography*. 88(2). 145-158.
- Harvey, D. (2012a). O enigma do capital. *Revista Geografares*. (10). 17-24.
- Harvey, D. (2012b). O direito à cidade. *Lutas sociais*. (29). 73-89.
- Hespanha, P., Ferreira, S., Pacheco, V. (2014). O Estado Social, crise e reformas. A economia política do retrocesso: crise, causas e objetivos. *Observatório sobre Crises Alternativas*. 189-281.
- Hood, C. (1991). A public management for all seasons?. *Public administration*, 69(1). 3-19.
- Keil, R. (2009) The urban politics of roll-with-it neoliberalization. *City*. 13(2-3). 230-245.
- Kingdon, J. W. (1995). *Agendas, alternatives, and public policies*. 2nd. NY: Haper Collins College Publisher.
- Laval, C. (2018). *Foucault, Bourdieu et la question néolibérale*. Paris: La découverte.
- Lefebvre H. (1970). *La Révolution Urbaine*. Paris: Gallimard
- Lefebvre, H. (1967). Le droit à la ville. *L'Homme et la société*. 6(1). 29-35.

- Lehrer, U. (2003). The spectacularization of the building process: Berlin, Potsdamer Platz. *Genre: Forms of Discourse and Culture*. 36(3-4). 383-404.
- Lima, M. P. C. (2019). Portugal: reforms and the turn to neoliberal austerity. In: Müller, T., Vandaele, K., Waddington, J. (coord.) (2019) *Collective bargaining in Europe: towards an endgame* Volume III,. Brussels. European European Trade Union Institute (ETUI). 483-504
- Lipietz, A., & Boyer, R. (1987). La régulation: les mots et les choses A propos de La théorie de la régulation: une approche critique. *Revue économique*. 1049-1059.
- Madureira, C. (2015). A reforma da Administração Pública Central no Portugal democrático: do período pós-revolucionário à intervenção da troika. *Revista de Administração Pública*. 49. 547-562.
- Madureira, C. (2020). A reforma da administração pública e a evolução do estado-providência em Portugal: história recente. *Ler História*. (76). 179-202.
- Magone, J. M. (2017). A Governação dos Fundos Estruturais em Portugal um caso de Europeização superficial. *Relações Internacionais*. (53). 55-69
- Maia, B. (2021). O negócio da saúde: como a medicina privada cresceu graças ao SNS. Lisboa: Bertrand Editora.
- Mäntysalo, R., Olesen, K., & Granqvist, K. (2020). 'Artefactual anchoring' of strategic spatial planning as persuasive storytelling. *Planning Theory*. 19(3). 285-305.
- Marques, R. A. (2009). A construção da imagem de Coimbra no contexto das hierarquias urbanas das cidades portuguesas (Tese de Mestrado) Universidade de Coimbra
- Marshall, T. (2013). The remodeling of decision making on major infrastructure in Britain. *Planning Practice & Research*. 28(1). 122-140.
- Mateus, A. (coord.) (2012). 25 anos de Portugal europeu: A economia, a sociedade e os fundos estruturais. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos
- Meirelles, J. C. D. (2011). A contribuição dos fundos de investimento imobiliário na reabilitação urbana. Tese de Mestrado. Lisboa: ISCTE
- Mendes, L. (2013). A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*. 5. 33-45.
- Mendes, L. (2014). Gentrificação e políticas de reabilitação urbana em Portugal: uma análise crítica à luz da tese rent gap de Neil Smith. *Cadernos MetrÓpole*. 16. 487-511.

- Mendes, L. (2015a). Globalização e novas condições para o governo neoliberal do território: Prelúdio à nova reforma da administração do poder local português. *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*. 4(1). 188-206.
- Mendes, L. (2015b). Ofensiva neoliberal, reescalamento geoinstitucional e a agenda reformista do Governo Português para o poder local. *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*, 4(2), 131-154.
- Mendes, L. (2016a). A nova reforma da administração do poder local português ou a arte diabólica neoliberal de governar o espaço-capital. *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*. 5(1). 114-142.
- Mendes, L. (2016b). Arqueologia de uma descentralização “recentralizadora”: Últimas notas subversivas sobre a reforma da administração local portuguesa. *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*. 5(2). 252-283.
- Mendes, L., Carmo, A. (2016), “State-Led Gentrification in an Era of Neoliberal Urbanism: Examining the New Urban Lease Regime in Portugal”, artigo apresentado na *International Conference Contested Cities: From contested cities to global urban justice – critical dialogues*, Madrid.
- Mendes, L. (2017). Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009. *Cadernos Metrópole*. 19. 479-512.
- Mendes, L., Carmo, A., Malheiros, J. (2019). Gentrificação transnacional, novas procuras globais e financeirização do mercado de habitação em Lisboa. In *A nova questão da habitação em Portugal*, 111–142. Coimbra: Actual Editora.
- Mendes, L. (2020). Lutas urbanas pelo direito à habitação em Lisboa em tempos de pandemia. *Cadernos Metrópole*. 23. 203-232.
- Mills, C. Wright. (2013) "The promise." *Social Work*. Routledge. 97-99.
- Mirowski, P., Plehwe, D. (coord.). (2015). *The road from Mont Pèlerin: The making of the neoliberal thought collective, with a new preface*. Harvard: University Press.
- Mudge, S. L. (2008). What is neo-liberalism?. *Socio-economic review*. 6(4). 703-731.
- Navais E. A. O. N. I. (1986). Transformações das relações de trabalho e Ação operária nas indústrias navais (1974-1984). *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 20(18/19).
- Neves, J. (2019). 1998. Portugal, uma retrospectiva. (coord) Tavares. R. Lisboa: Público e Tinta-da-China.

- Noronha, R. (2022). The Portuguese Road to Neoliberalism (1976–1989). *Contemporary European History*. 31(1). 113-128.
- Nunes, A. M., & Harfouche, A. P. (2015). A reforma da administração pública aplicada ao setor da saúde: a experiência portuguesa. *Revista de Gestão em Sistemas de Saúde*. 4(2). 1-8.
- Olesen, K. (2014). The neoliberalisation of strategic spatial planning. *Planning Theory*. 13(3). 288-303.
- Olesen, K. (2017). Talk to the hand: strategic spatial planning as persuasive storytelling of the Loop City. *European Planning Studies*. 25(6). 978-993.
- Olesen, K. (2020). Infrastructure imaginaries: The politics of light rail projects in the age of neoliberalism. *Urban Studies*. 57(9). 1811-1826.
- Olesen, M. (2012). Light Rails to Sustainable Mobility? Artigo apresentado na 26ª Conferência AESOP. Ankara. Turquia.
- Peck, J., Tickell, A. (2002). Neoliberalizing space. *Antipode*. 34(3). 380-404.
- Peixoto, P. (1995). A sedução do consumo. As novas superfícies comerciais urbanas. *Revista crítica de ciências sociais*. 43. 147-170.
- Peixoto, P. (1997). Imagens e usos do património urbano no contexto da globalização. Dissertação Mestrado. Universidade de Coimbra
- Peixoto, P. (2001). As cidades e os processos de patrimonialização: a corrida ao estatuto de património mundial e a identidade simbólica das cidades. *Cidade e Metrópole: Centralidades e marginalidades*. 171-179.
- Pena, P. (2014). *Jogos de Poder*. Lisboa: A Esfera dos Livros
- Pereira, A. V. (2017). Gestão de investimentos públicos em infra-estruturas ferroviárias: caso do metro do Mondego, lições e proposta de método de controlo preventivo. Tese Mestrado. ISCTE
- Pereirinha, J. A., Carolo, D. F. (2009). A construção do Estado-Providência em Portugal: evolução da despesa social de 1935 a 2003. Lisboa: Gabinete de História Económica e Social
- Pereirinha, J. A., Carolo, D. F. (2009). A construção do Estado-Providência em Portugal: evolução da despesa social de 1935 a 2003. Working paper 36 Lisboa: Gabinete de História Económica e Social
- Pinson, G. (2009). *Gouverner par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Pinson, G. (2020). *La ville néolibérale*. Paris: Puf.

- Polanyi, K. (2013). A grande transformação. Lisboa: Leya.
- Pureza, J. M. (2012). Europa: imaginação e punição. *Le Monde Diplomatique Edição Portuguesa*: Março.
- Reis, J., Rodrigues, J., Santos, A., & Teles, N. (2013). Compreender a crise: a economia portuguesa num quadro europeu desfavorável. *Anatomia da crise: identificar os problemas para construir alternativas*. Coimbra: Centro de Estudos Sociais. 12-71.
- Rocha, J. A. (2000). O modelo pós-burocrático: a reforma da Administração Pública à luz da experiência internacional recente. *Forum 2000: Reforma do Estado e Administração Gestonária*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 3-4 Julho de 2000.
- Rocha, J. A. (2005). Regionalização no Âmbito da Gestão Autárquica. Coimbra: Almedina
- Rodrigues J. (2022) O neoliberalismo não é um slogan. Lisboa: Tinta da China
- Rodrigues, J., Santos, A. C., & Teles, N. (2016). A financeirização do capitalismo em Portugal. Lisboa: Leya.
- Rodrigues, M. (2007). A gestão pública nos governos locais: uma era de mudança e modernização. In XII Congreso del CLAD. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo.
- Rodrigues, M. L., e Silva, P. A. (2015). Governar com a Troika: políticas públicas em tempo de austeridade. Coimbra: Almedina.
- Rodrigues, M., & Araújo, F. (2005). A nova gestão pública na governação local. IN 3º Congresso Nacional de Administração Pública. Lisboa
- Rosas . F, Louçã F, Fazenda L., Costa J, Honório C (2010) Os Donos de Portugal: Cem Anos de Poder económico (1910-2010). Porto: Edições Afrontamento
- Rosas, F. (2014). Ser e não ser. A Revolução portuguesa de 1974/1975 no seu 40 o aniversário. *Sigila*. (2). 171-182.
- Rossa, W. (2003) Coimbra como um território. *Inserções Seminário Internacional de Desenho Urbano «ECDJ»*. nº 6.7 6-11
- Ruivo, F., Francisco, D. (2007). Poderes locais em perspectiva comparada. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 77, 03-09.
- Ruivo, F., Francisco, D., Gomes, C. A. (2011). O poder local português e a construção europeia: o estado labiríntico revisitado. Coimbra: Almedina

Ruivo, P. (2010). O Metro Mondego no contexto das políticas públicas locais. Dissertação de Mestrado. Universidade de Coimbra.

Sá, J. A. V., & Santos, A. B. (1998). A reforma das finanças locais na ótica da nova gestão pública. Cadernos de Económico Documento de Trabalho nº3/98 Lisboa Instituto Superior de Economia e Gestão

Salgueiro, T. B. (1994). Novos produtos imobiliários e reestruturação urbana. *Finisterra*. 29(57).

Salgueiro, T. B. (1999). Das mudanças territoriais às da gestão. Algumas notas. *Finisterra*. 34(67/68). 153-160.

Santos, B. D. S. (1992). O Estado, as relações salariais e o bem-estar social na semiperiferia: o caso português, in Boaventura de Sousa Santos (coord.) *Portugal: Um retrato Singular*. Porto: Afrontamento. 17-56.

Santos, B. D. S. (1995). Sociedade-providência ou autoritarismo social? *Revista Critica de Ciências Sociais* 42. 1-7.

Santos, B. D. S. (2001) “A morte de Coimbra” in Boaventura de Sousa Santos, *A cor do tempo quando foge – crónicas. 1985-2000*. Porto: Afrontamento. 361-362.

Santos, N. (2013). Coimbra: a organização da cidade e o centro histórico urbano. *A Nova Vida Do Velho Centro Nas Cidades Portuguesas E Brasileiras*. Coimbra: Centro de Estudo de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT). 189-209.

Sassen, S. (1994). “Cities in a World Economy”. California: Pine Forge Press e Thousand Oaks

Scott J.(2008). Seeing like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed. Yale University

Silva A.C. (2020). “Uma experiência de social-democracia moderna” Porto: Porto Editora

Silva, A. C. (2002). Aníbal Cavaco Silva Autobiografia Política II. Lisboa: Verbo

Silva, G. C. A. (2020). Neoliberalismo e direitos humanos à luz da intervenção da Troika em Portugal. Dissertação de Mestrado. Universidade do Minho

Silva, S. (2012). Modernização Administrativa das Autarquias Locais. A administração Municipal e o Processo de Tomadas de decisão. Tese de Mestrado. Escola Superior de Tecnologia e Gestão

Silva, S. M. V. D. (2009). Deambulando pela baixa de Coimbra: o comércio tradicional em contexto urbano Tese de Mestrado. Universidade de Coimbra

Sklair, L. (2005). The transnational capitalist class and contemporary architecture in globalizing cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(3), 485-500.

Smith, N. (1979). Toward a theory of gentrification: a back to the city movement by capital not people. *Journal of the American Planning Association*, 45, 538-548.

Sousa Santos, B. (1985). Estado e sociedade na semiperiferia do sistema mundial: o caso português. *Análise social*. 21(87/88/89). 869-901.

Teles, N. (2015) Financialisation and neoliberalism: The case of water provision in Portugal. FESSUD Working Paper (102). 1-45.

Thompson, E.P (1968) *The Making of the English Working Class*. Harmondsworth: Penguin Books

Tiago, D. J. P. (2010). Requalificação Urbana da Baixa de Coimbra. Dissertação de Doutoramento. Universidade de Coimbra

Torgal, L. R. (1990). A Universidade e a Academia de Coimbra perante o Estado Novo (1926–1961). *Revista de História*. (10). 207-216.

Varela, R., do Paço, A. S., Alcântara, J. (2014). O controlo operário na Revolução Portuguesa 1974-1975. *Marx e o Marxismo-Revista do NIEP-Marx*. 2(2). 139-168.

Venugopal, R. (2015). Neoliberalism as concept. *Economy and society*. 44(2). 165-187.

Wacquant, L. (2012). Três etapas para uma antropologia histórica do neoliberalismo realmente existente. *Caderno CRH*. 25. 505-518.

Wacquant, L. (2014). Marginalidade, etnicidade e penalidade na cidade neoliberal: uma cartografia analítica. *Tempo social*. 26. 139-164.

### **Outras Fontes:**

s.a. (2012) Parte I: Visão para o Centro Histórico Volume A – Estratégia de reabilitação Urbana Coimbra: Janeiro de 2012 Disponível em: [https://www.cm-coimbra.pt/wp-content/uploads/2013/03/coimbra.old\\_joomla-tools-files\\_docman-files\\_A\\_Estrategia-de-Reabilitacao-Urbana\\_2.pdf](https://www.cm-coimbra.pt/wp-content/uploads/2013/03/coimbra.old_joomla-tools-files_docman-files_A_Estrategia-de-Reabilitacao-Urbana_2.pdf) Consultado em: 4 de Setembro de 2023

s.a. (2010) Ministério das Finanças e da Administração Pública Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013 15 de Março de 2010 Disponível em: [https://www.parlamento.pt/OrcamentoEstado/Documents/pec/PEC2010\\_2013.pdf](https://www.parlamento.pt/OrcamentoEstado/Documents/pec/PEC2010_2013.pdf) Consultado em: 4 de Setembro de 2023

s.a. (2018) Relatório de Gestão Coimbra Viva I 2017, FundBox SGFII 23 de Fevereiro de 2018 Disponível em:  
[https://www.coimbraviva.pt/media/1055/coimbra\\_viva\\_i\\_apresentacao\\_de\\_resultados\\_2017.pdf](https://www.coimbraviva.pt/media/1055/coimbra_viva_i_apresentacao_de_resultados_2017.pdf) Consultado em: 4 de Setembro de 2023

Tribunal de Contas (2008) Auditoria à “Gestão das Parcerias Público Privadas - Concessões Rodoviárias” Relatório Disponível:  
<https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/Relatorios/RelatoriosAuditoria/Documents/2008/relo10-2008-2s.pdf> Consultado em: 06/09/2023

Tribunal de Contas (2014) Auditoria à “Regulação de PPP no Sector das Águas (sistema em baixa)” Relatório Síntese Disponível em:  
<https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/Relatorios/RelatoriosAuditoria/Documents/2014/relo03-2014-2s.pdf> Consultado em: 06/09/2023

Tribunal de Contas (2011) Auditoria ao projeto da Metro-Mondego, AS Metro Ligeiro de Superfície nas áreas dos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Coimbra Disponível em:  
<https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/Relatorios/RelatoriosAuditoria/Documents/2011/relo26-2011-2s.pdf> Consultado em 06/09/2023

## **Legislação:**

Decreto-Lei nº 443/74 de 12 de Setembro

Decreto de Aprovação da Constituição 1976 de 10 de Abril

Lei 109/88, de 26 de Setembro

Decreto de Lei nº 70/94 de 3 de Março

Decreto-Lei nº 104/97 de 29 de Abril

Decreto-Lei nº 558/99 de 17 de Dezembro

Decreto-lei nº179-A-2001 de 18 de Junho

Decreto-Lei nº 10/2002 de 24 de Janeiro

Decreto-Lei nº 86/2003, de 26 de Abril

Decreto-Lei nº 104/2004 de 7 de Maio

Decreto-lei 226/2004 de 6 de Dezembro

Decreto-lei nº 71/2007 de 27 de Março

Decreto-Lei nº91/2015 de 29 de Maio

## **Guião das entrevistas**

Guião de partida das conversas com os porta-vozes dos Movimentos:

1. Ano em que surgiram e motivações por detrás da criação do movimento
2. Posição relativa ao projeto Metro Mondego
3. Formas de Protesto
4. Relação com o poder (Câmaras Municipais, Conselho de Administração da Metro Mondego e deputados parlamentares)
5. Formas através das quais a população foi, está ou será prejudicada com o projeto
6. Opinião relativa ao novo projeto MetroBus

Guião de partida da conversa com Heitor Sousa, Deputado pelo Bloco de Esquerda (2009-2011 e 2015-2019) que fez parte da Comissão dos Transportes, Comunicações e Obras Públicas e a partir de 2015 da Comissão da Economia, Inovação e Obras Públicas

1. O que é que tem caracterizado e quais as principais mudanças desde os anos 80 na linha ferroviária portuguesa?
2. De que maneira a entrada na CEE influenciou o curso das políticas ferroviárias portuguesas?
3. Quais poderão ser as razões apontadas para um claro investimento na rodovia em detrimento da ferrovia?
4. Quais são os principais marcos da liberalização da ferrovia em Portugal?
5. Como é que o projeto do MM se enquadra em 1994 no contexto do resto da ferrovia portuguesa?

**Quadros:**

<b>Ano</b>	<b>Densidade populacional (nº/km) Miranda do Corvo</b>	<b>Densidade populacional (nº/km) Lousã</b>
<b>2004</b>	103,8	119,4
<b>2005</b>	103,8	120,7
<b>2006</b>	104,2	122,3
<b>2007</b>	104,2	123,9
<b>2008</b>	104,1	125,0
<b>2009</b>	104,2	126,2
<b>2010</b>	103,9	127,3
<b>2011</b>	104,4	127,4
<b>2012</b>	103,2	126,5
<b>2013</b>	101,8	125,6
<b>2014</b>	100,6	124,6
<b>2015</b>	99,6	124,1
<b>2016</b>	98,7	123,5
<b>2017</b>	97,6	123,1
<b>2018</b>	96,4	122,6
<b>2019</b>	95,7	122,4
<b>2020</b>	95,6	123,3
<b>2021</b>	95,5	124,0

Quadro 1 - Densidade Populacional Lousã e Miranda do Corvo Fonte: INE  
“Densidade populacional (nº/km) em Miranda do Corvo e Lousã

	1981	1991	2001	2011	2021
Lousã	8,6	19,7	14,6	19,6	16,8
Miranda do Corvo	10,1	11,3	14,9	20,2	21,7

Quadro 2 - Número de Habitações Vagas Lousã e Miranda do Corvo  
Fonte: INE “Habitações vagas (%)”

Ano	Lousã	Miranda do Corvo
2000	1164	821
2001	905	961
2002	1116	1021
2003	1050	814
2004	1369	1799
2005	1504	1118
2006	1619	1158
2007	1601	2101
2008	1602	851
2009	871	849
2010	755	601
2011	288	260
2012	188	107
2013	152	94
2014	97	131
2016*	321	189
2017	279	276
2018	386	285

<b>2019</b>	335	130
-------------	-----	-----

Quadro 3- Crédito Hipotecário Concedido em Lousã e Miranda do Corvo Fonte: INE “Crédito Hipotecário concedido a pessoas singulares (euros/habitante)”  
\*não existem dados para o ano de 2015

<b>Ano</b>	<b>Prédios licenciados na Lousã</b>	<b>Moradias licenciadas na Lousã</b>	<b>Prédios licenciados em Miranda do Corvo</b>	<b>Moradias licenciadas em Miranda do Corvo</b>
<b>2004</b>	11	73	5	55
<b>2005</b>	9	61	1	40
<b>2006</b>	6	31	5	55
<b>2007</b>	6	38	1	48
<b>2008</b>	5	27	2	43
<b>2009</b>	2	16	0	35
<b>2010</b>	3	28	0	23
<b>2011</b>	0	17	0	21
<b>2012</b>	2	8	0	17
<b>2013</b>	0	4	0	8

<b>2014</b>	0	9	0	8
<b>2015</b>	1	7	0	8
<b>2016</b>	2	16	0	8
<b>2017</b>	1	11	0	6
<b>2018</b>	1	11	0	12
<b>2019</b>	1	9	1	9
<b>2020</b>	3	26	1	12
<b>2021</b>	3	12	0	23
<b>2022</b>	1	16	0	12

Quadro 4 - Prédios e Moradias licenciados em Lousã e Miranda do Corvo  
Fonte: INE “Edifícios de apartamentos e moradias licenciadas (nº) em construções novas para habitação”

<b>Ano</b>	<b>Contratos de compra e venda na Lousã</b>	<b>Contratos de mútuo com hipoteca voluntária na Lousã</b>	<b>Contrato de compra e venda em Miranda do Corvo</b>	<b>Contratos de mútuo com hipoteca voluntária em Miranda do Corvo</b>
<b>2004</b>	730	581	542	299
<b>2005</b>	696	514	444	296
<b>2006</b>	790	503	477	255
<b>2007</b>	698	568	490	346

<b>2008</b>	571	360	467	226
<b>2009</b>	475	271	340	125
<b>2010</b>	580	210	430	138
<b>2011</b>	374	91	321	49
<b>2012</b>	488	72	391	26
<b>2013</b>	447	67	328	28
<b>2014</b>	432	45	259	36
<b>2015</b>	510	55	473	47
<b>2016</b>	531	86	457	39
<b>2017</b>	567	101	408	63
<b>2018</b>	695	131	490	51
<b>2019</b>	674	102	358	42

Quadro 5 - Contratos Lousã e Miranda do Corvo “Contratos de compra e venda de prédios (nº por município)” e “Contratos de mútuo com hipoteca voluntária (nº por município)” Fonte: INE

<b>Empresas</b>	<b>Sector</b>	<b>Participação detida pelo Estado</b>
<b>Alienação integral da participação do Estado</b>		
BPN	Financeiro	100,0%
INAPA – Investimentos, Participações e Gestão, S.A.	Papel	32,7%
Edisoft	Defesa	60,0%
EID		38,57%
Empordef TI		100,0%
Sociedade Portuguesa de Empreendimentos SPE. S.A.	Mineiro	81,1%
Hidroeléctrica de Cahora Bassa, S.A.	Energia	15,0%
<b>Alienação parcial da participação do Estado</b>		
GALP Energia, SGPS, S.A.	Energia	8,0%
EDP – Energias de Portugal, S.A.		25,73%
REN – Redes Energéticas Nacionais, S.A.		51,08%
Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.	Construção Naval	100,0%
CP – Carga, S.A.	Transportes	100,0%
TAP, SGPS, S.A.		100,0%
CTT – Correios de Portugal, S.A.	Comunicações	100,0%
ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.	Transportes	100,0%
Caixa Seguros	Financeiro	100,0%
EMEF – Emp. de Manutenção de Equip. Ferroviário, S.A.	Transportes	100,0%
<b>Concessões</b>		
CP - exploração de linhas	Transportes	100,0%

Fonte: Ministério das Finanças e da Administração Pública.

**Quadro 7** - Privatizações no Sector Empresarial do Estado Fonte: s.a. (2010) Ministério das Finanças e da Administração Pública Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, 15 de Março de 2010