



ATA N.º 10

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE CÂMARA REALIZADA EM 13 DE MAIO DE 2021,
NO SALÃO NOBRE DOS PAÇOS DO CONCELHO DE VILA NOVA DE GAIA

PRESENTES:

- O Senhor Presidente da Câmara, Prof. Dr. Eduardo Vítor Rodrigues
- O Senhor Vereador, Eng.º Patrocínio Miguel Vieira de Azevedo
- A Senhora Vereadora, Dra. Maria Elisa Vieira da Silva Cidade Oliveira
- O Senhor Vereador, Dr. José Joaquim Cancela Moura
- O Senhor Vereador, Dr. José Guilherme Saraiva de Oliveira Aguiar
- O Senhor Vereador, Dr. Manuel António Correia Monteiro
- A Senhora Vereadora, Engª. Paula Cristina Martins Carvalhal
- O Senhor Vereador, Dr. Pedro Manuel Vieira Alves de Oliveira
- O Senhor Vereador, Arq. José Valentim Pinto Miranda
- O Senhor Vereador, Dr. Elísio Ferreira Pinto
- A Senhora Vereadora, Dra. Marina Raquel Lopes Mendes

PRESIDIU À REUNIÃO:

- O Senhor Presidente da Câmara, Prof. Dr. Eduardo Vítor Rodrigues

SECRETARIOU A REUNIÃO:

- A Diretora Municipal de Administração e Finanças, Drª Manuela Garrido

HORA DA ABERTURA: 10 horas.

HORA DE ENCERRAMENTO: 10 horas e 35 minutos.

July
d

O Senhor Presidente da Câmara, Prof. Dr. Eduardo Vítor Rodrigues, cumprimentou o Senhor Vereador Dr. Pedro Manuel Vieira Alves, que acabou de tomar posse, em substituição do Senhor Vereador Dr. Duarte Besteiro, que renunciou ao seu mandato e desejou-lhe as felicidades no exercício destas funções.

PRESIDÊNCIA/VEREAÇÃO

“EMPREITADA DE CONCEÇÃO – CONSTRUÇÃO DA PONTE D. ANTÓNIO FRANCISCO DOS SANTOS E ACESSOS” – DECISÃO DE CONTRATAR, APROVAÇÃO DAS PEÇAS DO PROCEDIMENTO E DEMAIS ELEMENTOS

EDOC/2021/34750

Foi presente o documento referido em epígrafe, que se anexa no final por fotocópia sob o nº 1, apenas no original.
Despacho do Senhor Presidente da Câmara: “À Câmara. 07.05.2021”

O Senhor Presidente da Câmara, Prof. Dr. Eduardo Vítor Rodrigues, disse que, em 12/4/2018, os concelhos de Gaia e Porto uniram-se num esforço comum, para a concretização de uma ideia/objetivo, que consistia em encontrar uma solução capaz de resolver problemas de acessibilidades e de congestionamento de trânsito, em ambos os lados do rio Douro e resolver problemas do ponto de vista da densidade urbana, da reestruturação e da regeneração urbana, do lado de Vila Nova de Gaia, nomeadamente, na interseção entre o Areinho e o Lugar de Quebrantões. Que a solução teve também a ver com a especificidade da travessia de Dom Luís I, a qual, à cota baixa, é uma travessia que apresenta inúmeros problemas de congestionamento por excesso de trânsito, devido à ausência de qualquer outra alternativa de travessia à cota baixa. Que todas as pontes construídas sobre o rio Douro, na ligação entre Gaia e o Porto, são pontes à cota alta, com exceção do tabuleiro inferior da ponte Luiz I, que precisa de uma alternativa que permita uma maior fluidez na ligação entre as duas cidades e a ligação com os eixos rodoviários estruturantes da região. Que esta é uma ponte urbana, ou seja, uma ponte que tem como primeiro objetivo a ligação entre as duas cidades e a fluidez do trânsito entre as mesmas. Disse que em 20 de julho de 2018, foi celebrado entre a Go Porto e o município de Gaia, o contrato de agrupamento de entidades adjudicantes, tendo as partes reconhecido o recurso a um modelo de conceção/construção, como sendo a melhor estratégia para corresponder às especificidades e à complexidade do que está em causa. Disse que o modelo de conceção/construção tem a grande vantagem de, do ponto de vista financeiro, balizar a própria obra, não deixando à concessão o livre arbítrio e depois à construção, uma maior liberdade que torna muito difícil, senão mesmo impossível, concretizar, rigorosamente, os valores envolvidos. Que, neste momento, estão concluídos todos os estudos e peças de âmbito jurídico técnico, exigíveis previamente para o lançamento do concurso e que dizem respeito a duas áreas distintas: em primeiro lugar, o tabuleiro da ponte propriamente dito, naquilo que diz respeito à regulamentação e à legislação que enquadra, nomeadamente, a gestão do “leito de cheia” e, por isso, também alguns ajustamentos tiveram de ser feitos, em função dos pareceres das entidades que tutelam estas áreas, nomeadamente, a Agência Portuguesa do Ambiente. Em segundo lugar: foram estudados, paralelamente, os acessos do lado do Porto e do lado de Vila Nova de Gaia. Que aquilo que interessa a Vila Nova de Gaia, no que diz respeito ao acesso ao Porto, a estratégia é uma ligação a Campanhã e uma ligação à autoestrada e aquilo que interessa do lado de Gaia, é o modelo de regeneração urbana que está contemplado. Disse que o município de Gaia introduziu um eixo de ligação, em cota alta, na zona de Quebrantões, com o atravessamento do rio Douro, que está previsto no próprio instrumento de desenvolvimento, o Plano Diretor Municipal, tendo a localização assentado em vários critérios: em primeiro lugar, uma ligação à cota baixa, entre a rotunda Gil Eanes e a Avenida D. João II, dita VL 9 e, ao mesmo tempo, um atravessamento de rio, junto ao nó de Quebrantões, ligando à A44 e à Via de Cintura Interna e, a partir daí, à futura VL10, à EN222 e à A29. Disse que a nova ponte é entendida, por ambos os municípios, como um novo ciclo de crescimento, com vantagens enormes para as duas cidades e, particularmente, para Vila Nova de Gaia, redesenhando o território de Vila Nova de Gaia, na sua densidade urbana de crescimento, sendo uma oportunidade dos dois territórios comunicarem

July
R

melhor, a mobilidade ser mais ajustada e conseguir-se conciliar uma ligação rodoviária imprescindível, com algumas dimensões de mobilidade suave, como a pedonalização do tabuleiro ou o trânsito em veículos de mobilidade suave. Que a opção pela conceção/construção, justifica-se, pela complexidade técnica do processo construtivo, quer naquilo que diz respeito à sua conceção quer naquilo que diz respeito à sua construção. Que uma tecnicidade muito própria, é o facto de ser a primeira ponte assumida, especificamente, por municípios, pelo que, não é uma ponte construída pelo Estado Central, o que, de alguma forma, marca o amadurecimento técnico e financeiro de ambos os municípios e tem, por isso, como objeto de empreitada, a construção da ponte Dom António Francisco dos Santos, correspondendo a uma nova travessia do Douro entre as duas cidades, fazendo a ligação viária entre as duas cidades, numa zona em que a distância entre ambas as margens do rio Douro é de cerca de 300 metros. Disse que a empreitada inclui ainda a conceção e a execução dos acessos à travessia entre ambas as margens, Norte e Sul, de forma a que estes acessos se enquadrem e sejam enquadrados nas malhas urbanas existentes e a requalificar, sendo que, do lado de Vila Nova de Gaia, como se compreende, a solução, em termos de engenharia e de obra, é mais complexa, porque trata-se de um território que tem amplos metros de cota baixa, sujeitos ao designado "leito de cheia", que obriga à solução de viaduto. Disse que a execução desta empreitada, teve subjacente um conjunto de critérios legais e éticos, que dizem respeito à sua viabilidade ambiental e territorial, à boa integração paisagística e funcional da própria obra. Que construir uma ponte sobre o rio Douro, não é construir uma ponte, é construir uma obra de arte e isso está bem claro no caderno de encargos e, salvaguardando todas as possibilidades de inundação de traçado, por respeito às orientações da APA. Que são muitas as condicionantes que tiveram que ser tidas em conta, nomeadamente, condicionantes relativas à navegação, condicionantes hidráulicas da secção da ponte, condicionantes relativas às instalações náuticas, condicionantes relativas ao património histórico e cultural da zona, condicionantes relativas à REN e à RAN, condicionantes relativas a infraestruturas existentes ou futuras, nomeadamente a rede de abastecimento de água, a rede de drenagem de águas pluviais, a rede de drenagem de águas residuais, a rede de iluminação pública de media, alta e muito alta tensão, telecomunicações, gás natural, etc, condicionantes decorrentes da análise sísmica e, ainda, as condicionantes decorrentes da integração paisagística e patrimonial. Disse que a ponte, enquanto obra de arte, tem uma extensão de 300 metros sobre o leito do rio Douro e, depois, tem um projeto suficientemente amadurecido pelos municípios de Gaia e do Porto, que é um projeto de acessibilidades que permite potenciar a ponte não apenas como atravessamento, mas como instrumento de redesenho das próprias cidades. Disse que os preços parciais estão definidos no caderno de encargos, com um preço global de 38 milhões e 520 mil euros, em números redondos, a que corresponde a um preço base da infraestrutura de 36 milhões e 890 mil euros e, dos estudos e projetos, 1 milhão e 830 mil euros. Que estes 36 milhões, são o custo da obra de arte, que sempre foi definida balizada na ordem dos 15/16 milhões e, o restante, corresponde aos acessos que, em alguns casos, poderiam não ter sido assumidos, poderiam não ter sido feitos ou previstos, mas que, dada a importância que pode ter esta infraestrutura, valeu a pena juntar numa estratégia integrada de desenvolvimento. Que, do ponto de vista do município de Gaia, o cabimento que lhe está alocado, corresponde a 50% da construção da ponte/tabuleiro/obra de arte, ou seja, 50% de 16 milhões de euros; 100% da unidade de construção da ponte sobre terreno, correspondendo a 10 milhões de euros, o já designado "viaduto" e 100% da unidade de construção do acesso sul, no valor 3 milhões e 235 mil euros, totalizando o montante de 22 milhões de euros, o que perfaz 60% do valor da obra. Disse que, estes 60%, correspondem ao facto de, no lado de Vila Nova de Gaia, ocorrer um custo acrescido do ponto de vista das acessibilidades, porque enquanto obra de arte, ela é distribuída igualmente pelos dois municípios. Disse que, os prazos de entrega de propostas e de candidaturas, contam 30 dias a partir do anúncio publicado no Diário da República e 210 dias para a apresentação de propostas, que serão analisadas por um júri definido e composto da seguinte maneira: o presidente do júri, o Professor Doutor Rui Calçada, professor catedrático e Diretor Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, com uma vasta experiência nas pontes; o Professor Nelson Vila Pouca; o Professor Joaquim Poças Martins, Presidente da Ordem dos Engenheiros, Delegação Norte; o Arquiteto Carlos Guimarães, Diretor da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto; o Professor José Varejão, Diretor da Faculdade de Economia

9

guy.

da Universidade do Porto e, como membros suplentes, o Professor José Pedro Tavares, professor auxiliar de vias de comunicação da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto; o Professor Francisco Taveira Pinto, professor catedrático de hidráulica da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e o Arquiteto Rui Losa, ligado a múltiplas intervenções nas cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia. Que este júri é assessorado pelo Dr. Luís Saraiva da Go Porto e pelo Eng^o Renato Lourenço, gestor do empreendimento. Que o prazo total de toda esta empreitada, é de 1.150 dias, dos quais 360 dias são tidos como alocados a projetos e, 790 dias, à concretização da obra, tendo subjacente um cronograma em que 2022 é basicamente o ano para encerrar todo o programa de concurso e a obra, em si mesma, decorrerá até Agosto de 2025. Disse que anexo à proposta, segue o estudo de viabilidade económica e financeira, a fundamentação do preço base (estudo feito pelo Instituto da Construção), o modelo de avaliação das propostas, as peças do procedimento, o protocolo de colaboração e contratos de agrupamentos de entidades adjudicantes e a declaração de inexistência de conflitos, subscrita pelo júri e pelos consultores. Disse que a ponte tem nome e é um nome que honra o Município, mas para se chegar a este momento, existem outros nomes determinantes, nomeadamente, das pessoas que internamente trabalharam neste processo doloroso, duro, difícil e único, pelo que, agradeceu o trabalho extraordinário desenvolvido pelos técnicos da Câmara, nomeadamente, a Dra Gabriela Maia, Diretora do Departamento de Contratação da Câmara Municipal e a principal interlocutora do Município junto da Câmara Municipal do Porto e da Go Porto; a Dra. Manuela Garrido, responsável pela Direção Municipal de Administração e Finanças, que teve um papel decisivo no desenho económico-financeiro de todo este investimento; o Dr. Hélder Costa, responsável pelo Departamento Financeiro, pelo trabalho e envolvimento neste mesmo domínio; a Eng^a Luísa Aparício, responsável pela Direção Municipal de Urbanismo e Ambiente, por todo o trabalho desenvolvido a partir desta direção municipal e da Gaiurb, de forma a viabilizar todo este processo; a Eng^a Dora Maia, Diretora Municipal das Infraestruturas e Equipamentos Públicos, que foi uma peça determinante; a todos os colegas que se empenharam neste processo, em particular, ao Senhor Vice-Presidente que, do ponto de vista político, acompanhou o processo e a todos aqueles que olharam para esta infraestrutura como credível e que, desde o primeiro momento, puderam discutir variadíssimas questões, mas nunca discutiram a importância estratégica daquela ponte/obra para o concelho de Vila Nova de Gaia e para o seu futuro. Que aos técnicos, em concreto, Dra. Gabriela Maia, Dra. Manuela Garrido, Dr. Hélder Costa, Eng^a Luísa Aparício e Eng^a Dora Maia, deixou a palavra de agradecimento, juntamente com o justo tributo por acreditar que passam a fazer parte de um pequeno grupo de pessoas que, neste País, conseguiram participar num processo de construção, para já do caderno de encargos e do concurso de uma empreitada desta envergadura, traduzindo-se numa experiência absolutamente enriquecedora. Agradeceu a todos os presentes, dizendo que tentou garantir que, salvaguardadas as condições de segurança, pudessem estar presentes aqueles que significam ou simbolizam com a sua presença, que esta não é uma obra de Campanhã, não é uma obra de Quebrantões, não é uma obra de âmbito local, não é nem pretende ser uma obra de âmbito nacional na sua área de influência, será nacional seguramente pela sua qualidade arquitetónica e patrimonial, mas esta é uma obra que serve todo o concelho. Que quando o Município olha para o concelho com a sua visão estratégica, tem que o fazer a partir de múltiplos prismas: um prisma micro local, onde se olha para a dimensão mais específica de cada uma das ruas ou de cada um dos pequenos projetos; uma visão de âmbito mais local, que existe normalmente nas freguesias, sejam elas agregadas ou não, isto é, o quadro de referência da intervenção; uma abordagem supra local, que não é necessariamente concelhia, mas que tem a ver com as interseções que os territórios artificialmente encontram nas suas fronteiras, de freguesia; uma abordagem concelhia e uma abordagem regional. Disse que esta é uma daquelas obras que, juntamente com algumas outras, independentemente do lugar onde se situa e do território que ocupa, é do concelho e da região e serve o concelho e a região, pelo que, agradeceu a presença de todos.

O Senhor Vereador, Dr. José Joaquim Cancela Moura apresentou a intervenção que a seguir se transcreve (doc.1):

"EMPREITADA DE CONTRUÇÃO DA PONTE ANTÓNIO FRANCISCO DOS SANTOS

A proposta de contratar a empreitada que hoje nos é presente para deliberar, começou do fim para o princípio.

July.
8

Em abril de 2018, os presidentes das câmaras do Porto e de Gaia anunciavam a construção de uma nova ponte, à cota baixa, com um custo de 12 milhões de euros, integralmente assumidos, em partes iguais, por ambos os municípios, com a garantia de estar concluída em 2022.

Constatamos agora, pelas peças do procedimento que, se forem cumpridos os prazos, o início da empreitada ocorrerá em 2023 e a primeira fase da obra poderá ficar operacional em 2025.

Concluimos também que, depois das exigências impostas pela APDL, para que a nova ponte não fosse construída abaixo da cota do tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, e da Agência Portuguesa do Ambiente, que obrigou a relocalizar a altura do tabuleiro, para salvaguardar as implicações com o leito de cheia, o orçamento da obra aumentou exponencialmente.

Não obstante o presidente da Câmara de Gaia afirmar que irá custar 21 milhões de euros, o presidente da Câmara do Porto indicava, já em 2019, que os encargos poderiam atingir quase 30 milhões de euros, numa empreitada em que os acessos à infraestrutura poderiam ficar mais caros que construir a própria travessia.

Concluimos ainda que, em vez dos custos da travessia serem repartidos, equitativamente, entre os dois municípios afinal, na prática, Vila Nova de Gaia a Gaia pagará 60% do custo total de obra, enquanto o Porto suportará apenas 40%.

Na verdade, compulsado o contrato das entidades adjudicantes, que mereceu reservas e a abstenção do PSD, verifica-se que, para efeitos de apuramento efetivo de encargos a suportar por cada uma das partes, Vila Nova de Gaia assumirá integralmente o valor da unidade de construção da ponte sobre o terreno, a pretexto da cota de acesso na margem esquerda ser superior e terminar em viaduto.

Ora, tendo em consideração a utilidade prática de uma ponte, ainda que haja um custo adicional do lado de Gaia, ambos os municípios retiram vantagens iguais com a reciprocidade do atravessamento, razão pela qual entendemos não fazer sentido esta desigualdade na repartição de encargos.

Tememos, de facto, que Vila Nova de Gaia esteja a ser injustamente prejudicada, sobretudo tendo em conta que o aumento de cota do tabuleiro é um condicionalismo objetivo, imposto pela APA, a que ambas as partes são manifestamente alheias. Face ao centralismo que potencia na região, justificar-se-ia que, ao contrário do que foi contratualizado, o Porto acompanhasse os prejuízos de Gaia.

Contudo, esta nossa opinião não pretende retirar o mérito na aposta do diálogo entre os dois municípios, que se saúda e com a qual nos congratulamos.

Efetivamente, a nova travessia representa também uma solução para um problema territorial e social, que se situa nas duas margens, com densidades muito elevadas e ruas muito estreitas, que poderá ser melhor resolvido se as ligarmos, com a construção de uma infraestrutura e a requalificação urbana das próprias acessibilidades.

As vantagens propostas com a ligação, a sul, à Rotunda Gil Eanes, situada no eixo rodoviário de acesso à Ponte do Infante e, mais tarde, com o prolongamento à A44, permitirá facilitar o acesso à rede viária nacional ou a pedonalização do tabuleiro inferior da Ponte D. Luís I, as faixas destinadas a peões, a via ciclável e as novas ligações de transportes coletivos suscitam, em contraponto, outras questões, também pertinentes, pelo impacto que o empreendimento vai ter para as duas cidades.

Ora, pela distância e pelas conexões viárias previsíveis, não nos parece que a nova travessia constituía uma alternativa viável ao tráfego que atualmente utiliza o tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, como a própria proposta reconhece.

Por outro lado, o esquema viário, nas duas margens, é absolutamente distinto. Ao invés de potenciar a estratégia subjacente à Circular do Centro Histórico, esta solução inverte e esquece as ramificações da rede viária principal de Gaia. Se no Porto, a marginal, nomeadamente na Ribeira, se apresenta como um espaço que facilmente se anula do quadro de acessibilidades, sem qualquer impacto no tráfego geral, a anulação do trânsito na marginal de Gaia, entre a Ponte D. Luís I e o Cais de Gaia, sem qualquer alternativa, pode ser um passo para a marginalização daquele espaço, única e exclusivamente, a favor do turismo.

Ademais, tendo em consideração o quadro geral de acessibilidades do município, queremos reiterar agora, como antes, os pressupostos que deveriam assistir à conceção desta e de novas travessias, entre Porto e Gaia:

a) a reativação dos túneis sem utilização corrente - um para a Ponte D. Maria e outro que termina nas instalações da Real Companhia Velha - para dar continuidade à Circular do Centro Histórico, que atualmente termina na Estação de General Torres, garantindo uma ligação transversal desde a avenida da República, pelo menos, até à Avenida D. João II, para permitir o acesso à Rotunda Gil Eanes onde assenta a ligação sul da nova ponte e rentabilizar os custos adicionais da solução proposta;

b) a necessidade de definir o papel da Circular do Centro Histórico, numa lógica de intervenção a médio e longo prazo, em face dos investimentos e transformações radicais no espaço do Centro Histórico, de que é exemplo mais recente a Cidade do Vinho ou das novas restrições viárias, como a pedonalização do tabuleiro inferior de D. Luís I;

c) a articulação, estratégica e funcional, da mobilidade, nomeadamente ao nível dos transportes públicos, sem sobreposição de meios e formas - pontes, elétricos, ciclovias ou corredores pedonais - que corresponda às reais necessidades e seja coordenada entre as duas cidades.

Pese embora as reservas que assinalamos, mas tendo sobretudo em conta os movimentos pendulares entre o Porto e Gaia e o diálogo permanente que se impõe para a gestão integrada das duas cidades, concedemos o benefício da dúvida e iremos votar favoravelmente a empreitada de conceção-construção da ponte D. António Francisco dos Santos e acessos, por se tratar de um investimento estruturante para o concelho.

Vila Nova de Gaia, 13 de maio de 2021

O Grupo de Vereadores do PSD na Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia"

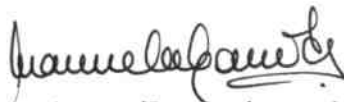
Deliberação:

Deliberado por unanimidade, o seguinte:

- 1- Autorizar a abertura do presente procedimento de contratação, autorizando-se a despesa a suportar pelo Município de Vila Nova de Gaia e decidindo-se pela contratação nos termos informados, em cumprimento do nº 3, do artigo 39º, bem como nos termos do disposto no nº 1 do artigo 36º do Código dos Contratos Públicos (doravante CCP);
- 2- Aprovar as peças que integram o presente procedimento, em cumprimento do disposto no referido nº 3 do artigo 39º, alínea d), do nº 1 e nº 2 do artigo 40º do CCP;
- 3- Por razões de economia processual, delegar no Senhor Presidente da Câmara Municipal, ao abrigo do nº 1 do artigo 109º do CCP, a competência para pronúncia sobre erros e omissões e identificação do suprimento dos mesmos, caso aplicável, retificação de erros e omissões das peças, decisões previstas na alínea b) do nº 4, nºs 6 e 7 do artigo 50º, bem como a competência para decisão de prorrogação de quaisquer prazos relacionados com apresentação de candidaturas e de propostas, nos termos dos artigos 64º e 175º e, ainda, a competência para a decisão sobre a classificação dos documentos, prevista no artigo 66º, normativos do CCP, sem prejuízo do conhecimento posterior pela Câmara Municipal das decisões que vierem a ser tomadas;
- 4- Aprovar a designação e composição do Júri, nos termos dos artigos 39º, nº 3 e 67º nº 1 do CCP;
- 5- Aprovar a designação dos consultores técnicos, nos termos do disposto no nº 6 do artigo 68º do CCP;
- 6- Nomear o Gestor do Contrato, nos termos e para efeitos do artigo 290º - A do CCP;
- 7- Submeter a deliberação da Assembleia Municipal a autorização para a assunção dos encargos plurianuais previstos na presente informação, em cumprimento do artigo 22º do Decreto-Lei 197/99, de 08.06, repriminado pela Resolução da AR nº 86/2011, de 11.04;

8- Autorizar que se dê conhecimento à Go Porto, representante do Agrupamento de Entidades Adjudicantes, dos precisos termos da presente deliberação, para efeitos de tramitação e condução do presente procedimento de contratação.

Nada mais havendo a tratar, quando eram 10 horas e 35 minutos, o Senhor Presidente da Câmara declarou encerrada a reunião, da qual se elaborou a presente ata aprovada, por unanimidade, nos termos do disposto no nº 1 do art.º 34.º do CPA, e no n.º 1 do art.º 57.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, com as devidas alterações, bem como do n.º 1 do art.º 11.º do Regimento da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, aprovado pelo Executivo na sua reunião de 2019.01.21.

E eu, 
da presente reunião, a subscrevi.

, Diretora Municipal de Administração e Finanças e Secretária

O Presidente da Câmara,



(Eduardo Vítor Rodrigues)