

Pelas 20,30 horas do dia 10 de Dezembro de 1980 reuniu em Évora, no Palácio de D. Manuel, a respectiva Assembleia Municipal, com uma ordem de trabalhos de que constava a apreciação dos pontos seguintes:

- 1 - Plano de Circulação e Transportes - Proposta de acção piloto
- 2 - Jardim de Infância da C.M.E. - Tabela de mensalidades
- 3 - Compra de terreno anexo à Estação de esgotos
- 4 - Regulamento dos Vendedores Ambulantes (Especialidade).

Presentes os senhores: José Madeira e Luís Gomes, 1º. e 2º. Secretários, respectivamente, João Pimenta, António Murteira, José Luís Rodrigues Martins, Armando Cunha, João Paulo, Mário Cunha, Acácio Alferes, António Horta, Francisco Ângelo Pisco, José Trigo de Sousa, José Emídio, Catarina Ferreira, José Manuel Noites, Rogério Filipe, Armindo Pereira, Jorge Queirós Soares, Fernando Remos, Jorge Alves, José Figueira, Carlos Tavares, Maria Raquel Gomes de Oliveira, António Filipe, Florêncio Matias, Luís Varela, Guilherme Bolas, Justo Pires, Teresa Fonseca, António Constantino, Joaquim Furtado, Joaquim Carola Martins e António Francisco Pais Rosa. Entraram ainda, já no decorrer dos trabalhos, os senhores José Alfredo Alpoim, Jaime do Carmo e Carlos Carvalho e Silva.

Faltaram os senhores: Mário Barradas, Maria Alice Chicó, José Bizarro, Sertório Barona, Manuel da Costa, Manuel Ramalho, Florêncio Matias, Zita Caldeira, Jacinto Mocho, João Valverde, António Marcão de Carvalho, José Almodôvar, Estêvão de Mira Rosado e João Horta Rodrigues.

A Câmara fez-se representar pelo seu Presidente, dr. Abílio Fernandes, Vereadores senhores Celino Silva, António Foito e Engenheiro Francisco Branquinho, além do senhor Engenheiro Nunes da Silva, da Equipa do Plano de Circulação e Transportes.

VOTO DE PESAR:- Aberta a sessão, o senhor Presidente da Mesa propôs que fosse guardado um minuto de silêncio, manifestando assim a Assembleia o seu pesar pela morte do senhor 1º. Ministro, Dr. Francisco de Sá Carneiro, e Ministro da Defesa, Engenheiro Adelino Amaro da Costa, bem como das restantes vítimas do acidente aéreo de 4 de Dezembro.

Guardado o minuto de silêncio, a Mesa pôs à discussão uma proposta de moção apresentada pelo senhor Mário Cunha em relação à mesma questão, e que seguidamente se transcreve:

Moção:- "Considerando que no passado dia 4, vítimas de brutal acidente de aviação, faleceram o 1º. Ministro, Dr. Francisco de Sá Carneiro, o Ministro da Defesa, Engenheiro Adelino Amaro da Costa e o Chefe de Gabinete do 1º. Ministro, Dr. António Patrício Gouveia, bem como os seus acompanhantes e os pilotos que conduziam o avião sinistrado Alfredo de Sousa e Jorge de Albuquerque;

Considerando, também, que o infâsto acontecimento, no que respeita ao 1º. Ministro e ao Ministro da Defesa, constituiu uma verdadeira perda para a Nação e para a jovem democracia portuguesa, pela consolidação da qual se bateram com firme determinação e indefectível patriotismo;

Considerando, ainda, que tal facto determinou o decretamento de luto nacional propomos: 1º. - Que se lavre em acta um voto de pesar pela trágica ocorrência;
2º. - Que se guarde um minuto de silêncio em memória dos falecidos.

O grupo político do PSD
10/12/80

Ass.) Mário Cunha"



Depois de lida a proposta, que passa a constituir o anexo 1 da presente acta, o senhor Varela pediu a palavra, para dizer que as mortes de todas as vítimas encheram de pesar os portugueses, pelo que ousava afirmar que, se a Mesa o não tivesse feito, o grupo da APU teria proposto um minuto de silêncio pelas mortes trágicas que resultaram do acidente de 4 de Dezembro, razão que o grupo APU considera suficiente para justificar o seu apoio à proposta de que seja lavrado em acta um voto de pesar. Está, porém, longe de concordar com o 2º. considerando da moção, que, a não ser retirado, dará origem a que, embora com pesar, o grupo APU vote contra.

O proponente respondeu que mantinha o texto integral, e o senhor João Paulo comentou que, por já ter sido guardado um minuto de silêncio, lhe pareciam extemporâneas as sugestões contidas na proposta em discussão. O proponente concordou estar a proposta ultrapassada, no que respeita ao minuto de silêncio a guardar, mas que, quanto ao voto, mantinha a sua proposta, com a redacção inicial.

Por não haver mais inscrições, a proposta foi imediatamente votada, tendo sido rejeitada: 9 votos a favor, 20 contra e 1 abstenção.

Declaração de voto do senhor Varela, feito em nome do grupo da APU, e que constitui o anexo 2 desta acta: "Os eleitos da APU votam contra a moção apresentada pelo Grupo do PSD a propósito das mortes do senhor Primeiro Ministro e do senhor Ministro da Defesa Nacional.

Os eleitos da APU sentem-se profundamente consternados com a trágica morte desses dois membros do Governo e entendem que o Povo Português, salvo excepções pouco honrosas, acatou, em exemplar prova de solidariedade nacional e baixando bandeiras, o luto nacional oportunamente decretado.

Mas os eleitos da APU não confundem a política com um exercício oportunista de hipocrisia.

Tínhamos nos desaparecidos ministros adversários políticos que sempre considerámos inimigos dos interesses dos trabalhadores e da revolução de Abril.

Por essa razão e por considerarem que a memória dos mortos deve ser honrada, sem hipocrisias, os eleitos da APU, reafirmando a sua consternação por tão brutal morte, votam contra a moção do grupo do P.S.D. por a moção compreender um considerando (2º.) com o qual não concordam.

Os eleitos da APU"

Declaração de voto do senhor Horta, igualmente feita em nome dos representantes na Assembleia do seu partido:- "Votámos favoravelmente a moção porquanto deploramos todo o desastre em que haja perdidas de vida, independentemente da posição política e social de quem seja atingido.

Reconhecendo contudo como adversários políticos, que em democracia são necessários, o alto valor do 1º. Ministro e Ministro atingido, considerámos ter a jovem democracia portuguesa sofrido uma grande perda.

Declaração de voto do senhor Pinheiro Alves:- "Abstive-me porque, embora absolutamente integrado na finalidade principal da moção, não a posso votar na totalidade porque não concordo com o parágrafo 2º."

EXPEDIENTE:- O senhor Presidente deu seguidamente conhecimento à Assembleia do expediente em seu poder: a) Justificação de faltas; b) Substituição de membros da Assembleia.

A Assembleia tomou conhecimento.



PLANO DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES: - Depois de informada a Assembleia das razões que levaram ao adiamento, para esta data, da presente reunião, o senhor Presidente da Mesa referiu que fora entendido correcto trazer à discussão da Assembleia este assunto, apesar de se tratar de uma operação piloto, pela sua importância e significado no nível da população e nela sua relação com a actividade da própria polícia.

Seguindo-se-lhe no uso da palavra, o senhor Presidente afirmou que a Câmara vê com satisfação a discussão desta matéria, considerando ser esta a época ideal para testar o processo. Trata-se, neste caso, de medidas provisórias, mas entendeu-se útil ouvir a Assembleia. O Plano de Circulação e Transportes foi aprovado por unanimidade na CME, quando da adjudicação à CIPRO.

A equipa que elaborou o plano trabalhou com afinco neste projecto, durante 6 anos, não tendo surgido objecções de vulto. Depois da aprovação da Câmara, surgiu uma reclamação, mas depois de uma reunião as divergências esbateram-se, pela consciência de que apenas seriam prejudicados os interesses de minorias insignificantes.

O senhor Dr. Afílio Fernandes pediu de seguida ao senhor Vereador Celino Silva e Engenheiro Nunes da Silva a sua colaboração para o aprofundamento de certos aspectos da questão, que irão transformar significativamente o trânsito da cidade.

O senhor Vereador começou por dizer que a aplicação do Plano, na sua fase inicial, irá já provocar alterações significativas no Regulamento de Trânsito. Em termos gerais, a Câmara pretende, com esta iniciativa, defender valores culturais específicos, mediante a preservação do centro histórico, a defesa do Comércio e serviços, sector prioritário na cidade, e a intensificação do uso da cidade pela população.

O Plano Director apontou, desde logo, a necessidade de alterar profundamente a circulação dentro da cidade intra-muros, e o Plano de circulação concretiza esse princípio, transformando Évora na 1ª. cidade do país; ao que parece, a lançar um plano com estas características.

É inegável que Évora foi feita para carroças e peões, e por isso se partiu da premissa de que era preciso adaptar o trânsito à cidade que temos, recorrendo a formas de ordenamento do transporte individual, favorecendo os serviços de abastecimento sem perturbações e sem conflitos, e ligando a cidade - periferia/centro - nas melhores condições.

Depois de um período de debate com as organizações mais ligadas ao problema, o Plano foi aprovado em Novembro; simultaneamente com o Plano Geral, foi aprovada esta proposta piloto, que será detalhada pelos técnicos. Por outro lado, foi reforçada a constituição da Comissão Municipal de Trânsito, que reuniu por várias vezes com a Comissão de Acompanhamento e com diversas associações ligadas ao sector: Associações, União dos Sindicatos, Operadores de transporte de mercadorias, Polícia, Bombeiros, Direcção de Viação, etc.. Alguns sectores, como o dos comerciantes, seriam previsivelmente afectados (ruas fechadas ao tráfego, p.e.), mas a Câmara encontrou neles a maior compreensão, e, sobretudo na R. João de Deus, foi encontrado eco para as preocupações da Câmara, concluindo-se que os comerciantes têm consciência de que acabariam por beneficiar com o tratamento desta questão de fundo.

O Plano foi ainda exposto na Feira e no átrio da Câmara, servindo de base a um Seminário de Normas Urbanísticas e sessões de trabalho diversas. Está-se agora na fase de preparação de informações e de divulgação pública.

Seguiu-se-lhe, no uso da palavra, o senhor Engenheiro Nunes da Silva, técnico que tem estado ligado a este processo, que lembrou que esta acção piloto constitui a



primeira parte do Plano Geral, pelo que outras alterações se seguirão, assentando em dois princípios básicos: 1º. - Favorecer a situação das peões na área central (concentração de comércio e serviços)*, e criando condições de segurança indispensáveis. 2º. - Ordenar a circulação dos veículos, cujo número aumentou substancialmente (mais que duplicou o nº. de veículos/habitante).

Foi tido em conta o facto de Évora desempenhar o papel de polo de atracção numa área importante, papel que tem tendência a desenvolver-se. Por outro lado, o sistema de circulação é caracterizado, sobretudo dentro da área intra-urbana, por uma malha muito fechada, pela concentração de serviços e pela riqueza do património artístico.

O elemento perturbador é que os veículos fazem atravessamentos desnecessários, sobretudo nas horas de ponta (manhã - 15 min./ tarde - 1/2 hora). Verifica-se, com efeito, que entram na cidade pela porta mais próxima, e que só dentro da cidade é procurado o local de destino, o que provoca a concentração na Praça do Geraldo, que não tem saídas nem condições de segurança. Para inverter essa tendência, impunha-se, pois, minimizar os atravessamentos.

Com as alterações resultantes da aplicação desta acção piloto, pretendeu-se, pois, diminuir a importância da Praça do Geraldo, deslocando para a circular exterior, que se encontra numa situação de sub-aproveitamento, a maior parte do trânsito.

Outra das questões abordadas diz respeito aos transportes públicos. Tendo-se verificado, ultimamente, uma saída da população para os bairros, a rede de transporte deixou de responder às actuais zonas de procura, ao que a RN tentou responder acrescentando novas linhas ou alargando as existentes. O Plano Director anterior já não era cumprido, e não havia outro que permitisse conhecer com antecedência os locais mais importantes. A experiência com base em cartas é, infelizmente, recente em Portugal, onde se está habituado a recorrer ao espírito de "desenrascanço". Assim, procurou-se concentrar em determinadas zonas a circulação de transportes públicos, racionalizando-a: na Zona de Urbanização 1, por exemplo, há carreiras distando 50 metros; não há horários; não há informações sobre carreiras e horários. Não se responde, assim, às necessidades da população, que se defende recorrendo à utilização de transportes privados.

As soluções para tais problemas terá que ser a concentração de linhas e o recurso a horários cadenciados, procurando assegurar-se, ao mesmo tempo, que todas as carreiras sirvam os pontos principais, áreas de ensino, etc.. Numa fase posterior, os transportes públicos obedecerão às normas definidas para os transportes individuais, libertando-se, assim, a Praça do Geraldo de todo o trânsito.

Como bem se comprehende, um esquema destes é moroso de aplicar. Não há uma solução técnica óptima, mas várias, sendo a melhor e que estabelece o equilíbrio entre a realidade concreta e os interesses definidos. Um outro aspecto a considerar é que, qualquer que seja a solução encontrada, há sempre imponderáveis a ter em conta: um estabelecimento que não participou e que tem problemas concretos a resolver; um veículo que não cabe na rua; quando da montagem de um sistema de informação, partir de um princípio lógico - distribuição racional do trânsito - quando é possível que, no caso concreto de Évora, a resposta do automobilista não seja a prevista.

O factor económico tem de ser igualmente considerado, pois uma operação deste tipo custa muito dinheiro: sinais, propaganda, alternativas, estacionamento (já hoje crítico). Só se deve partir para uma proposta global depois de testados os pontos críticos: e o ponto crítico é, efectivamente, a Praça do Geraldo: resolvido este problema, resta fazer os ajustamentos necessários. Por isso a acção piloto se vai centrar no Geraldo.

ASSEMBLÉIA MUNICIPAL DE ÉVORA

Para se evitar que, logo à chegada, sobretudo o trânsito vindo de Lisboa entre de imediato na cidade em direcção à praça, irá recorrer-se à informação sobre locais de destino e ao condicionamento do acesso, separando, logo de início, as viaturas. Tem que partir-se da aceitação do facto essencial de que não se pode destruir património arquitectónico para alargar vias de circulação. Bem ao contrário.

Pretende-se, igualmente, canalizar o tráfego para áreas com condições de estacionamento, destinando a Praça do Geraldo a estacionamento rotativo, o que irá multiplicar o nº. de lugares disponíveis. Para corresponder à necessidade de estacionamento permanente, existe a Praça 1º. de Maio, que poderá vir a ser acrescida. Estão ainda previstas novas áreas de estacionamento e a desactivação de outras (Garcia de Resende).

O lançamento desta operação no Natal relaciona-se com a maior afluência de peões à área central da cidade, sendo previsível a sua aceitação por parte destes utentes. Foi também por vezes necessário articular novas e velhas soluções: na Praça João de Deus, por exemplo, se fosse desde já proibido o tráfego para o Geraldo, iria provocar-se uma alteração radical de todo o tráfego da Rodoviária. No outro sentido, no entanto, tal já é possível, tendo havido acordo da Rodoviária.

Reduzindo o número de autocarros, impedindo o atravessamento da cidade, definindo circuitos para táxis e veículos de abastecimento, é facilitada a actuação da PSP, sobretudo no que respeita a cargas e descargas. A rua Nova será deixada aos táxis, que devem ter condições para atravessar a cidade, abolindo os problemas que hoje existem, pois é mais fácil controlar aqueles profissionais que os peões que circulam a horas de ponta. A rua da República continuará a ter os dois sentidos, excepto no troço entre a Praça do Geraldo e a Praça 1º. de Maio, em que será criada uma banda reservada aos transportes colectivos.

No que respeita a cargas e descargas, há necessidade de alguns ajustamentos: a proposta irá beneficiar a principal zona comercial; mas estão a introduzir-se circuitos obrigatórios, o que parece incompatível com a necessidade de locais reservados a cargas e descargas, que deverão ser feitas em zonas especiais (Largo Luís de Camões, Praça João de Deus, junto à Praça do Geraldo e ao Café Portugal, entre outros), e também na Alcárroca do Baixo/Miguel Bombarda, com acesso pela rua de Valdevinos, onde, no entanto, se verifica que alguns tipos de veículos não podem circular. Estes são, porém, casos especiais que não deixarão de ser estudados.

Finda a exposição, seguiu-se um período de esclarecimentos: o senhor Jaime do Carmo, depois de perguntar quais as taxas pagas pelas viaturas estacionadas na Praça do Geraldo, que considerou excessivamente baixas, sugeriu a respectiva elevação, que, além de vantagem do aumento de receitas, disciplinaria o estacionamento nessa área.

Em resposta a esta e a outras questões, o senhor Engenheiro Nunes da Silva referiu que a acção-piloto durará apenas três meses, e os seus resultados permitirão a melhoria de alguns aspectos pontuais, sendo no entanto impossível actuar de imediato noutras. O que se pretende é chegar a uma solução técnica inatacável, embora criticável noutros aspectos.

Quanto às taxas, o agravamento foi previsto, recorrendo-se possivelmente, numa fase posterior, ao sistema de parquímetro. As dificuldades iniciais resolver-se-ão a curto prazo, tendo em conta o objectivo fundamental de diminuir o número de veículos que chegará à Praça do Geraldo; quanto às outras, terão que ser inquiridos os utentes quanto ao trajecto mais favorável, origem, destino, etc..

Tendo o senhor João Paulo perguntado se a aplicação integral do Plano poderá trazer alterações, no que respeita a este acção-piloto, foi esclarecido de que a experiência durará três meses, ao fim dos quais será reaberta a discussão (1 mês) com as en-



tidades envolvidas, visando a despistagem de novos problemas, porventura ainda não abordados; depois, passará a definitiva, seguindo-se nova acção-piloto contemplando nova bolha de circulação: Cândido dos Reis/Rua de Aviz, embora se encare a possibilidade de a porta da Alagoa ser também utilizada como saída. A terceira acção-piloto (1981) abrangerá a área da R. Menino Jesus/R. Valdevinos.

Para além disso, outro aspecto importante terá que ser abordado: a circular, embora com condições de capacidade, não tem condições de segurança nos cruzamentos. Prevê-se, pois, a instalação de semáforos em todos os nós principais, com alteração da respectiva geometria. Trata-se de uma solução cara, implicando uma colaboração próxima entre a Câmara e a Junta Autónoma de Estradas, pois a circular é considerada uma via regional e não urbana, como efectivamente hoje é, dando origem a um problema de competência que deverá ser clarificado.

O senhor Jaime do Carmo exprimiu a opinião de que os habitantes da cidade fossem mesmo proibidos de circular na cidade intra-muros, salvo em casos especiais - doença, p.e. - para o que deveria recorrer-se, fora das muralhas, a parques de estacionamento, pois, comentaria, há pessoas que só nãõ dormem com o carro...

Encerrando a discussão, o senhor Triquo de Sousa fez notar que, já que se pretende manter as características da cidade, essa preocupação deverá reflectir-se na escolha do tipo de semáforos a adoptar, justificando a sua preocupação pelo facto de a Praça do Geraldo estar já a ser excessivamente mutilada.

Seguiu-se a esta intervenção a votação da proposta camarária, verificando-se a sua aprovação por unanimidade.

Em declaração de voto, o senhor Varela disse pretender, não tanto justificar o voto favorável, mas realçar a preocupação manifestada pela Câmara com os interesses dos munícipes, da população escolar e dos comerciantes.

O senhor João Paulo propôs ainda a aprovação por minuta, para que a proposta possa começar a ser aplicada na data prevista, o que foi aceite por consenso.

Antes de se entrar na apreciação do ponto seguinte da ordem de trabalhos, e tendo em conta algumas referências quanto ao não recebimento de documentação, o senhor Madeira solicitou que, nestes casos, seja contactada a funcionários da Assembleia, para que, com a necessária antecedência, possam ser solucionadas as dificuldades.

JARDIM DE INFÂNCIA - TABELAS - Abordadas algumas questões relativas aos vencimentos considerados (agregado familiar) e aos descontos a funcionários, o que parece estabelecer diferenças indesejáveis, o senhor Presidente da Câmara começou por referir que o procedimento normal - e legal -- é ter em conta o rendimento bruto, enquanto, por outro lado, os maiores descontos correspondem a outras contrapartidas.

Votada de imediato, a proposta foi aprovada por unanimidade.

Declaração de voto do senhor Horta:- "O Partido Socialista apoia integralmente a proposta e só lamenta que haja, mentido pela Câmara, apenas um órgão desta categoria, o que é pouco para a cidade. Fazemos votos para alargar, se não o edifício, o nº. de creches, espalhando-as pela cidade."

Proposta a aprovação em minuta, verificou-se nova aprovação por unanimidade.

QUISIÇÃO DE TERRENO / NEXO / ESTAÇÃO DE ESGOTOS:- O senhor Horta começou por perguntar em que ano fora adquirido, ao mesmo proprietário, o terreno onde está a ser instalada a estação de tratamento de esgotos, salientando que, já nessa altura, se previa que a área apropriada era diminuta em relação às necessidades.



ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE ÉVORA

O senhor Foito esclareceu não ter sido essa aquisição feita por esta Câmara, su-
pondo-se não ter sido na altura prevista a necessidade da nova aquisição agora
proposta.

Em resposta a outras perguntas, o senhor dr. Abílio Fernandes referiu que o terre
no se situa na Herdade da Barba Rala, na junção do Charrama com a ribeira da Terregela.

A proposta da Câmara, votada, foi aprovada por unanimidade, assim como a aprovação em minuta.

REGULAMENTO DOS VENDEDORES AMBULANTES:- Depois de referida pelo senhor Presidente
da Mesa a aprovação, na generalidade, do Regulamento, o senhor Alferes fez notar que as alterações propostas pelo grupo de trabalho designado irão beneficiar o Regulamento, prevenindo o eventual aparecimendo de dificuldades na sua aplicação, introduzindo novos artigos ou alterando outros.

Depois de um estudo comparativo com as penalidades estabelecidas no Regulamento dos Mercados, o que levou à alteração do valor de algumas das penalizações, consideram-se essas dificuldades ultrapassadas.

O senhor Mário Cunha solicitou uma rectificação ao Artº. 39 (Pág. 2), que passará a ficar com a seguinte redacção: "No caso de infracções ao disposto nos Artigos 37 e 38, serão apreendidos os instrumentos de contravenção, móveis, semoventes e mercadorias, os quais caucionarão a responsabilidade do infractor."

O senhor Varela, exprimindo a certeza de que, no essencial, as alterações respeitam o acordo consensual alcançado, sugeriu que não fosse alargada a discussão e se procedesse de imediato à votação da proposta.

Ents, porém, o senhor Figueira pretendeu saber se, na sua actuação, os agentes da PSP não se veriam obrigados a fazer-se acompanhar de um exemplar do Regulamento, o que poderia dificultar o seu trabalho, tendo o senhor Mário Cunha esclarecido que:
1º.- Os regulamentos e portarias têm que ser contidos dentro das leis gerais, podendo ir além da lei, mas não contra ela; 2º.- A questão da especulação está regulada, sendo as penas estabelecidas no respectivo decreto-lei muito mais gravosas.

Há, por outro lado, uma entidade com competência específica nesta área, que é a Inspecção Geral das Actividades Económicas. Quando o agente verificar um caso de especulação, a entidade competente é que deverá actuar. Daí a desnecessidade da existência do artigo 21º., uma vez que há uma entidade competente cuja actividade é regulada por legislação especial.

O senhor Alferes perguntou qual o sistema a utilizar pela Câmara na divulgação do novo Regulamento, e o senhor Presidente da Câmara esclareceu haver dois caminhos:
a) Comunicado e distribuir aos vendedores; b) Comunicação directa, quando da atribuição de novo cartão.

Finalmente, a proposta foi votada e aprovada por unanimidade. Igualmente aprovada por unanimidade à votação em minuta.

Encerrada a ordem de trabalhos, o senhor Horta fez notar que, na estrada das piscinas e acessos, não se vê qualquer sinal indicativo do cumprimentos das deliberações aqui aprovadas, tendo o dr. Abílio Fernandes esclarecido que a Comissão de Trânsito, depois de analizar a questão, concluirá pela necessidade de se deslocar ao local, o que será feito na 1ª. oportunidade.

O senhor Vereador Celino diria também, quanto ao Jardim de Infância e às necessidades no sector, que a Câmara reforçou já a capacidade de recepção de crianças e es-



ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE ÉVORA

tá a fornecer alimentação, enquanto, por outro lado, está a dar apoio a duas Junta de Freguesia na instalação de outras creches.

E nada mais havendo a tratar, foi dada por encerrada a sessão, quando eram 24,00 horas.

E para constar se lavrou esta acta, que vai ser assinada por mim,
1º. Secretário da Mesa da Assembleia Municipal de Évora.

O PRESIDENTE DA MESA

(Acta aprovada por maioria, com 27 votos a favor e 3 abstenções, na sessão de 27 de Fevereiro de 1981)

Não dispensa a consulta do documento original