

**REUNIÃO
DO EXECUTIVO**

**ACTA N.º 13
DE 07-05-2007**

ACTA N.º 13

Data da reunião ordinária : 07-05-2007

Local da reunião: Sala das Reuniões da Câmara Municipal de Santarém

Início da reunião: 15:20 horas

Intervalos: das 17:05 horas às 17:40 horas

Términus da reunião: 18:15 horas

Resumo diário da Tesouraria: 04/05/2007 1.456.280,24 €

Membros da Câmara Municipal que compareceram à reunião:

Presidente: Francisco Maria Moita Flores

Vereadores: Rui Pedro de Sousa Barreiro

Ramiro José Jerónimo de Matos

Manuel António dos Santos Afonso

Lígia Corujo Reis Batalha

Joaquim Augusto Queirós Frazão Neto

Maria Luísa Raimundo Mesquita

Ricardo Gonçalves Ribeiro Gonçalves

Henriqueta da Graça Pereira Carolo

Responsável pela elaboração da acta:

Nome: Maria Nazaré de Matos Ferreira Pais da Costa

Cargo: Chefe de Secção

Faltas justificadas:

Faltas por justificar:

-----ABERTURA DA ACTA-----

--- O **senhor Presidente** declarou aberta a reunião, eram quinze horas e vinte minutos, dando início ao “**PERÍODO DE ANTES DA ORDEM DO DIA**”, prestando as seguintes informações: -----

--- Um – Deu conhecimento das decisões proferidas durante as últimas semanas de acordo com o número três do artigo sessenta e cinco da Lei número cento e sessenta e nove/noventa e nove, de dezoito de Setembro, com as alterações introduzidas pela Lei número cinco-A/dois mil e dois, de onze de Janeiro. -----

--- Dois – Deu conhecimento das decisões tomadas sobre processos de obras no período de vinte e três de Abril a quatro do corrente mês e constantes dos Editais números oitenta e quatro e oitenta e cinco/dois mil e sete. -----

--- Três – Deu conhecimento da presença dos técnicos da REFER, informando que irão proceder à apresentação do estudo prévio relativo à alteração do traçado da linha férrea do norte. -----

--- A seguir, os referidos técnicos iniciaram a apresentação do estudo, tendo o Engenheiro Duarte Pereira começado por referir que iria proceder à projecção de algumas imagens que ajudam a compreender o projecto designado por Variante de Santarém. Referiu que a modernização da linha do norte tem como objectivos fundamentais a redução dos tempos de percurso, o aumento de capacidade de modo a permitir a oferta de maior número de comboios e de tipologia mais adequada às necessidades de quem a eles tem que recorrer e o aumento da segurança da circulação. A Variante de Santarém insere-se no âmbito da modernização da linha do norte e visa conseguir um traçado que permita reduzir os tempos de percurso na linha do norte e, ao mesmo tempo, melhorar a capacidade dessa mesma linha e, também, aumentar a segurança intrínseca dos movimentos retirando-os de uma zona onde contribui para a instabilidade das encostas de Santarém. -----

--- A intervenção projectada – continuou - no âmbito do estudo prévio, inicia-se uns quilómetros antes do Vale de Santarém na zona onde terminaram as obras do troço anterior e depois, ao atingir a zona da Vala d’Asseca, flecte para norte em direcção ao

local que foi escolhido para a estação junto à Portela das Padeiras, após o que volta a procurar encontrar o traçado existente antes da estação de Vale de Figueira seguindo de novo no traçado actual da linha do norte.-----

--- A extensão total da intervenção é da ordem dos vinte e cinco a vinte e seis quilómetros porque na parte inicial da variante há duas alternativas que flanqueiam as elevações de Manteigas ou pelo lado nascente, ou seja mais pelo lado da área urbana de Santarém, ou mais por Poente. Estas duas alternativas fazem com que ao optar-se por uma ou pela outra, a extensão da intervenção seja diferente e a da variante propriamente dita também.-----

--- Continuou referindo que a solução mais apoiante, designada no estudo por solução um, tem uma extensão de cerca de vinte e seis quilómetros e a outra, mais pelo lado da vertente das Fontainhas, designada por solução dois tem uma extensão de cerca de vinte e cinco quilómetros.-----

--- Passou a descrever, a seguir, como chegaram à solução apresentada: “Inicialmente era colocada como condição para o estudo da variante possibilitar uma velocidade de projecto de trezentos quilómetros por hora para comboios basculantes. Essa exigência que se consubstanciava em raios das curvas da ordem dos três mil metros implicava que deixasse de ser aproveitado o actual apeadeiro de Vale de Santarém e também o de Vale de Figueira, obrigando a que o traçado atravessasse o lado poente da auto-estrada e depois voltasse a ultrapassá-la de novo para o lado nascente, em direcção a um ponto próximo de Mato Miranda, o chamado quilómetro oitenta e oito.” Disse terem sido estudadas cinco alternativas, cujas imagens apresentou, referindo que eram diferentes na forma como enfrentavam a zona orográfica das Fontainhas mas todas atravessavam a auto-estrada para o outro lado e confluíam no seu regresso ao lado nascente da auto-estrada num traçado único que ia dar ao tal quilómetro oitenta e oito junto a Mato Miranda. Uma destas alternativas, com o acordo da Câmara Municipal de Santarém na altura, foi logo abandonada, porque era a que mais se afastava e levava a estação de Santarém para o outro lado da auto-estrada, no lugar de Perofilho.-----

--- Acrescentou que estes traçados resultavam da imposição de uma velocidade de projecto de trezentos quilómetros/hora que na altura era considerado essencial para reduzir o mais possível os tempos de percurso na ligação de Lisboa ao Porto. Esta velocidade obrigava a curvas de grande raio quer na parte inicial quer depois e inviabilizava que o traçado se contivesse a nascente da auto-estrada.-----

--- Face a esta situação e porque a diferença entre os tempos de percurso para uma velocidade de trezentos quilómetros/hora e de duzentos e cinquenta quilómetros/hora se cifrava apenas num minuto, estudou-se uma outra solução para uma velocidade de duzentos e cinquenta quilómetros/hora. Colocando a exigência da velocidade/projecto em duzentos e cinquenta quilómetros/hora em vez de trezentos quilómetros/hora já não era necessário passar para o outro lado da auto-estrada porque os raios admissíveis já eram mil metros mais baixo e, portanto, foi possível conter este traçado a nascente da auto-estrada. Assim, embora se continuasse a não poder manter a estação de Vale de Santarém já era possível retomar o traçado actual da linha do norte mais cedo e aproveitar a estação de Vale de Figueira.-----

--- Sublinhou que retirar às populações um serviço a que estão habituados é sempre penalizador e, portanto, quando se decidiu abdicar dos apeadeiros de Vale de Santarém e de Vale de Figueira e construir um novo apeadeiro na zona de Alcanhões/Póvoa de Santarém foi apenas porque não era possível manter estas estações com velocidades de trezentos quilómetros/hora. O traçado definido para uma velocidade de duzentos e cinquenta quilómetros/hora, já passava exactamente no mesmo sítio que o estudo prévio que apresenta na Portela das Padeiras, só que com outra orientação.-----

--- Salientou que, com este traçado ainda não era possível manter o aproveitamento da estação de Vale de Santarém pelo que, quando se colocou o problema da alta velocidade e da articulação das formas de transporte, concluiu-se não serem necessários dois meios de transporte que liguem o Porto a Lisboa em alta velocidades e, portanto estudou-se um traçado para uma velocidade de cento e sessenta quilómetros/hora para comboios convencionais e que permitem aos comboios pendulares circular a velocidades de cento e oitenta quilómetros/hora. Desta forma – continuou - conseguiu-se uma outra solução a

que chamou sete e em que é possível inserir a variante na zona da estação do Vale de Santarém. Referiu ter sido esta solução que veio apresentar à Câmara, todavia o senhor Presidente manifestou-se profundamente preocupado com este traçado porque ele passava sobre uma zona onde estava prevista a plataforma logística da UNICER que era um empreendimento que muito interessava à Cidade e ao Concelho porque captaria setecentos postos de trabalho para Santarém o que era extremamente importante. Na altura foi solicitado outro traçado que se deslocasse mais para poente para a zona limite da Quinta dos Anjos o que tinha a vantagem de permitir servir a zona industrial. Assim, procuraram conceber novo traçado que satisfizesse o mais possível a pretensão da Câmara apresentando hoje duas alternativas, uma mais a poente e outra mais a nascente da zona das Manteigas. Acrescentou que com o traçado que está a apresentar é possível aproveitar o actual apeadeiro de Vale de Santarém e o apeadeiro de Vale de Figueira. ---

--- Prosseguiu aludindo às características técnicas do projecto e evidenciando o novo traçado da linha férrea definido em plantas que apresentou. Referiu que ao longo dos cerca de vinte e seis quilómetros da intervenção estão previstos seis viadutos, começando com um viaduto sobre a vala d'Asseca que passa também sobre a ponte da estrada nacional três com o comprimento de dois mil cento e trinta metros. Os viadutos totalizam uma extensão de cinco mil cento e quarenta e sete metros, com o objectivo de vencer vales de forma a que tenha o menor impacto possível sobre o ambiente e sobre tudo aquilo que envolve. Estão também previstas sete passagens superiores para restabelecimento de vias rodoviárias de diversas categorias, cinco passagens inferiores para o mesmo efeito, um túnel ferroviário a seguir à estação de Santarém, onde atravessa a estrada nacional três na zona da Portela das Padeiras que terá uma extensão de cento e vinte metros, três passagens desniveladas para peões e a construção de cerca de vinte restabelecimentos rodoviários totalizando uma extensão de cerca de seis mil e quatrocentos metros. A solução um tem seis viadutos e a solução dois tem sete, ambas tem um túnel porque o traçado já é comum no atravessamento da zona da Portela das Padeiras. Qualquer delas tem sete passagens superiores rodoviárias e cinco inferiores para restabelecer caminhos e estradas, ambas tem três passagens superiores para peões. -

--- Salientou ainda alguns pormenores técnicos, após o que se mostrou disponível para responder a questões que seja necessário esclarecer. -----

--- Após esta apresentação verificaram-se as seguintes intervenções: -----

--- Senhor **Vereador Joaquim Neto** – Começou por referir que no anterior mandato a solução mais a poente foi abandonada face à quantidade e extensão dos túneis que seriam necessários.-----

--- Manifestou-se preocupado com a dimensão do viaduto a construir na Vala d’Asseca, questionando sobre o impacto visual e ambiental que o mesmo vai ter. -----

--- O senhor Engenheiro Duarte Pereira referiu que irá ser feito um estudo de impacto ambiental e as objecções levantadas irão ser tidas em conta. -----

--- Senhora **Vereadora Luísa Mesquita** – Começou por afirmar que a sua intervenção tem como preocupação fundamental o desenvolvimento do concelho de Santarém, acrescentando que o traçado proposto pela REFER de certeza que tecnicamente é inquestionável, todavia é fundamental, em seu entender, que seja o que interessa ao Concelho.-----

--- Frisou que Santarém está há trinta anos à espera que a linha férrea saia do Rio Tejo não só devido à instabilidade das barreiras, mas porque impediu o desenvolvimento da Ribeira de Santarém, rompeu a Ribeira de Santarém a meio, violou o seu desenvolvimento harmonioso e sustentado e hoje a Ribeira é, na sua opinião, a pior fatia do território concelhio que os munícipes de Santarém têm para resolver e, finalmente, parece que a linha férrea vai sair de perto do Tejo e vai permitir que os munícipes de Santarém e o seu Concelho recuperem a proximidade do Tejo.-----

--- Prosseguiu referindo que não se pode esquecer que o Concelho cresceu e como é um planalto muito pequeno cresceu para periferias como as Fontainhas, São Domingos e para uma periferia fundamental chamada Portela das Padeiras. Cresceu de forma desordenada nalguns sítios, mais ordenada noutros, sendo interessante verificar que os locais onde o traçado vai passar - zona das Fontainhas e zona da Portela das Padeiras - são os dois espaços onde a desordenação ainda não é muito grave e onde a expectativa

da qualidade de vida e de urbanização tem vindo a crescer a um ritmo muito grande nos últimos três/quatro anos com zonas de loteamentos enormes. -----

--- Considerou que o traçado que é proposto constitui um constrangimento para o crescimento da cidade e das suas periferias pelo que gostaria de saber qual é a desvantagem financeira entre o traçado proposto e um traçado o mais perto possível da auto-estrada um e afastado das zonas em expansão urbanística. -----

--- Aludiu a seguir aos comentários do senhor Engenheiro Duarte Pereira a propósito do acompanhamento do projecto por parte da Câmara Municipal referindo que quanto muito no anterior Executivo terão tido a opinião do PS – Partido Socialista que geria a Câmara e no actual Executivo se têm encontros, decisões e discussões também é mais uma vez com a maioria que governa a Câmara que neste momento é o PSD - Partido Social Democrata. Disse ainda que havia reunido com a equipa do Plano Director Municipal que também desconhecia que havia um novo traçado ou um conjunto de traçados e que desses traçados um deles iria ser seleccionado como estudo prévio para a requalificação da linha férrea do norte. -----

--- Referiu-se a seguir ao viaduto a construir na Vala d'Asseca com mais de dois quilómetros de comprimento, perguntando se é verdade que o mesmo irá ter cerca de dezasseis metros de altura porque dessa forma o impacto visual, em seu entender, será enorme. Perguntou também qual o impacto ambiental dos viadutos, com cerca de cinco quilómetros, num espaço de cerca de vinte e seis quilómetros correspondente à extensão total da linha férrea. Perguntou, também quais os locais onde ficam localizadas as sete passagens superiores, as cinco passagens inferiores e as três passagens desniveladas para peões. Referiu que gostaria também de saber que habitações irão ser lesadas. -----

--- Aludiu a um programa na comunicação social, extremamente preocupante sobre os problemas de moradores da Amadora relacionados com a grande modernização da linha férrea naquela cidade, que não provocava ruídos porque a modernidade que se tinha atingido permitia que os comboios fossem todos silenciosos e afinal tiveram que substituir as janelas todas das suas casas para vidro reforçado porque o barulho não se aguenta. -----

--- Face a este grave problema perguntou, para além das que no estudo prévio estão mesmo atingidas, qual é o número de habitações que se podem considerar lesadas face à distância necessária para que os moradores possam ter alguma qualidade de vida tendo em atenção a modernidade e a segurança dos comboios que ali irão passar. Embora saiba que o estudo de impacte ambiental está por elaborar bem como os estudos acústicos pensa que os técnicos presentes com certeza já dispõem de uma prospecção acústica que permita saber quais são os decibéis sentidos pelas pessoas na Portela das Padeiras, nas Fontainhas e noutros sítios por onde vão passar relativamente àquilo que é o barulho dos comboios. -----

--- Senhor **Presidente** – Começou por referir que este assunto foi objecto de debate em várias reuniões de Câmara. Lembrou que o projecto inicialmente era da responsabilidade da Direcção de Projectos do Sul, tendo em determinada altura o Ministério dos Transportes decidido que não iria haver alteração à linha do Norte. Entretanto o projecto transitou para a Direcção de Projectos do Norte e surge a decisão de que vai haver alteração ao traçado. Em Junho do ano passado, conforme já referiu em reunião de Câmara, manteve uma reunião com os técnicos da REFER e da Câmara onde lhe foi comunicada a decisão do Governo avançar com a alteração da linha do Norte. Nessa reunião foi colocada a hipótese da linha passar junto à auto-estrada já que não podia ser do lado de lá tendo os técnicos informado que a variante que a EP estava a construir e o conjunto de urbanizações entretanto aprovadas iriam colidir com a variante de Santarém. Referiu que havia outra solução quer cruzava por completo a plataforma logística da UNICER aprovada pelo anterior Executivo que constituía, de facto, um investimento estratégico para Santarém. Após mais alguma troca de impressões sobre as soluções ficou decidido que a REFER entregaria oportunamente um desenho com o eventual traçado da linha férrea. Acrescentou saber que se verificaram, entretanto, mais algumas reuniões entre os técnicos da Câmara e da REFER mas sem a sua participação, não tendo havido qualquer negociação sobre este assunto a não ser a expectativa de que os técnicos encontrassem as soluções mais consentâneas com aquilo que é o desenvolvimento de Santarém. -----

--- A finalizar a sua intervenção disse também ter dúvidas sobre a forma como o viaduto da Vala d'Asseca se irá integrar na paisagem face à sua dimensão. -----

--- Senhor **Vereador Rui Barreiro** – Lembrou que há cerca de dois meses solicitou ao senhor Presidente que lhe fosse facultado um ofício que teria sido remetido à REFER com indicações técnicas e com as questões levantadas na altura pela Câmara Municipal face aos estudos prévios que estavam a ser elaborados. No seu entender todas as propostas de alteração, limitações e hierarquização dos traçados deviam ter sido do conhecimento do Executivo Municipal.-----

--- O senhor **Presidente**, de imediato, solicitou aos serviços respectivos que procedessem à distribuição de cópia do documento solicitado por todos os membros do Executivo. -----

--- O senhor **Vereador Rui Barreiro** prosseguiu a sua intervenção lembrando que o anterior Executivo não inviabilizou qualquer solução, pelo contrário, aguardava a hierarquização das seis soluções que a REFER havia informado que iria entregar. -----

--- Estranhou os comentários da senhora Vereadora relativamente à equipa que estava a rever o Plano Director Municipal porque do ponto de vista técnico esta equipa iria contribuir para a hierarquização dessas seis soluções. -----

--- Relativamente ao local escolhido para a estação perguntou ao técnico da REFER porque razão é que foi escolhido aquele local e se a escolha partiu exclusivamente da REFER ou se houve alguma indicação relativamente à melhor localização tendo em vista o desenvolvimento da cidade. -----

--- Considerou que os dois traçados apresentados têm algumas virtualidades, nomeadamente o facto de manterem os dois apeadeiros no Concelho de Santarém, todavia gostaria de saber se a questão da alteração da velocidade expectável não poderá dentro de alguns anos provocar nova alteração de traçado visto que aquilo que é a velocidade estimada hoje pode não ser a velocidade estimada daqui a vinte ou vinte e cinco anos. -----

--- O Técnico da REFER interveio novamente referindo que a Delegação Norte da REFER recebeu a incumbência de prosseguir com a modernização da linha do norte em

Junho do ano findo. A equipa anterior tinha chegado a um traçado que achava mais conveniente depois de todos os estudos feitos que era a solução sete e foi esta solução que a REFER veio apresentar à Câmara. Sublinhou que o que condicionou de forma decisiva os traçados a que se foi chegando foi o problema da velocidade. Face ao decréscimo das exigências de velocidade passou a ser possível salvar os apeadeiros de Vale de Santarém e de Vale Figueira e o traçado também deixou de ter necessidade de passar para o outro lado da auto-estrada. A única reserva colocada pelo senhor Presidente na altura teve a ver com a plataforma logística da UNICER que considerou muito importante para Santarém, devendo a REFER procurar uma alternativa que não impedisse este empreendimento que é da maior importância para o Concelho porque representa setecentos postos de trabalho que são necessários, tendo sugerido que o traçado pudesse deslocar-se para o mais próximo possível da auto-estrada. Na sequência desta conversa os técnicos da REFER deslocaram-se ao local constatando que, ao contrário do que acontece na Portela das Padeiras onde são atingidas poucas casas e quase todas de má qualidade, se o traçado se aproximasse da Auto-estrada um ter-se-ia que destruir dezenas de casas de alta qualidade na urbanização da Besteira e ficava-se a curta distância de outra de grande importância também que está agora a arrancar com todo o ímpeto que é a das Trigosas, ou seja para se salvar uma dúzia de habitações da Portela das Padeiras teria que se destruir dezenas delas e inviabilizar a construção de um loteamento que já estava infra estruturado.-----

--- Prosseguiu sublinhando que a zona da Portela das Padeiras é onde existem menos construções e de menor qualidade não havendo outra alternativa. Face a esta impossibilidade os técnicos da Câmara sugeriram que se avançasse para a zona limítrofe da Quinta dos Anjos, que era na periferia da zona industrial que muito aproveitaria da presença ali do caminho de ferro e o caminho de ferro aproveitaria de estar próximo da zona industrial. Esta foram as únicas indicações que receberam verificando-se a maior colaboração dos serviços técnicos da Câmara que sempre dialogaram com a REFER e forneceram toda a informação necessária.-----

--- Assim, relativamente à questão colocada sobre a possibilidade de aproximar mais o traçado da auto estrada, afastando-o da Portela das Padeiras disse não ser possível, sendo o local escolhido o que menos impacto provoca. -----

--- Referiu que a solução um tem seis viadutos com o comprimento total de quatro mil e novecentos metros e a solução dois tem cinco mil cento e cinquenta e cinco metros. ----

--- A seguir referiu quais as habitações na Portela das Padeiras que serão atingidas pelo traçado da linha férrea, assinaladas em mapa que apresentou. Acrescentou não ter conhecimento que na passagem pelas zonas das Fontainhas e de Vale de Figueira sejam atingidas habitações mas, oportunamente, irá confirmar. -----

--- A propósito da distância das casas existentes e dos futuros loteamentos disse existir o Decreto-Lei número duzentos e setenta e seis/dois mil e três, de quatro de Novembro que estabelece as áreas no aedificandi, isto é as áreas onde as proximidades das linhas de caminho de ferro não permitem construir e para construções até dez metros de altura a distância mínima ao limite do terreno da REFER. A este propósito referiu que as autarquias são obrigadas a consultar a REFER sobre pedidos de viabilidade de construção nas imediações do caminho de ferro. Acrescentou que a REFER para além de fixar a distância mínima a que deve ser a construção, faz ainda exigências relativamente ao tipo de construção precisamente para obviar aos problemas do ruído minimizando o impacto.-----

--- Sobre o problema do ruído sublinhou que o caminho de ferro faz hoje menos ruído do que fazia há anos atrás mas mesmo assim é feito um estudo de impacto ambiental e são colocadas barreiras acústicas nos lugares em que tal se recomende.-----

--- A estação fica situada entre a plataforma da UNICER e a Quinta dos Anjos porque assim fica mais próxima da zona Industrial, beneficiando a zona industrial porque as pessoas que lá trabalham podem utilizar o caminho de ferro e o caminho de ferro pode também aproveitar esse facto. -----

--- Por último informou que o viaduto de dois mil cento e trinta metros tem entre dez a catorze metros de altura, porque tem que passar por cima da ponte na estrada nacional

três e para isso é necessário deixar o espaço de cinco metros entre a ponte e a face inferior do tabuleiro do viaduto. -----

--- Senhor **Vereador Manuel Afonso** – Perguntou se na reunião que se vai realizar logo à noite a REFER estará disponível para alguma alteração ao traçado face à intervenção dos moradores que poderão apresentar sugestões que na óptica deles possam ser menos prejudiciais. O Engenheiro Duarte Pereira manifestou-se disponível para efectuar alterações desde que sejam tecnicamente exequíveis. -----

--- Senhora **Vereadora Henriqueta Carolo** – Começou por referir que esta situação da alteração do traçado, salvando a Ribeira de Santarém era uma solução que aguardava há muito tempo, tendo criado algumas expectativas relativamente à nova linha até porque poderia servir de catalisadora de algum investimento e algum progresso.-----

--- Solicitou esclarecimentos sobre o que está previsto relativamente às passagens de nível para peões e sobre o que é que vai acontecer a toda a linha férrea que neste momento atravessa a Ribeira de Santarém.-----

--- O técnico da REFER informou que as passagens de nível existentes na parte da via que continuará a ser utilizada, ou seja a montante da vala d’Asseca e depois de retomar o traçado existente serão todas suprimidas. Relativamente ao troço actual situado entre a vala d’Asseca e a estação de Santarém prevê-se que seja desactivado deixando de ter circulação de comboios. Na parte restante e enquanto existirem explorações industriais de areias haverá circulação com entrada pelo lado norte só para essa utilização e como as circulações são esporádicas nem todos os dias haverá comboios não estando previsto, neste momento, suprimir essas passagens de nível. -----

--- O senhor **Presidente** agradeceu presença dos técnicos da REFER e os esclarecimentos prestados.-----

--- A seguir foram ainda colocadas as seguintes questões: -----

--- Senhora **Vereadora Henriqueta Carolo** – Um – Referiu que o pagamento dos transportes escolares às Juntas de Freguesia se encontram com algum atraso e algumas juntas estão com problemas para conseguir manter os transportes. Solicitou esclarecimentos sobre esta questão. -----

--- Dois – Informou que o Presidente da Junta de Freguesia de Alcanhões a contactou referindo ter enviado vários ofícios à Câmara relativos ao pagamento de algumas verbas que já estão cabimentadas mas ainda não estão pagas e, entretanto, já está a receber segundas e terceiras vias das facturas para pagamento. Solicitou informações sobre esta questão. -----

--- Senhora **Vereadora Luísa Mesquita** – Perguntou se os processos relativos às Associações de Bombeiros Voluntários de Santarém e de Alcanede já estão em condições de serem presentes em reunião para atribuição de apoios no âmbito dos Grupos de Primeira Intervenção. Perguntou se há alguma razão para que essas associações ainda não tenham recebido as participações que deveriam receber e que já foram deliberadas há cerca de um mês relativamente aos bombeiros voluntários de Pernes. -----

--- Senhor **Vereador Rui Barreiro** – Relembrou alguns pedidos que apresentou em reuniões anteriores, nomeadamente um ofício oriundo do Ministério da Agricultura sobre a questão dos sobreiros do Complexo Desportivo. Por outro lado, na sessão da Assembleia Municipal teve conhecimento da existência de um ofício proposta sobre os fundos de coesão a que gostava de ter acesso. Lembrou também uma questão que colocou sobre os apoios às Juntas de Freguesia relacionados com a modernização administrativa, dado ter havido uma resposta célere a um pedido da junta de freguesia de São Nicolau e verifica-se um atraso significativo relativamente a outras juntas. -----

--- Há um outro assunto que tem vindo na comunicação social sobre o qual gostaria de ser informado, que tem a ver com uma festa durante a Feira Nacional de Agricultura que supostamente está previsto realizar. Também gostaria de ser esclarecido sobre o licenciamento de uma praça de touros desmontável e que, segundo a comunicação social, não teria sido autorizada pela Câmara. -----

--- Solicitou cópia integral do processo do espaço de recreio da escola básica do primeiro ciclo, número seis de Vale de Estacas, bem como do processo de requalificação da entrada de Santarém, direcção Cartaxo. -----

--- Senhor **Vereador Ramiro Matos** – Relativamente ao pagamento dos transportes escolares disse ter-se conseguido reduzir os tempos de pagamento em cerca de dois meses. Referiu que se tem tentado que estes pagamentos, a par do pagamento dos duodécimos das juntas de freguesia, sejam efectuados mensalmente para fazer face aos encargos que as juntas de freguesia têm. -----

--- Relativamente aos pagamentos da junta de freguesia de Alcanhões disse não haver disponibilidade financeira face aos encargos que a Câmara tem vindo a assumir e logo que seja possível vai-se continuar a efectuar os pagamentos às juntas de acordo com a antiguidade, com a própria pressão ao nível dos fornecedores. -----

--- Relativamente ao pagamento aos Bombeiros Voluntários de Pernes disse tratar-se de uma situação diferente das outras Associações uma vez que existiam acertos de anos anteriores, nomeadamente de dois mil e dois a dois mil e seis. No que se refere aos Bombeiros Voluntários de Santarém referiu que estão em atraso os anos de dois mil e cinco e dois mil e seis. Disse ter recebido recentemente os documentos em falta entregues pelos Bombeiros Voluntários de Santarém porque Porto Mós continua a não responder a essa solicitação. Informou que, em princípio, na próxima reunião será presente uma alteração orçamental, bem como a proposta de atribuição de subsídio referente aos Grupos de Primeira Intervenção dos Bombeiros Voluntários de Santarém. Posteriormente será também presente proposta relativa aos Bombeiros Voluntários de Alcanede.-----

--- O senhor **Presidente**, respondendo ao senhor Vereador Rui Barreiro referiu que o subsídio referente à modernização administrativa será atribuído às freguesias que justificarem que podem receber esse apoio. Solicitou aos senhores Presidentes de Junta que insistam para que possa averiguar o que se passa. -----

--- No que se refere à escola de Vale de Estacas disse estar preocupado e a desenvolver esforços no sentido de resolver esse problema.-----

--- Relativamente à questão da praça de touros desmontável instalada no recinto do CNEMA referiu que foi montada sem pedido de autorização pelo que mandou embargar

a sua construção, todavia constatou-se que o embargo não se podia realizar porque a mesma já estava concluída. -----

--- Salientou o facto do CNEMA sem comunicar à Câmara ter decidido realizar todas as corridas de touros no seu recinto fechando a Praça de Touros Celestino Graça. A este propósito disse ter conversado com o empresário responsável por essas corridas chamando a atenção para a tradição de realizar corridas de touros na Praça Celestino Graça, aquando da Feira do Ribatejo, tendo-se manifestado disponível para ajudar. Passados cerca de dois meses desta conversa continuava o rumor de que não iam fazer corridas na Praça Celestino Graça pelo que voltou a falar com o empresário em causa solicitando que fizessem esta desconsideração a Santarém e à Monumental Celestino Graça porque Santarém precisa dos seus símbolos e que alguns dos seus ícones fundamentais não fechem e tenham a expectativa de espectáculos.-----

--- Disse ter remetido uma carta ao senhor Presidente do CNEMA referindo ter ouvido dizer que iam organizar as corridas de touros numa praça desmontável e manifestando o seu desagrado face a esta decisão que considera ser uma agressão contra a cidade e contra a Celestino Graça. A resposta que recebeu do senhor Presidente do CNEMA foi o programa da Feira do Ribatejo com as corridas lá incluídas. -----

--- Nesta sequência informou-se o CNEMA de que a instalação de praças de touros obedece a norma, designadamente, no âmbito do Decreto-Lei trezentos e nove/dois mil e dois, tendo sido concedido um prazo para regularizar a situação.-----

--- Sublinhou que a sua preocupação tem a ver com o facto daquela praça de touros estar a ser construída num espaço onde vão estar milhares de crianças e para um espaço de alto risco as medidas preventivas tem que ser maiores e de acordo com a lei. -----

--- Frisou que nunca disse que ia proibir as praças de toiros tendo embargado porque não tem os pressupostos de natureza técnica e legal cumpridos. -----

--- O senhor Vereador Rui Barreiro face à intervenção do senhor Presidente disse concluir que o que está a ser feito é por razões de segurança e é um tratamento igual ao de qualquer outra entidade que queira montar praças de toiros. -----

--- O senhor **Presidente** interveio novamente referindo que há quinze anos que se diz não há ligação entre a Praça de touros e a feira do Ribatejo e que a cidade está divorciada da Feira do Ribatejo. Assim, este ano procurou articular a feira com a cidade. Para isso vai-se animar o ambiente em torno da Praça de Touros criando ali um espaço que leve ao sorteio de bilhetes para o CNEMA – Centro Nacional de Exposições e Mercados Agrícolas, S.A., as corridas de touros vão ter bilhetes premiados com ingressos grátis na Feira do Ribatejo. Por outro lado, serão disponibilizados de transportes entre a Praça de Touros e a Feira do Ribatejo. Vão-se realizar actividades na cidade complementares às que estão na feira do Ribatejo. Realizar-se-ão corridas de touros e algumas atracções mas sempre com o sentido da complementaridade com a Feira do Ribatejo. Referiu que se vão criar todos os estímulos, desde o sorteio de bilhetes a corrida e concursos onde a oferta de prémios são bilhetes para entrada na Feira do Ribatejo. -----

--- Concluiu afirmando que “há uma coisa que nunca se poderá fazer dizendo que se está de alma e coração com Santarém – é fechar a monumental Celestino Graça. A Celestino Graça não pode fechar numa capital que é um dos símbolos da tauromaquia, para dar origem a uma desmontável. A Celestino Graça só pode fechar no dia em que haja outra Celestino Graça”. -----

--- Por último disse considerar que o CNEMA – Centro Nacional de Exposições e Mercados Agrícolas, S.A. faz falta à cidade e a Câmara deve ter uma boa relação com o CNEMA – Centro Nacional de Exposições e Mercados Agrícolas, S.A. mas uma relação suportada pela equidade. -----

--- O **senhor Presidente** lembrou que hoje às vinte e uma horas, no Teatro Sá da Bandeira, os Técnicos da REFER procederão à apresentação ao público do novo traçado da linha do Norte. Dado que o Executivo Municipal também estará presente convocou, nos termos do artigo sessenta e três, da Lei número cento e sessenta e nove/noventa e nove, de dezoito de Setembro, na redacção dada pela Lei número cinco-A/dois mil e dois, de onze de Janeiro, uma reunião de carácter extraordinário para o próximo dia quinze de Maio, às dezassete horas para apreciação dos assuntos constantes da ordem de trabalhos da presente reunião. -----

----- **ENCERRAMENTO** -----

--- Pelo senhor Presidente foi declarada encerrada a reunião eram dezoito horas e quinze minutos, lavrando-se a presente acta que vai ser assinada.-----

--- E eu, _____ Chefe de Secção
a redigi e subscrevi.-----

--- **O PRESIDENTE** -----

--- Francisco Flores _____

--- **OS VEREADORES** -----

--- Rui Barreiro _____

--- Ramiro Matos _____

--- Manuel Afonso _____

--- Ricardo Gonçalves _____

--- Joaquim Neto _____

--- Maria Luísa Mesquita _____

--- Lígia Batalha _____

--- Henriqueta Carolo _____