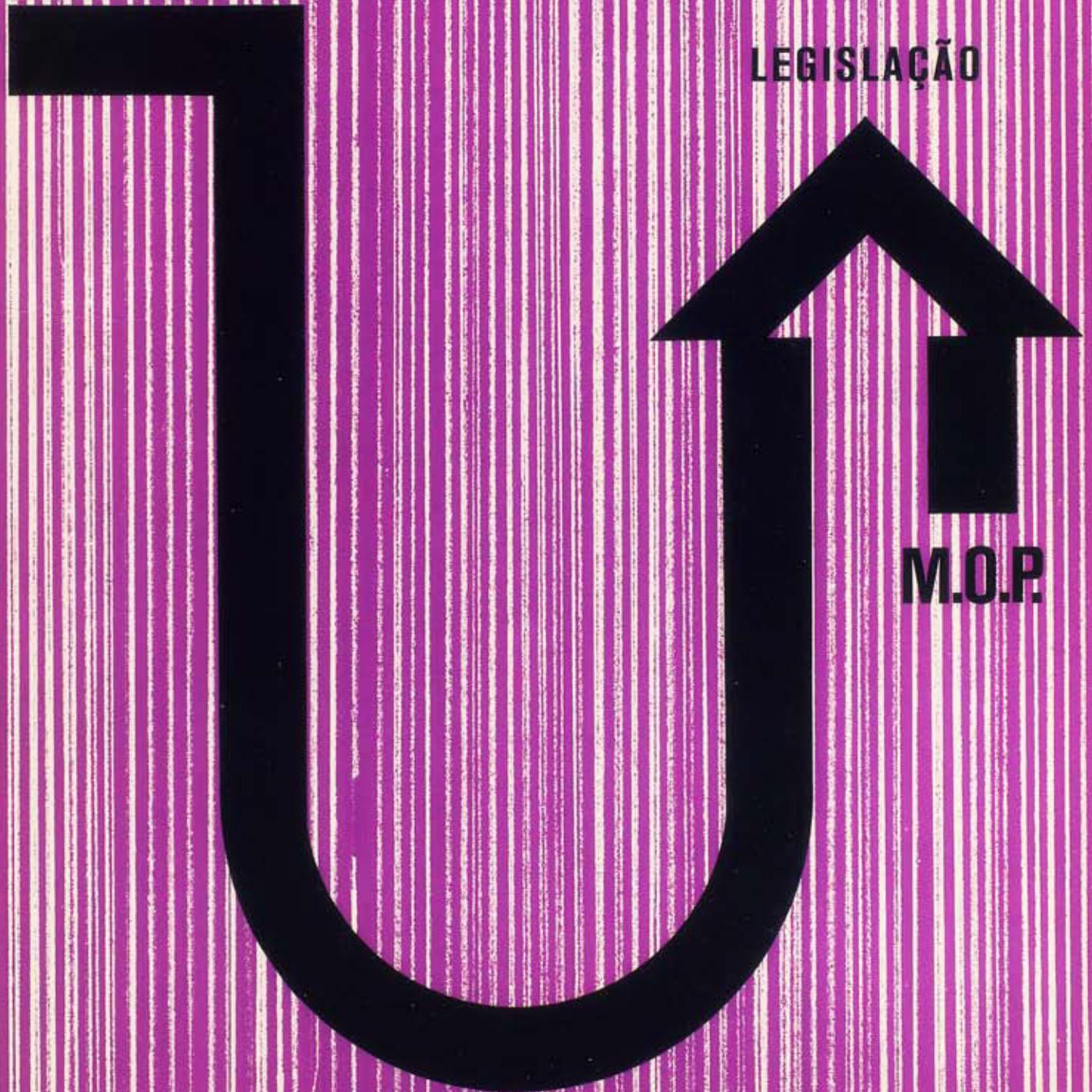


URBANIZAÇÃO,



LEGISLAÇÃO

M.O.P.

URBANIZAÇÃO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Revista do Centro de Estudos de Urbanismo
e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco

SUMÁRIO

Exame da situação nos 5 concelhos mais influenciados pela proximidade do
Porto de Leixões

— Prof. Antão de Almeida Garrett 221

A Qualidade Ambiental das Ruas Cidades

O Ponto de Vista dos Moradores

— Donald Appleyard and Mark Lintell 251

Legislação 271

URBANIZAÇÃO

REVISTA DO CENTRO DE ESTUDOS DE URBANIZAÇÃO E HABITAÇÃO
ENGENHEIRO DUARTE PACHECO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Comissão Directora da Revista

| | |
|---------------------------------------|---|
| Eng. Manuel de Sá e Mello | Eng. Rafael dos Santos Costa |
| Prof. Eng. António de Almeida Garrett | Arq. José Tudela |
| Prof. Eng. Manuel da Costa Lobo | Arq. Luís Cunha |
| Prof. Arq. Nuno Portas | Dr. António Ferraz de Andrade |
| Eng. Augusto Celestino da Costa | Arq. José Pedro Martins Barata - Director Gráfico |

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco
Rua do Malpique, 88 — Telef. 76 26 27

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Preço da assinatura anual | 120\$00 |
| Preço do número avulso | 40\$00 |

COMPOSTO E IMPRESSO NAS OFICINAS DE «A PLANETA» ● RUA ANGELINA VIDAL, 31-C ● LISBOA

EXAME DA SITUAÇÃO
NOS 5 CONCELHOS
MAIS INFLUENCIADOS
PELA PROXIMIDADE DO
PORTO DE LEIXÕES

VILA DO CONDE
PÓVOA DE VARZIM
SANTO TIRSO
MATOSINHOS
MAIA

*Previsão da População
para 1990*

*Freguesias de maior
potencialidade*

ENG. ANTÃO DE ALMEIDA GARRETT

PREVISÃO DA POPULAÇÃO PARA 1990

A aplicação das taxas de crescimento efectivo no decénio 1960-70 na fórmula de Chiodi, deu, para 1990, as seguintes populações:

| CONCELHOS | TAXA | HAB/1990 | Hab./Ha | |
|-----------------|------|----------|---------|------|
| | | | 1970 | 1990 |
| Vila do Conde | 9 | 64 000 | 3,7 | 4,4 |
| Póvoa de Varzim | 14 | 61 000 | 5,2 | 6,9 |
| Santo Tirso | 2 | 80 000 | 3,8 | 3,9 |
| Matosinhos | 19 | 160 000 | 17,3 | 25,7 |
| Maia | 21 | 98 000 | 8,4 | 12,7 |

Os cinco concelhos representarão, em 1990, uma população de 463 mil habitantes. uniforme, há extensas áreas rurais entre os aglomerados, e muitos destes não apresentam dimensão suficiente.

Porém, a distribuição está muito longe de ser

Populações prováveis em 1990 e freguesias de maior potencialidade

CONCELHO DE VILA DO CONDE

| | TAXA 1960/70 | POP. 1990 | DENSIDADE 1990 Hab./Ha |
|-------------------|--------------|-----------|---------------------------|
| Arcos | - 4 % | 755 | 1,8 |
| Árvore | - 5,2 % | 2 234 | 2,7 |
| Aveleda | 11,1 % | 1 560 | 3,6 |
| Azurara | 3,2 % | 1 369 | 9,6 |
| Bagunte | 3,9 % | 1 560 | 1,5 |
| Canidelo | 2,4 % | 710 | 2,5 |
| Fajozes | 10,1 % | 1 510 | 3,0 |
| Ferreiró | 12,4 % | 593 | 2,1 |
| Fornelo | - 1,9 % | 1 216 | 1,8 |
| Gião | 3,5 % | 1 650 | 4,5 |
| Guilhabreu | 4,4 % | 1 875 | 2,5 |
| Junqueira | - 4 % | 1 688 | 2,4 |
| Labruge | 9,6 % | 2 429 | 4,2 |
| Macieira | - 9,1 % | 1 149 | 2,2 |
| Malta | - 2,6 % | 743 | 2,5 |
| Mindelo | 0,1 % | 1 855 | 3,1 |
| Modivas | 9,9 % | 1 965 | 3,5 |
| Mosteiró | 18,5 % | 1 388 | 4,1 |
| Outeiro | 2 % | 428 | 1,9 |
| Parada | 9,8 % | 396 | 3,2 |
| Retorta | 7,1 % | 954 | 5,5 |
| Rio Mau | 10,9 % | 2 043 | 2,3 |
| Tougues | - 13,8 % | 540 | 1,5 |
| Touguinha | 3 % | 911 | 2,5 |
| Touguinhó | - 15,1 % | 799 | 3,0 |
| Vairão | 1,8 % | 1 374 | 3,7 |
| Vila Chã | 12,2 % | 2 763 | 4,7 |
| Vila do Conde | 24,3 % | 25 654 | 41,0 |
| Vilar | 3,2 % | 1 438 | 4,0 |
| Vilar do Pinheiro | 14,9 % | 2 372 | 6,5 |

No concelho de Vila do Conde, pesa apenas a vila. Com a taxa de 24, a previsão dá-lhe 25 600 hab/90. A densidade na freguesia subirá de 25,4 para 32,6 Hab/ha.

As freguesias próximas mantêm-se agrícolas, sem aglomerados com dimensão urbana.

Azurara, embora tenha perdido gente, deverá considerar-se na zona de influência de Vila do Conde. Com Retorta e Touguinha prevê-se para 1990 uma

população de 3 234 habitantes, nas proximidades da vila.

Aveleda $t = 11,1$; Ferreiró $t = 12,4$; Fajozes $t = 10,1$; Labruge $t = 9,6$; Modivas $t = 9,9$; Mosteiró $t = 18,5$; Parada $t = 9,8$; Retorta $t = 7,1$; Rio Mau $t = 10,9$; Vila Chã $t = 12,2$ e Vilar do Pinheiro $t = 14,9$ foram as freguesias que mostraram maior taxa de crescimento. Nalgumas existe indústria, mas na maior parte a base é a agricultura.

Populações prováveis em 1990 e freguesias de maior potencialidade

CONCELHO DA PÓVOA DE VARZIM

| | TAXA 1960/70 | POP. 1990 | DENSIDADE 1990 Hab./Ha |
|-----------------|--------------|-----------|---------------------------|
| A-ver-o-mar | 24 | 8 187 | 14,2 |
| Aguçadoura | 9 | 4 249 | 11,8 |
| Amorim | 15 | 2 896 | 4,7 |
| Argivai | 36 | 2 389 | 9,8 |
| Balazar | 9 | 2 278 | 1,8 |
| Beiriz | - 11 | 2 411 | 5,5 |
| Estela | 3 | 2 232 | 8,4 |
| Laundos | 7 | 1 783 | 1,8 |
| Navais | 10 | 2 026 | 4,3 |
| Póvoa de Varzim | 18 | 30 240 | 52,5 |
| Rates | 19 | 2 948 | 2,0 |
| Terroso | - 6 | 2 088 | 4,1 |

Apesar de se situar a seguir a Vila do Conde é um concelho que sustentou melhor a sua população. Só Beiriz e Terroso tiveram menos gente em 1970 do que em 1960.

Também na faixa costeira é que o crescimento foi maior. A taxa mais elevada foi em Argivai 36 %. Pena é que sejam de pequena população as freguesias. Só A-ver-o-Mar atinge 5 059 habitantes.

Póvoa de Varzim com a taxa de 18 permite esperar 30 200 hab/1990. Com Argivai 2 400; A-ver-o-Mar 8 200 e Amorim 2 900, que lhe ficam próximas, fará uma mancha, em 1990, de mais de 43 700 habitantes.

Como está pegada a Vila do Conde, 25 500/90, o aglomerado urbano toma dimensões suficientes para constituir um polo secundário, satélite do Porto, capaz de facilitar a estruturação do interland agrícola comum.

Populações prováveis em 1990 e freguesias de maior potencialidade

CONCELHO DE SANTO TIRSO

Com taxas positivas:

| | TAXA 1960/70 | POP. 1990 | DENSIDADE 1990 Hab./Ha |
|-----------------------|--------------|-----------|---------------------------|
| Alvarelos | 15 | 2 994 | 4,4 |
| Guidões | 24 | 2 374 | 5,6 |
| Lama | 11 | 1 690 | 12,1 |
| Lamelas | 0,4 | 795 | 1,8 |
| Muro | 34 | 2 590 | 3,7 |
| Santiago (Bougado) | 10 | 5 109 | 3,6 |
| S. Mamede (Coronado) | 6 | 3 534 | 5,3 |
| S. Mamede (Negrelos) | 10 | 1 664 | 3,0 |
| S. Martinho (Bougado) | 14 | 10 554 | 9,2 |
| S. Martinho do Campo | 0 | 10 554 | 7,3 |
| S. Miguel (Couto) | 2 | 836 | 5,3 |
| S. Romão (Coronado) | 8 | 2 613 | 7,0 |
| Vilarinho | 22 | 4 285 | 7,9 |

Com taxas negativas:

| | | | |
|-----------------------|-------|-------|------|
| Agrela | - 7 | 896 | 1,1 |
| Água Longa | - 34 | 489 | 0,3 |
| Areias | - 8 | 1 889 | 6,3 |
| Aves | - 6 | 5 675 | 9,2 |
| Burgães | - 0,2 | 2 123 | 4,2 |
| Carreira | - 2 | 728 | 2,2 |
| Covelas | - 1 | 1 021 | 0,5 |
| Guimarei | - 7 | 594 | 0,9 |
| Monte Cordova | - 1 | 2 802 | 2,1 |
| Palmeira | - 4 | 902 | 2,6 |
| Rebordões | - 18 | 2 294 | 4,5 |
| Refojos de Riba Ave | - 15 | 715 | 1,2 |
| Reguenga | - 3 | 1 074 | 2,5 |
| Roriz | - 2 | 1 268 | 2,1 |
| St.ª Cristina (Couto) | - 10 | 1 978 | 4,1 |
| Santo Tirso | - 3 | 9 549 | 12,2 |
| S. Tomé (Negrelos) | - 4 | 3 169 | 6,2 |
| Sequeiró | - 10 | 1 301 | 4,5 |

Estranha a queda vertical da taxa da vila que de 22 passa a apenas 2. Se não tiver havido deficiência séria na colheita dos elementos para os boletins de recenseamento, é sintoma de decadência a considerar. Põe-se porém dúvida, pois as vilas geralmente atraem gente, não a repelem, e muito menos em tal proporção.

Aliás, em bastantes freguesias foram razoáveis as taxas de crescimento efectivo.

Houve, porém, uma acentuada assimetria. As freguesias de poente: de S. Mamede do Coronado, S. Romão do Coronado, Muro, Alvarelos, Guidões, Santiago de Bougado e S. Martinho de Bougado formam uma mancha de forte vitalidade demográfica e potencial. Contavam, em 1970, 22 565 habitantes e

prevê-se pelas respectivas taxas que, em 1990, tenha perto de 30 000. Quer dizer, mais de $\frac{1}{3}$ da população se concentrará nesse extremo poente.

As más comunicações para Santo Tirso e a preponderância da tradicional indústria textil no anteriormente famoso Vale do Ave, devem dar a explicação do que se está a passar.

Se a auto-estrada para Braga passar junto de Santo Tirso será possível obstar a que mais enfraqueça a sua posição. Caso contrário a mancha leste do dinâmico concelho de Vila Nova de Famalicão alastrará inevitavelmente. Com a previsão de 56 200 Hab/1990, a pressão será irresistível: forma-se um bloco de mais de 80 000 habitantes.

Populações prováveis em 1990 e freguesias de maior potencialidade

CONCELHO DE MATOSINHOS

| | TAXA 1960/70 | POP. 1990 | DENSIDADE 1990 Hab./Ha |
|--------------------------------|--------------|-----------|---------------------------|
| Custóias | 35 | 17 524 | 29,8 |
| Guifões | 91 | 36 533 | 117,8 |
| Lavra | 17 | 8 254 | 7,6 |
| Leça do Balio | 14 | 13 094 | 14,1 |
| Leça da Palmeira | 2 | 13 603 | 21,2 |
| Matosinhos | —3 | 22 579 | 43,9 |
| Perafita | 55 | 23 214 | 24,6 |
| St. ^a Cruz do Bispo | 51 | 14 957 | 37,6 |
| S. Mamede de Infesta | 23 | 25 538 | 50,4 |
| Senhora da Hora | 35 | 19 868 | 55,0 |

Como freguesias de maior taxa de crescimento: Guifões, de crescimento a pôr em dúvida, fica como uma expansão da vila urbana; Matosinhos—Leça da Palmeira, praticamente estacionária, Custóias, Perafita e Santa Cruz do Bispo como o seu prolongamento costeiro com forte desenvolvimento industrial.

São bastante mais populosas as freguesias suburbanas da cidade do Porto: Senhora da Hora e S. Mamede de Infesta; mas apresentam menor crescimento. No entanto, prevê-se, para as duas, que deverão atingir 45 000 habitantes em 1990.

A disposição das freguesias de maior vitalidade demográfica leva a ter de se pensar na restrição duma ocupação dispersa, que possa vir a dificultar uma conveniente estruturação económico-social e o lançamento de indispensável rede de comunicações. Há um envolvimento à cidade que pode dificultar o estabelecimento de melhores vias colectoras e até da conveniente colocação de equipamentos que já não podem ser criados na cidade; e uma linha costeira onde se tem fixado a indústria e que tende a repelir o aproveitamento satisfatório das praias.

Populações prováveis em 1990 e freguesias de maior potencialidade

CONCELHO DA MAIA

| | TAXA 1960/70 | POP. 1990 | DENSIDADE 1990 Hab./Ha |
|----------------------------------|--------------|-----------|---------------------------|
| Águas Santas | 27 | 38 843 | 35,0 |
| Barca | 11 | 2 988 | 6,2 |
| Folgosa | 7 | 2 739 | 3,9 |
| Gemunde | 21 | 4 440 | 7,0 |
| Gondim | 16 | 1 530 | 11,7 |
| Gueifães | 34 | 9 936 | 34,3 |
| Maia | 16 | 4 425 | 11,4 |
| Milheirós | 20 | 4 675 | 14,1 |
| Moreira | 23 | 9 914 | 11,7 |
| Nogueira | 20 | 3 437 | 6,8 |
| St. ^a Maria de Avioso | 3 | 2 095 | 4,3 |
| S. Pedro de Avioso | 10 | 2 320 | 4,9 |
| S. Pedro Fins | 8 | 1 570 | 3,0 |
| Silva Escura | 10 | 1 614 | 3,1 |
| Vermoim | 26 | 5 856 | 16,0 |
| Vila Nova de Telha | 28 | 3 774 | 7,6 |

No concelho da Maia é muito mais desigual.

A freguesia de Águas Santas concentra em si mais de $\frac{1}{3}$ da população do concelho. Se lhe juntarmos Milheirós e Gueifães, já tem actualmente metade da população total.

E, como as suas taxas são elevadas, prevê-se para 1990, para Águas Santas perto de 40 000 habitantes, para Milheirós 4 700 e para Gueifães 10 000, isto é, esta mancha SE do concelho continuará a pesar tanto como o resto.

Julga-se de meditar se não será conveniente provocar um desvio nesta linha de maior povoamento. Se tal se não conseguir, a missão do concelho no concerto do Grande Porto ficará enfraquecida.

Repare-se na frágil distribuição da população no restante território. Todas as freguesias têm diminuta população. A sede não chega a ter 3 300 habitantes.

É como um jardim com pequenos tufos no vasto arrelvado. Bonito, mas não eficiente para uma dinamização rápida socio-económica e uma marcada forte de posição.

O prolongamento da Via Norte deixa à ilharga a sede; e não se poderá esquecer o poder motor duma via rápida.

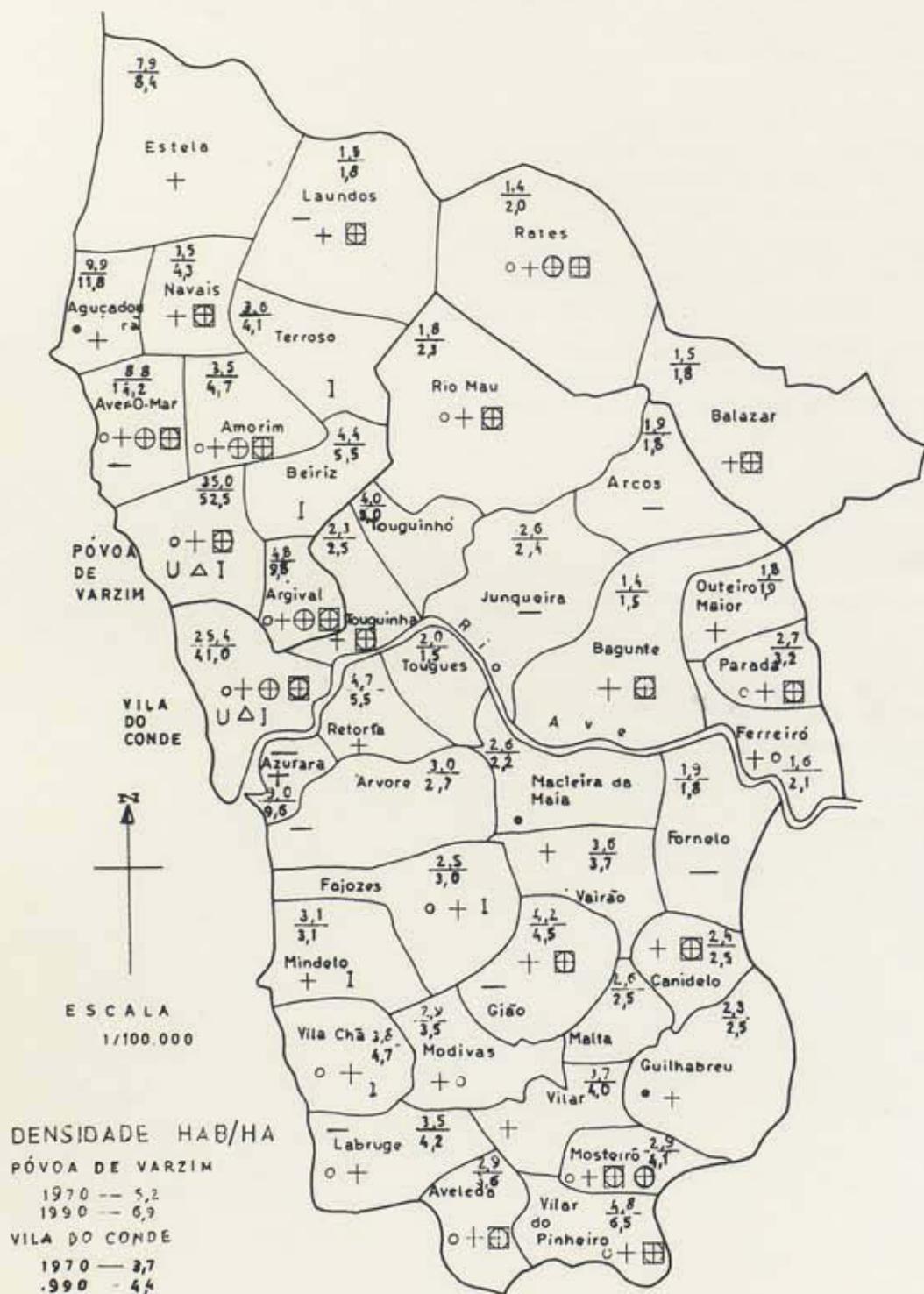
O campo de aviação de Pedras Rubras situa-se na ponta poente do concelho. Pensa-se na sua ampliação. Trará maiores possibilidades de desenvolvimento e também muitas restrições para certas utilizações do território. O transporte aéreo pode ser um factor motor importante, em complemento do transporte marítimo muito mais moroso.

Não será conveniente ordenar ideias para preparar convenientemente o futuro?



ANTEPLANO REGIONAL DO DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DO NOROESTE PORTUGUÊS

CONCELHOS DA POVOA DE VARZIM E VILA DO CONDE



ANTEPLANO REGIONAL DO DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO
DO NOROESTE PORTUGUÊS

CONCELHO DE MATOSINHOS

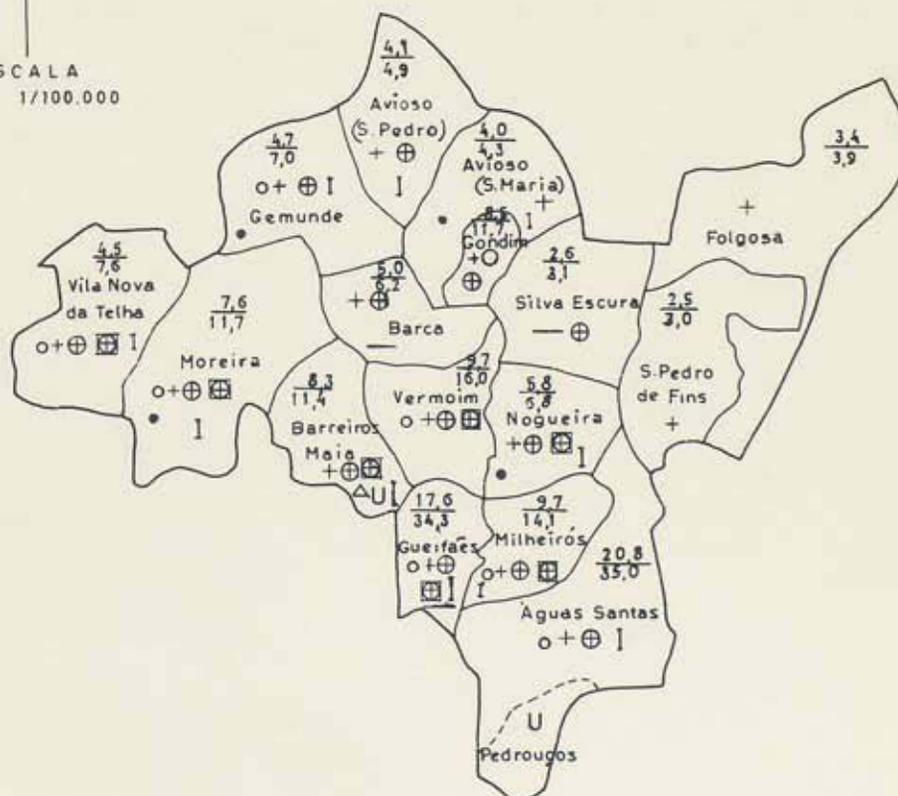


DENSIDADE HAB/HA
1970 — 17,2
1990 — 25,7

ANTEPLANO REGIONAL DO DESENVOLVIMENTO URBANISTICO
DO NOROESTE PORTUGUÊS

CONCELHO DA MAIA

ESCALA
1/100.000



DENSIDADE HAB/HA

1970 — 8,5

1980 — 12,7

EXAME DA SITUAÇÃO
NOS 5 CONCELHOS
MAIS INFLUENCIADOS
PELA PROXIMIDADE DO
PORTO DE LEIXÕES

VILA DO CONDE
PÓVOA DE VARZIM
SANTO TIRSO
MATOSINHOS
MAIA

ENG. ANTÃO DE ALMEIDA GARRETT

A — População e sua evolução

CONCELHO DE VILA DO CONDE

| | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| População | 39 903 | 44 048 | 48 806 | 52 892 |
| Taxa | 12,0 | 10,8 | 8,3 | |

Embora a população aumente as taxas têm diminuído.

Com a taxa de natalidade 1951/60 de 32,0 e a da mortalidade de 13,6, o saldo fisiológico foi de 18,4, o que nos diz ter saído gente: Alarcão dá uma saída de 3 766, correspondendo a 8,5 % da população residente.

Dado que a taxa de crescimento efectivo de 60/70 ainda foi menor, isso diz-nos que a saída continuou e em aumento.

Com a mesma taxa de saldo fisiológico, corresponde a uma saída de cerca de 5 000 pessoas.

Não se poderá considerar um concelho em desenvolvimento.

CONCELHO DA PÓVOA DE VARZIM

| | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| População | 31 693 | 37 938 | 40 444 | 45 169 |
| Taxa | 19,6 | 6,6 | 11,7 | |

Com as taxas de natalidade 35,9, mortalidade 15,2, dando saldo fisiológico 20,7, a saída de gente foi de 5 030 em 50/60 e terá sido de 3 600 em 60/70. Embora tenha diminuído a emigração, não é um concelho em desenvolvimento.

CONCELHO DE SANTO TIRSO

| | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| População | 51 545 | 63 188 | 77 130 | 79 524 |
| Taxa | 22,6 | 22,1 | 3,1 | |

Com as taxas de natalidade 37,0 e mortalidade 11,7, dá para o saldo fisiológico 25,3; a saída de gente foi de 2 519 em 50/60 e terá sido de mais de 17 000 em 1960/70 — uma hecatombe!

Apesar de ser um concelho industrializado, está doente.

CONCELHO DE MATOSINHOS

| | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 |
|-----------|--------|--------|--------|---------|
| População | 62 884 | 73 843 | 91 017 | 108 244 |
| Taxa | 17,5 | 23,2 | 18,9 | |

A população aumentou sendo a taxa de crescimento elevada; as taxas de natalidade 30,0 e mortalidade 14,8, saldo 15,2, dão uma entrada de 3 300. Em 1950/60 foi de 5 677. Houve retrocesso na emigração.

Em todos os casos é progressivo.

CONCELHO DA MAIA

| | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| População | 36 626 | 43 627 | 53 563 | 65 214 |
| Taxa | 19,0 | 22,7 | 21,7 | |

As taxas de natalidade 30,0 e de mortalidade 14,6 dão para a do saldo fisiológico 15,4.

Em 1950/60 entravam 2 889 pessoas. Em 1960/70, devem ter entrado 8 300 pessoas. É um concelho progressivo.

O conjunto destes 5 concelhos virados ao mar, traduz uma população, em 1970, de 351 043 habitantes — o que corresponde à da cidade do Porto.

Do ano de 1960 a 1970, a população passou de 310 960 a 351 043, o que correspondeu a um aumento de 40 083, à taxa de 13 %.

A participação no Noroeste da Região Plano Norte é de cerca de 20 %.

É evidente a quebra de vitalidade demográfica com o afastamento da cidade do Porto. São os rurais, em forte percentagem a emigrarem.

Para apreciação da situação é indispensável ver-se em que se ocupa a gente desses cinco concelhos.

DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO

B — 5 Principais actividades em n.º de pessoas

VILA DO CONDE

| | 1950 | 1960 |
|--|-------|-------|
| Agricultura e silvicultura | 5 956 | 4 158 |
| Ind. Têxteis, calçado, vestuário, couros e peles | 3 609 | 3 718 |
| Ind. relacionadas trabalho público e Const. | 1 955 | 2 716 |
| Pesca | 1 161 | 1 453 |
| Serviços pessoais | 1 197 | 1 204 |

PÓVOA DE VARZIM

| | | |
|----------------------------------|-------|-------|
| Agricultura e silvicultura | 6 012 | 4 491 |
| Pesca | 1 043 | 1 554 |
| Ind. têxteis, etc. | 1 494 | 1 424 |
| Int. Trab. públ. e const. | 1 376 | 1 377 |
| Serviços pessoais | 1 316 | 1 142 |

SANTO TIRSO

| | | |
|--------------------------------|--------|--------|
| Ind. Têxteis, etc. | 11 278 | 13 111 |
| Agricultura, etc. | 6 642 | 5 452 |
| Int. Trab. Públ. e const. | 2 259 | 2 724 |
| Serviços pessoais | 1 619 | 1 599 |
| Comércio e seguros | 1 168 | 1 340 |

MATOSINHOS

| | | |
|--------------------------------|-------|-------|
| Int. Trab. públ. e const. | 4 202 | 5 045 |
| Ind. têxteis, etc. | 4 687 | 5 003 |
| Ind. alimentação | 4 401 | 4 752 |
| Comércio e seguros | 2 986 | 3 576 |
| Pesca | 3 245 | 3 488 |

| | | | | | |
|--------------------------------|-------|-------|--------------------------|-------|-------|
| | | | Agricultura, etc. | 2 954 | 2 099 |
| | | | Comércio e seguros | 1 638 | 1 796 |
| Ind. têxteis, etc. | 3 280 | 3 345 | Serviços pessoais | 1 327 | 1 129 |
| Int. Trab. Públ. e const. | 4 581 | 2 099 | | | |

SECTOR PRIMÁRIO

Situação da população agrícola e silvícola

| População agrícola | 1960 | | 1950 | | Var. 50/60 |
|--------------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| | | % na Act./prof. | | % | |
| Vila do Conde | 3 611 H 547 M <u>4 158</u> | 26,2 12,7 <u>22,9</u> | 4 235 H 1 722 M <u>5 957</u> | 35,4 30,3 <u>33,8</u> | — 9,2 — 17,6 — 10,9 |
| Póvoa de Varzim | 3 590 H 901 M <u>4 491</u> | 34,9 24,7 <u>32,2</u> | 3 967 H 2 045 M <u>6 012</u> | 41,7 40,3 <u>41,2</u> | — 6,8 — 15,6 — 9,0 |
| Santo Tirso | 4 743 H 709 M <u>5 452</u> | 21,8 9,0 <u>18,4</u> | 5 231 H 1 411 M <u>6 642</u> | 29,2 16,1 <u>24,9</u> | — 7,4 — 7,1 — 6,5 |
| Matosinhos | 1 705 H 112 M <u>1 817</u> | 6,3 1,1 <u>4,8</u> | 2 399 H 252 M <u>2 651</u> | 10,8 2,6 <u>8,3</u> | — 4,5 — 1,5 — 3,5 |
| Maia | 1 977 H 122 M <u>2 099</u> | 12,2 2,7 <u>10,1</u> | 2 568 H 386 M <u>2 954</u> | 19,1 7,8 <u>16,9</u> | 6,9 5,1 5,9 |

As percentagens da população agrícola já são razoáveis nos concelhos de Matosinhos e Maia; mas são ainda exageradas nos três outros concelhos. Vê-se que nestes a quebra dos activos agrícolas foi maior

de 1950 a 1960. E, como foram os concelhos que mais gente perderam pela emigração de 1960 a 1970, é natural que as percentagens dos activos com profissão agrícola tenham diminuído.

Segundo a condição económica e sexo

| | AGRICULTORES | | | Domésticos agrícolas | TOTAL |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|----------------------------------|
| | Patrões | Isolados | Outros | | |
| Vila do Conde | 712 28 | 518 30 | 2 314 485 | 433 | 3 544 H 546 M <u>4 090</u> |
| Póvoa de Varzim | 297 18 | 1 261 227 | 2 036 653 | 1 388 | 3 594 2 286 <u>5 880</u> |
| Santo Tirso | 548 94 | 1 164 50 | 2 995 561 | 597 | 4 707 1 302 <u>6 009</u> |
| Matosinhos | 340 6 | 274 13 | 1 172 86 | 204 | 1 786 309 <u>2 095</u> |
| Maia | 532 13 | 177 2 | 1 294 102 | 199 | 2 003 316 <u>2 319</u> |

Em relação ao n.º de agricultores, vem:

| | | | |
|-----------------|-----|---|---|
| Vila do Conde | 3,2 | » | » |
| Póvoa de Varzim | 3,2 | » | » |
| Santo Tirso | 3,2 | » | » |
| Matosinhos | 3,3 | » | » |
| Maia | 3,2 | » | » |

praticamente 3,2 pessoas por agricultor e é a família a participar na lavoura.

É importante o número de mulheres consideradas domésticas agrícolas.

Em 1950, as famílias agrícolas eram:

| CONCELHOS | Família agrícola | Pessoas que as compunham Total | | Não prof. agrícola | | Vivem ocupação agrícola | | Cargo chefe família agr. | |
|-----------------|------------------|--------------------------------|-------|--------------------|-----|-------------------------|-------|--------------------------|-------|
| | | H | M | H | M | H | M | H | M |
| Vila do Conde | 2 716 | 6 797 | 6 768 | 512 | 568 | 3 017 | 1 120 | 2 695 | 4 509 |
| Póvoa de Varzim | 2 777 | 6 710 | 7 120 | 280 | 261 | 3 183 | 1 445 | 2 989 | 4 012 |
| Santo Tirso | 3 369 | 8 606 | 8 231 | 963 | 932 | 3 738 | 776 | 3 550 | 5 899 |
| Matosinhos | 1 075 | 3 052 | 2 432 | 329 | 318 | 1 740 | 147 | 837 | 1 733 |
| Maia | 1 346 | 3 759 | 3 095 | 437 | 301 | 1 996 | 209 | 1 193 | 2 291 |

Mostra que as pessoas das famílias agrícolas que não trabalham na terra são relativamente poucas. Por outro lado, o número de pessoas a cargo do

chefe de família agrícola anda à volta de 2. Confirma a média de 3 pessoas vivendo do trabalho agrícola.

A situação na profissão era:

| CONCELHOS | PATRÕES AGRÍCOLAS | | | ISOLADOS | | | Total |
|-----------------|-------------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|-------|
| | Proprietários | Parceiros | Rendeiros | Proprietários | Parceiros | Rendeiros | |
| Vila do Conde | 595 | 9 | 136 | 318 | 5 | 225 | 1 288 |
| Póvoa de Varzim | 292 | 3 | 20 | 680 | 7 | 801 | 1 803 |
| Santo Tirso | 562 | 4 | 76 | 491 | 10 | 713 | 1 856 |
| Matosinhos | 291 | 4 | 51 | 172 | 19 | 96 | 633 |
| Maia | 451 | 6 | 88 | 100 | 22 | 57 | 724 |

É importante o número de patrões agrícolas proprietários, denunciando boa posição na actividade. Nos isolados já contam os rendeiros. A pequena propriedade grangeada por rendeiros leva à emigração, e talvez seja essa a razão de maior êxodo em Santo Tirso e Póvoa de Varzim.

A produção agrícola dá uma ideia do valor que representa e o nível de capitação e posição em relação a outros sectores de actividade.

A produção agrícola a dividir pela área cultivada dá uma ideia da produtividade do solo.

A superfície agricultada por activo agrícola (patrões e isolados) dá a média da área por agricultor e o parcelamento da propriedade.

O P. B. A. em 1967 (em contos) nos principais géneros com as capitações (admitindo os cultivadores de 1960)

| | | |
|-----------------|--------|--------------------|
| Vila do Conde | 73 544 | 57,1 c/ cultivador |
| Póvoa de Varzim | 59 254 | 54,7 » » |
| Santo Tirso | 72 853 | 42,5 » » |

| | | |
|------------|--------|--------------------|
| Matosinhos | 32 763 | 51,7 c/ cultivador |
| Maia | 41 338 | 57,1 » » |

As capitações não são muito diferentes, mas pequenas atendendo a que os cultivadores têm família e empregados.

Com 3,2 pessoas em média dá uma capitação de N 13 a 15 c/ano/pessoa.

A situação é razoável; mas inferior à de outras profissões.

Tendo em conta que a média do P. B. A. nos anos de 1960/64/67 dá:

| | |
|-----------------|--------|
| Vila do Conde | 50 292 |
| Póvoa de Varzim | 38 620 |
| Santo Tirso | 56 230 |
| Matosinhos | 32 763 |
| Maia | 41 338 |

Há uma melhoria, embora pequena, quanto ao valor do P. B. A. de 1960 para 1967.

A superfície agricultável e a florestada, medida por fotografias aéreas, em Km², era:

| CONCELHOS | Agríc. | Florest. | Área conc. | % agríc. flor. |
|-----------------|--------|----------|------------|----------------|
| Vila do Conde | 88,1 | 52,6 | 143,92 | 97,7 |
| Póvoa de Varzim | 59,2 | 21,8 | 87,64 | 92,4 |
| Santo Tirso | 91,2 | 104,0 | 203,12 | 96,1 |
| Matosinhos | 52,2 | 10,0 | 62,76 | 99,1 |
| Maia | 42,5 | 31,0 | 76,84 | 96,6 |

O que prova ser apta a ser cultivada quase toda a superfície dos concelhos.

Do Anuário Estatístico de Contribuições e Impostos de 1964

| CONCELHOS | N.º prédios rústicos | N.º de contribuintes | Rend. colectável rúst. | Rend. colec. p. préd. rúst. |
|-----------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------|
| Vila do Conde | 24 674 | 14 860 | 12 867,2 | 0,52 |
| Póvoa de Varzim | 13 600 | 13 307 | 4 629,9 | 0,34 |
| Santo Tirso | 40 134 | 18 730 | 11 445,1 | 0,28 |
| Matosinhos | 8 816 | 8 309 | 4 635,2 | 0,52 |
| Maia | 15 962 | 12 239 | 6 398,9 | 0,41 |

Mostra bem o parcelamento da propriedade rústica, sobretudo na Póvoa de Varzim e em Santo Tirso — a coincidir com maior emigração.

Por escalões de contribuição rústica, a estatística de 1964 fica pelos distritos.

Na estatística de 1943, vinha:

| CONCELHOS | A até 15\$ | | B 15\$01 a 100\$ | | C 101\$ a 500\$ | | D 500\$01 a 1000\$ | | E 1000\$01 a 5000\$ | | F 5000\$01 a 20 000\$ | |
|-----------------|---------------|-----------|---------------------|---------|--------------------|---------|-----------------------|---------|------------------------|---------|--------------------------|-----------|
| | n.º pr. | val. méd. | n.º | val. m. | n.º | val. m. | n.º | val. m. | n.º | val. m. | n.º | val. méd. |
| Vila do Conde | 1 857 | 9,10 | 10 154 | 52,90 | 10 909 | 241\$ | 1 478 | 675\$ | 313 | 1 580\$ | 5 | 6 400\$ |
| Póvoa de Varzim | 349 | 7,70 | 4 386 | 49,80 | 5 268 | 200\$ | | | 72 | 1 445\$ | | |
| Santo Tirso | 13 415 | 5,40 | 16 236 | 55,90 | 9 466 | 228\$ | 1 018 | 657\$20 | 286 | 1 445\$ | 8 | 10 565\$ |
| Matosinhos | 1 278 | 11,80 | 4 238 | 56,50 | 4 455 | 216\$ | 470 | 686\$ | 125 | 1 683\$ | 5 | 7 180\$ |
| Maia | 2 236 | 6,80 | 6 689 | 54,90 | 6 851 | 216\$ | 521 | 717\$ | 95 | 1 535\$ | 1 | 10 859\$ |

% em relação ao n.º total de prédios

| | (A) | (B) | (C) | (D) |
|-----------------|------|------|------|-----|
| Vila do Conde | 7,5 | 41,2 | 43,1 | 6,0 |
| Póvoa de Varzim | 2,3 | 60,7 | 34,1 | 2,5 |
| Santo Tirso | 33,2 | 40,2 | 23,6 | 1,2 |

| | | | | |
|------------|------|------|------|-----|
| Matosinhos | 12,1 | 40,1 | 42,2 | 4,5 |
| Maia | 13,9 | 40,8 | 41,8 | 3,2 |

Até 100\$00 pode considerar-se pequeníssima propriedade. Coloca Santo Tirso em posição extremamente parcelada com 73,4% acompanhada da Póvoa com 63,0%.

SECTOR SECUNDÁRIO

A posição dos 5 concelhos em 1950 e 1960 quanto à população activa no sector era:

| CONCELHOS | 1950 | | 1960 | | Var. 50/60 |
|-----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|------------|
| | Act. Ind. | % ac. c/ prof. | Act. Ind. | % ac. c/ prof. | |
| Vila do Conde | H 4 900 | 41,1 | 7 026 | 50,9 | 9,8 |
| | M 2 546 | 44,9 | 2 321 | 54,0 | 9,1 |
| | 7 446 | 42,3 | 9 347 | 51,6 | + 9,3 |
| Póvoa de Varzim | H 2 741 | 28,9 | 3 241 | 31,6 | 2,7 |
| | M 1 299 | 25,6 | 1 268 | 34,8 | 9,2 |
| | 4 040 | 27,7 | 4 509 | 32,4 | + 4,7 |
| Santo Tirso | H 10 373 | 58,1 | 13 426 | 61,9 | 3,8 |
| | M 5 529 | 63,3 | 4 761 | 60,8 | -2,5 |
| | 15 902 | 59,7 | 18 187 | 61,6 | + 1,9 |
| Matosinhos | H 10 427 | 47,0 | 18 774 | 51,0 | 4,0 |
| | M 6 178 | 63,2 | 6 823 | 65,4 | 2,2 |
| | 16 605 | 52,0 | 25 597 | 55,0 | + 3,0 |
| Maia | H 8 438 | 62,8 | 11 156 | 69,0 | 6,2 |
| | M 2 741 | 55,3 | 2 908 | 63,4 | 8,1 |
| | 11 179 | 60,8 | 14 064 | 67,8 | + 7,0 |
| 5 concelhos | H 36 879 | 49,3 | 53 623 | 60,3 | 11,0 |
| | M 18 293 | 53,5 | 18 081 | 58,7 | 5,2 |
| | 55 172 | 50,6 | 71 704 | 59,9 | + 9,3 |
| Continente | H 608 705 | 24,6 | 739 823 | 29,1 | 4,5 |
| | M 173 755 | 23,9 | 168 587 | 28,8 | 4,9 |
| | 782 460 | 24,5 | 908 410 | 29,0 | 4,5 |

Nos 5 concelhos só Santo Tirso, de forte emigração, e Matosinhos já evoluído, não excederam o aumento do Continente. Em Vila do Conde e Maia foi do dobro.

INDICADORES

I—Contribuição industrial pela matéria colectável em 1964

| CONCELHOS | Contos | N.º contrib. | Capitação |
|-----------------|-------------|--------------|-----------|
| Vila do Conde | 19 683,5 | 1 404 | 140,2 |
| Póvoa de Varzim | 15 527,1 | 1 172 | 132,5 |
| Santo Tirso | 92 682,1 | 1 797 | 515,8 |
| Matosinhos | 190 415,7 | 3 086 | 617,0 |
| Maia | 25 961,8 | 1 743 | 148,9 |
| 5 concelhos | 344 270,2 | 9 202 | 374,1 |
| Continente | 7 538 512,2 | 302 776 | 249,0 |
| % no Continente | 4,5 | 3 | |

II — *Inq. Ind. de 1957-59 do I. N. E.*

| CONCELHOS | P. B. I. 1 000 c. | N.º est. de 2 + pessoas | N.º de empregados | Capital fixo | Capitação do P. B. I. |
|-----------------|----------------------|----------------------------|----------------------|-----------------|--------------------------|
| Vila do Conde | 223,5 | 225 | 4 495 | 134 942 | 49,7 |
| Póvoa de Varzim | 123,2 | 199 | 2 215 | 52 467 | 55,6 |
| Santo Tirso | 755,0 | 460 | 13 434 | 676 376 | 56,2 |
| Matosinhos | 1 628,4 | 653 | 17 975 | 987 173 | 90,6 |
| Maia | 347,6 | 364 | 4 784 | 221 685 | 72,7 |
| 5 concelhos | 3 077,7 | 1 901 | 42 903 | 2 072 643 | 71,7 |
| Continente | 20 644,0 | 74 546 | 691 600 | 34 440 000 | 30,0 |
| % no Continente | 14,9 | 2,0 | 6,2 | 6,0 | |

III — *Inq. Ind. de 1964, do I. N. E. para estabelecimentos de 21 e mais pessoas*

| CONCELHOS | P. B. I. 1000 | N.º de estab. | N.º de empreg. | Capital fixo | Capit. P. B. I. | Emp. p.ª estab. | Cap. fixo p. estabel. |
|-----------------|------------------|------------------|-------------------|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------------|
| Vila do Conde | 296,3 | 24 | 4 715 | 235 601 | 62,8 | 196 | 9 871 |
| Póvoa de Varzim | 161,4 | 19 | 1 927 | 78 776 | 83,7 | 101 | 4 146 |
| Santo Tirso | 1 191,0 | 85 | 14 831 | 1 106 117 | 80,3 | 174 | 13 013 |
| Matosinhos | 2 055,6 | 157 | 21 149 | 1 421 911 | 120,8 | 135 | 9 056 |
| Maia | 473,9 | 65 | 4 941 | 313 996 | 95,9 | 76 | 4 831 |
| 5 concelhos | 4 178,2 | 350 | 47 563 | 3 156 401 | 87,9 | 136 | 9 304 |
| Continente | 56 996,7 | 4 994 | 578 999 | 45 033 674 | 98,4 | 116 | 9 038 |
| % no Continente | 7,3 | 7,0 | 8,2 | | | | |

IV — *Pessoal segundo o curso possuído nos estab. de 21 e mais pessoas*

| CONCELHOS | SUPERIOR | | MÉDIOS | | SECUNDÁRIO | |
|-----------------|----------|-------|---------|-------|------------|-------|
| | Eng.º | | c/ Ind. | | c/ Ind. | |
| Vila do Conde | 6 | 3 | 5 | 3 | 52 | 8 |
| Póvoa de Varzim | 3 | 2 | 1 | 1 | 24 | 6 |
| Santo Tirso | 23 | 20 | 5 | 4 | 76 | 111 |
| Matosinhos | 136 | 97 | 121 | 75 | 544 | 253 |
| Maia | 18 | 16 | 7 | 4 | 58 | 21 |
| 5 concelhos | 186 | 138 | 139 | 87 | 754 | 399 |
| Continente | 3 094 | 2 119 | 1 900 | 1 248 | 15 688 | 6 032 |
| % no Continente | 6,0 | 6,5 | 7,3 | 6,9 | 4,8 | 6,6 |

V — Pequenos estabelecimentos de 1 e 2 pessoas

| CONCELHOS | N.º DE ESTAB. | | PESSOAL |
|------------------|---------------|-----------|---------|
| | 1 pessoa | 2 pessoas | |
| Vila do Conde | 205 | 47 | 299 |
| Póvoa de Varzim | 95 | 47 | 189 |
| Santo Tirso | 247 | 113 | 473 |
| Matosinhos | 192 | 57 | 306 |
| Maia | 119 | 48 | 215 |
| 5 concelhos | 858 | 312 | 1 482 |
| Continente | 34 911 | 10 061 | 55 033 |
| % dos 5 no Cont. | 2,4 | 3,1 | 2,7 |

VI — Estabelecimentos médios de 3 a 20 pessoas

Como a Estatística não desce aos concelhos, apenas se poderá comparar os dados relativos ao Continente.

| N.º ESTAB. | PESSOAL | CURSO POSSUÍDO SUPERIOR | | MÉDIO | SECUNDÁRIO | | | | | | |
|------------|-------------------|-------------------------|----------|-------|------------|---------|---------|---------|---------|-----|-------|
| | | c/ eng.º | c/ econ. | | c/ ind. | c/ com. | c/ lic. | c/ ind. | c/ com. | | |
| 26 152 | 210 454 | 324 | 175 | 39 | 127 | 84 | 41 | 2 479 | 643 | 820 | 1 018 |
| | H 182 109 | | | | | | | | | | |
| | M 176 958 | | | | | | | | | | |
| | P. B. I. (contos) | Capital fixo (contos) | | | | | | | | | |
| | 17 740 971 | 10 158 415 | | | | | | | | | |

No Continente, em 1964, totalizavam-se:

| | N.º DE ESTAB. | | PESSOAL | | Emp. p. est. | P. B. I. 1 000 c | CAP. FIXO |
|----------------|---------------|--------|---------|--------|--------------|---------------------|------------|
| 1 a 2 pessoas | 34 911 | 52,8 % | 55 033 | 6,5 % | 1,6 | ? | |
| 2 a 20 pessoas | 26 152 | 39,6 % | 210 454 | 24,9 % | 7,7 | 17 741,0 | 10 158 415 |
| 21 e mais | 4 994 | 7,6 % | 578 999 | 68,6 % | 1,6 | 56 996,7 | 45 033 674 |
| | 66 057 | 1 000 | 844 486 | 100,0 | | 74 737,7 | 55 192 089 |

Dada a percentagem elevada dos muito pequenos estabelecimentos de tamanho médio, é de esperar que a estruturação industrial, em curso, tenda a reduzi-los. Um exemplo muito recente, o do pronto a vestir e fábrica de confeções, praticamente tendendo a eliminar as modistas.

De todos estes dados, nota-se que a posição industrial dos 5 concelhos melhorou de 1959 a 1964 e que tende a aumentar o seu P. B. I. e o número de pessoas empregadas.

Para as actividades mais representativas, em 1960, as percentagens em relação à população activa com profissão eram:

| CONCELHOS | Ind. têx. | Calçado | Pap. gráf. | Metalurg. | Cons. O. P | Pesca | Ind. Alim. | Ind. Extrac | Mobil. | Serr. | Pr. Min. |
|-----------------|-----------|---------|------------|-----------|------------|-------|------------|-------------|--------|-------|----------|
| | 23 | 24 | 27-28 | 34-38 | 4 | 0,4 | 20-21 | 1 | 26 | 251 | 33 |
| Vila do Conde | 16,8 | 3,7 | | 4,0 | 15,1 | 8,0 | | 4,8 | | | |
| Póvoa de Varzim | 5,2 | 5,1 | | | 9,9 | 11,2 | | 5,1 | | | |
| Santo Tirso | 41,9 | 2,6 | | 4,6 | 9,2 | | | | | 1,7 | |
| Matosinhos | 10,3 | | | 8,2 | 13,5 | 9,3 | | 12,7 | | | |
| Maia | 12,0 | 4,1 | | 7,3 | 27,4 | | | 4,1 | | | |

Sobressaiem as indústrias têxteis e as de Construção e Obras públicas. Dada a crise que consta existir nas indústrias

têxteis, não custa a crer na emigração muito forte do concelho de Santo Tirso.

VILA DO CONDE

Vila do Conde — F. de adubos de peixe, construção naval, Fiação e Tecidos (Comp.^a Rio Ave), Malhas (José Maria da Cruz), F. de Vilar, de cera, Confecções Butina.

Azurara — F. de Telha.

Fajozes — F. Fiação e Tecidos (Industrial do Mindelo), F. de sacos de papel.

Junqueira — F. de Moagem.

Macieira da Maia — F. de Moagem.

Mindelo — Fiação de Tecidos de algodão, F. de Moagem.

Modivas — F. de Moagem.

Touguinhó — Of. de calçado.

Vairão — Máq. para moagem.

Vilar do Pinheiro — F. de Moagem.

PÓVOA DE VARZIM

Póvoa de Varzim — F. de Bolachas, F. de cabos de aço, F. de alumínio, F. de calçado, F. de conservas de peixe, F. de Cordoaria de Quintas & Quintas, Fogos de artifício, F. de Moagem, F. de Tapetes, F. de Tecidos.

A Ver-o-mar — F. de Moagem.

Aguçadoura — F. de Moagem.

Amorim — F. de Moagem.

Balazar — Confecções, F. de Moagem.

Beiriz — Confecções, F. de malhas, F. de moagem, F. de Tapetes.

Laundos — F. de moagem.

Navais — F. de moagem.

Terroso — F. de moagem, F. de Refrigerantes, F. de mantas de trapo.

SANTO TIRSO

Santo Tirso — F. de Cartonagens, Confecções, F. de estamparias, F. de Fiação e tecidos (13), Pneus (Fapobol), Câmaras de Ar, Tecidos (10).

Agrela — Confecções.

+ *Água Longa* — Acessórios para Ind. Têxtil, Fio para Ind. Têxtil, Gelatinas, Moagem.

Alvarelos — Fundições, Minas de Caulino (Casais).

Areias — Caldas de Saúde, Fiação e tecidos (2), F. de lenços de algibeira.

Aves — Fiação de Tecidos (25), lenços de algibeira (4), Linhos (2), Móveis de madeira (3), F. de Seda.

Bougado (Santiago) — Confecções, Curtumes, Fiação e Tecidos (3).

+ *Bougado (S. Martinho)* — F. de artefactos de vidro armado, F. de botões, F. de cartonagem, Curtumes, F. de estores, Fiação e Tecidos, Fundições (5), F. de lenços de algibeira, F. de linho, F. de malas, F. de meias, Metalúrgica da Trofa, F. de moagem, F. de mosaicos, F. de vassouras, Confecções.

Burgães — Tecidos de algodão.

Coronado (S. Mamede) — F. de calçado, F. de escovas de piassaba, F. de estores (2), Exploração de mármore, F. de Moagem, F. de passamanarias, F. de tecidos de algodão.

Coronado (S. Romão) — F. de alfaias agrícolas, F. de escovas e vassouras (10), F. de estores, F. de guas e betoneiras, F. de malas (4), F. de máquinas agrícolas (2), F. de moagem.

Couto (St.^a Cristina) — F. de Fiação e tecidos, Fundição, F. de louça de alumínio, F. de malhas.

Covelas — F. de automóveis Walter Stok.

Guidães — F. de fogos de artifício (2), Fundição, F. de moagem.

Guimarei — F. de moagem, F. de pregos.

Lama — F. de lenços de bolso, F. de tecidos (3).

Monte Cordova — Lacticínios.

Muro — F. de balanças, F. de fiação e tecidos, Fundição, F. de moagem, F. de tapetes, F. de vassouras, F. de verga.

Negrelos (S. Tomé) — F. de Fiação e Tecidos (6).

Palmeira — F. de fiação e tecidos, F. de moagem.

Rebordões — F. de cobertores (8), F. de fiação e tecidos (8), Fogo de artifício, Fundição de metais, F. de tecidos para gabardines, F. de lenços, F. de malhas, F. de meias, F. de popelines, F. de Postes de cimento, F. de seda, F. de Tecidos (7).

Refojos de Riba de Ave — Fiação e tecidos, F. de malhas, F. de Moagem, F. de plásticos.

Reguenga — F. de moagem.

S. Martinho do Campo — F. de camisas, F. de Fiação e tecidos (9), Modas e Confecções (2).

Vilarinho — Fiação e tecidos (8), Modas e Confeções.

MATOSINHOS

+ *Matosinhos* — Refinação de açúcar, F. de óleos e farinhas de peixe (3), F. de artigos de alumínio, F. de Prod. Químicos, F. de artigos de aço, F. de blocos e tubos de cimento, F. de chaves para latas de conserva (2), F. de cintas, F. de concentrado de tomate (2), F. de conservas (11), F. de cordoaria, F. de filtros para cigarros, Fundição de ferro, F. de gelo, F. de Jutas, F. de latas de conserva (3), F. de leveduras, F. de linhas para coser, Litografia de folha (3), F. de loiça de alumínio, F. de malas, F. de malhas, F. de máquinas agrícolas, F. de Ferramentas, F. de confeções, *Armadores de pesca*, Petróleos, F. de produtos alimentares, F. de produtos químicos (5), F. de redes de pesca, F. de refrigerantes, F. de rendas, F. de bordados, F. de reóstatos e sistemas de aquecimento, Serralharias mecânicas (15), F. de tecidos (2), F. de tintas e colas (2), F. de toldos.

Custóias — Metalização.

Lavra — F. de Moagem (2), F. de refrigerantes.

+ *Leça do Balio* — F. de algodão hidrófilo, F. de aparelhagem mecânica, F. de curtumes (3), F. de embalagens, F. de Fiação e tecidos (3), F. de malhas, Const. de máquinas, F. máquinas eléctricas, metalização, F. de moagem (2), F. de refrigerantes, F. de tecidos de seda, Serralharia mecânica (3), F. de tintas.

Leça da Palmeira — Conservas de peixe (12), Construções navais, Etiquetas metálicas, Fundição (2), Confeções (3), Mosaicos, F. de perfis metálicos, F. de tintas, F. de tubos metálicos.

+ *Perafita* — F. de Ar líquido, F. de blocos de cimento, F. de conservas de peixe (3), F. de manteiga, F. de mosaicos hidráulicos, F. de tintas.

Santa Cruz do Bispo — F. de estamparia, F. de moagem, F. de acabamentos de tecidos, F. de tintas.

+ *S. Mamede de Infesta* — F. de agulhas, F. de antenas para televisão, F. de artigos mènage (2), F. de acessórios de automóveis, F. de baquelite, F. de caldeiras, F. de camisas, F. de candeeiros eléctricos, F. de estamparia (3), F. de fiação e tecidos (3), Fundição de metais (5), Gravura de cilindros para estampagem e grofagem, F. de limas, F. de malhas (8), Máquinas eléctricas, F. de meias, metalurgia (4), F. de moagem, F. de motocicletas, F. de motores, F. de passamanarias (2), F. de plásticos, F. de sedas, F. de tecidos de algodão (3), de seda, F. de tinturaria, F. de vassouras, F. de velas de cera.

+ *Sr.^a da Hora* — F. de bordados, F. de carruagens, F. de carrinhos de linha, F. de colas (2), F. de decorações, F. de fiação (3), F. gomas industriais, F. de loiça de esmalte, F. correias de transmissão, F. de fiação e tecidos (2), Fundição de ferro, F. de mármore artificiais, F. de moagem, Caulino, F. de peças de aço, Perfilagem a fios e barras metálicas, F. de plásticos, F. de rendas, F. de secantes, F. de tecidos de algodão, F. de tintas.

MAIA

Maia — Confeções, Fiação e tecidos (2), F. de licores e xaropes, F. de máquinas agrícolas, F. de móveis para cozinha, F. de refrigerantes, F. de rendas, F. de tapeçarias.

+ *Águas Santas* — F. de botões de osso, F. de cartonagens, F. de têxteis, F. de moagem (2), Emp. Ind. de Serração, F. de Produtos químicos, F. de sedas e tecidos (3), Tecidos (Parada), Ramas e Fio, F. de seda.

Avioso (St.^a Maria) — Móbilias, F. de tecidos (3).

Avioso (S. Pedro) — F. de moagem, F. de tapetes, F. de tecidos (3).

Barca — F. de calçado.

Folgosa — Fundição de metais, marcenarias (2), F. de pregos.

Gemunde — F. de moagem, F. de motores de bombas, F. de tecidos.

Gondim — F. de moagem (2).

Gueiões — F. de algodão, F. de calçado (2), F. de curtumes, F. de fogos de artifício, F. de luvas, F. de malhas (2), F. de moagem, F. de mobiliário metálico, F. de tapetes, F. de tecidos (3), F. de tintas (2).

Milheiróz — F. de espelhos, F. de moagem, F. de mobílias de madeira, F. de tecidos (2).

+ *Moreira* — F. de calçado (2), F. de confeções, Marcenaria, F. de moagem (3), F. de mosaicos, F. de produtos químicos (2), F. de tecidos (3), F. de tintas, F. de vestuário.

+ *Nogueira* — F. de preparação de carnes, F. de colas, F. de fibrocimento, Fundição de metais (2), F. de pulverizadores, F. de saltos de madeira (3), F. de urnas funerárias.

S. Pedro Fins — F. de estores, F. de malas.

Silva Escura — F. de brinquedos, F. de louça de alumínio, F. de saltos de madeira (5).

Vermoim — F. de moagem, F. de tintas

Vila Nova da Telha — F. de fiação e tecidos.

NOTA: As assinaladas com + foram as que em 1969 consumiram mais electricidade na distribuição da rede.

TERCIÁRIO

O Terciário — Serviços — dá uma ideia da situação socio-económica e da autonomia dos concelhos.

Embora este sector tenda a aumentar em toda a parte, considera-se que, presentemente, não deverá ser

inferior a 33,3 % da população activa com profissão.

Nos 5 concelhos, em 1950 e 1960, e respectivas percentagens em relação à população activa.

| | 1950 | 1960 | Var. 50/60 | % c/ pro. eram: |
|-----------------|---|--|--|--------------------|
| Vila do Conde | H — 1 637 M — 1 380 <u>3 017 (17,2 %)</u> | H — 1 736 M — 1 405 <u>3 141 (17,3 %)</u> | H — 6,0 M — 1,8 <u>4,0</u> | (+ 0,1) |
| Póvoa de Varzim | H — 1 740 M — 1 709 <u>3 449 (23,7 %)</u> | H — 1 911 M — 1 441 <u>3 352 (24,1 %)</u> | H — 10,0 M — 15,6 (?) <u>— 3,0</u> | (+ 0,4) |
| Santo Tirso | H — 2 256 M — 1 796 <u>4 052 (15,2 %)</u> | H — 2 510 M — 2 365 <u>4 875 (16,5 %)</u> | H — 11,2 M — 31,7 (?) <u>20,0</u> | (+ 0,7) |
| Matosinhos | H — 6 164 M — 3 232 <u>9 396 (29,4 %)</u> | H — 8 120 M — 3 416 <u>11 536 (30,6 %)</u> | H — 31,0 M — 6,0 <u>22,0</u> | (+ 1,2) |
| Maia | H — 2 390 M — 1 785 <u>4 175 (22,7 %)</u> | H — 2 958 M — 1 553 <u>4 511 (21,7 %)</u> | H — 24,0 M — 13,0 (?) <u>8</u> | (— 1,0) |

As diferenças assinaladas por (?) levam a pensar em má organização dos inquiridos do Recenseamento.

A variação nas percentagens em relação aos activos com profissão não alterou a fraca posição evidenciada quanto ao sector Terciário.

Para melhor apreciação da constituição do Terciário, consideram-se quatro grupos de actividades

distintas na sua acção:

C1 — Comunicação e Transportes.

C2 — Comércio e Seguros.

C3 — Administração Pública e Serviços de Interesse Geral.

C4 — Serviços pessoais, domésticos e outros.

| CONCELHOS | | C1 | % | C2 | % | C3 | % | C4 | % | C1 | C2 | C3 | C4 |
|-----------------|---|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|--------|-------|-------|
| Vila do Conde | H | 308 | 17,7 | 680 | 39,2 | 454 | 26,2 | 294 | 16,9 | 1,2 | 3,5 | — 5,0 | 0,3 |
| | | 19 | 1,4 | 214 | 15,2 | 238 | 19,6 | 934 | 66,5 | 0,1 | — 5,6 | 8,8 | — 0,6 |
| | M | 327 | 10,3 | 894 | 28,4 | 692 | 22,0 | 1 228 | 39,1 | 0,8 | — 0,6 | 0,1 | — 0,5 |
| Póvoa de Varzim | H | 315 | 16,5 | 734 | 38,4 | 585 | 30,6 | 277 | 15,4 | 2,7 | — 2,9 | 1,7 | — 1,6 |
| | | 30 | 2,1 | 194 | 13,5 | 323 | 22,4 | 894 | 62,0 | 0,6 | — 13,6 | 10,7 | 2,3 |
| | M | 345 | 10,3 | 928 | 27,6 | 908 | 27,1 | 1 171 | 35,0 | 2,6 | — 6,7 | 7,2 | — 3,1 |
| Santo Tirso | H | 430 | 17,1 | 1 048 | 41,8 | 793 | 31,6 | 239 | 9,5 | 0,7 | 1,1 | 6,1 | — 7,9 |
| | | 42 | 1,8 | 292 | 12,4 | 637 | 26,9 | 1 394 | 58,9 | — 0,2 | — 1,4 | 11,4 | — 9,8 |
| | M | 472 | 9,7 | 1 340 | 27,5 | 1 430 | 29,3 | 1 633 | 33,5 | — 0,3 | — 1,3 | 8,1 | — 6,5 |
| Matosinhos | H | 1 883 | 23,2 | 2 767 | 34,1 | 2 563 | 31,5 | 907 | 11,2 | — 1,5 | — 1,1 | 5,7 | — 0,5 |
| | | 87 | 2,5 | 809 | 23,8 | 592 | 17,3 | 1 929 | 56,4 | 0,5 | — 2,7 | 9,2 | — 8,0 |
| | M | 1 970 | 17,0 | 3 516 | 30,9 | 3 155 | 27,3 | 2 835 | 24,6 | 0,1 | — 0,9 | 5,9 | — 5,3 |
| Maia | H | 604 | 20,4 | 1 244 | 42,2 | 664 | 22,5 | 441 | 14,9 | 0,7 | 2,5 | — 3,3 | 0,1 |
| | | 29 | 1,8 | 552 | 35,5 | 183 | 11,8 | 789 | 50,9 | 0,2 | — 3,1 | 7,0 | — 3,8 |
| | M | 633 | 14,1 | 1 796 | 39,8 | 852 | 18,8 | 1 230 | 27,3 | 2,0 | 0,5 | 2,0 | — 4,5 |

A repartição mostra o predomínio do Comércio e Seguros e dos Serviços pessoais, domésticos e outros, o que é habitual. Porém, a Administração Pública e

Serviços de interesse geral, que mostra melhor a dotação de governo autónomo, patenteia dependência grande, sobretudo na Maia suburbana do Porto. Mato-

sinhos também o é; mas o Porto de Leixões com todo o seu pessoal melhora-lhe a posição.

No Continente, em 1960, as percentagens foram:

C1 — 13,4; C2 — 29,5; C3 — 26,1; C4 — 31,0.

A situação nos cinco concelhos não é portanto anormal.

Como conclusões podem ter-se:

1 — O Terciário está muito longe da percentagem que deverá ter, pelo que há necessidade de lhe criar Serviços.

Como está pegado à cidade do Porto, polo de todo o Norte, e centro terciário do Grande Porto, há que ter em atenção o papel a desempenhar na Confederação dos Municípios e a conveniente repartição de certos equipamentos, no interesse do bem estar da população.

2 — Dentro do Terciário os Serviços pessoais, domésticos e outros, embora mostrem diminuição, sobretudo pelo maior emprego das mulheres, é natural que continue a decrescer, atendendo ao aumento da escolaridade.

C — Situação socio-económica da população

População residente segundo o meio de vida e sexo (1960)

| CONCELHOS | INDEPENDENTES | | | | | | DEPENDENTES | | | | | | | | |
|-----------------|---------------|-------|------|------------|-----|-----|-------------|-----|-----|-------------|-----|-----|--------------------|--------|------|
| | Trabalho | | | Rendimento | | | Pessoal | | | Assistência | | | S/ ser assistência | | |
| | H | M | % | H | M | % | H | M | % | H | M | % | H | M | % |
| Vila do Conde | 11 127 | 2 595 | 28,2 | 214 | 459 | 1,4 | 208 | 92 | 0,6 | 24 | 165 | 0,4 | 11 734 | 22 188 | 69,4 |
| Póvoa de Varzim | 7 575 | 2 490 | 24,9 | 263 | 397 | 1,6 | 152 | 67 | 0,6 | 44 | 90 | 0,3 | 10 529 | 10 837 | 72,6 |
| Santo Tirso | 17 631 | 4 219 | 28,3 | 275 | 551 | 1,1 | 467 | 293 | 0,9 | 39 | 70 | 0,2 | 19 138 | 34 447 | 69,5 |
| Matosinhos | 23 086 | 4 571 | 30,4 | 329 | 585 | 1,0 | 657 | 273 | 1,0 | 282 | 140 | 0,5 | 19 617 | 41 477 | 67,1 |
| Maia | 13 561 | 1 909 | 28,8 | 211 | 344 | 1,0 | 313 | 108 | 0,8 | 20 | 23 | 0,1 | 12 054 | 25 100 | 69,3 |

Vê-se que a maior percentagem pertence aos dependentes, pessoas de família que ainda não vivem sobre si. Segue-se a gente que vive do seu trabalho. Os que vivem dos rendimentos de pensões ou da assistência, são em número reduzido.

Grande parte dos dependentes ajuda, pelo que contribui para o produto. Na agricultura são em grande percentagem.

Estas percentagens são muito aproximadas em todos os concelhos, notando-se diminuição, dos urbanos para os rurais dos independentes pelo trabalho e o correlativo aumento dos dependentes, como é natural.

* * *

Um dos indicadores mais representativos da situação socio-económica da população e sua evolução é o consumo de electricidade.

D — Situação quanto a Electrificação

A situação nos anos 1959 e 1969 era, em milhares de KWH:

| | 1959 | 1969 | 59/69 | % aumento |
|-----------------|----------|-----------|------------|-----------|
| Vila do Conde | 12 107,2 | 30 942,8 | + 18 835,6 | 156 |
| Póvoa de Varzim | 2 617,8 | 11 579,1 | 8 961,3 | 342 |
| Santo Tirso | 38 137,2 | 86 046,3 | 47 909,1 | 126 |
| Matosinhos | 47 576,1 | 153 349,9 | 105 771,8 | 222 |
| Maia | 10 536,4 | 27 656,2 | 33 157,8 | 314 |

Como distribuição na rede pública:

| | 1959 | 1969 | 1969/59 | % |
|-----------------|----------|----------|----------|-----|
| Vila do Conde | 1 823,4 | 5 238,1 | 3 414,7 | 188 |
| Póvoa de Varzim | 1 846,1 | 5 075,6 | 3 224,5 | 151 |
| Santo Tirso | 4 267,1 | 10 899,7 | 6 632,6 | 155 |
| Matosinhos | 18 670,2 | 44 482,7 | 25 812,5 | 183 |
| Maia | 3 972,5 | 17 979,9 | 14 007,4 | 352 |

Vê-se a importância que tem o fornecimento directo às actividades industriais, embora tenda a diminuir.

As captações KWH/Hab foram:

| | | | % aumento |
|-----------------|-----|-------|-----------|
| Vila do Conde | 248 | 571 | 130 |
| Póvoa de Varzim | 65 | 256 | 293 |
| Santo Tirso | 494 | 1 082 | 119 |
| Matosinhos | 523 | 1 417 | 171 |
| Maia | 196 | 670 | 242 |

É importante o aumento do consumo nestes dez anos. Isto leva a ter de se prever um fornecimento muito maior.

Na Maia, o consumo industrial na rede passou de 575 557 a 6 008 312 KWH, de 1960 a 1970.

Quanto aos consumos especificados nos 4 grupos considerados, em 1 000 KWH:

| CONCELHOS | A | | | B | | | C | | | D | | |
|-----------------|----------|----------|---------|----------|-----------|---------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| | 1959 | 1969 | % 59/69 | 1959 | 1969 | % 59/69 | 1959 | 1969 | % 59/69 | 1959 | 1969 | % 59/69 |
| Vila do Conde | 736,9 | 3 176,3 | 331 | 10 571,4 | 26 138,6 | 147 | 462,3 | 794,9 | 72 | 336,6 | 833,0 | 124 |
| Póvoa de Varzim | 1 001,0 | 3 659,8 | 266 | 1 241,6 | 7 158,0 | 477 | 81,7 | 116,3 | 43 | 2 617,8 | 645,0 | 120 |
| Santo Tirso | 2 189,6 | 6 262,0 | 186 | 35 306,4 | 78 183,0 | 122 | 241,9 | 498,6 | 102 | 399,3 | 1 102,7 | 176 |
| Matosinhos | 15 294,6 | 39 589,5 | 159 | 31 029,9 | 110 421,2 | 256 | 146,3 | 616,3 | 321 | 1 105,3 | 2 652,8 | 140 |
| Maia | 3 043,8 | 11 351,2 | 273 | 6 994,3 | 15 100,7 | 116 | 243,7 | 289,2 | 19 | 754,7 | 915,1 | 260 |

Estes consumos mostram a importância da população urbana quanto aos consumos domésticos e de Iluminação Pública, e a influência da indústria nos concelhos de Matosinhos e Santo Tirso.

A agricultura praticamente não pesa.

A evolução mostra-se muito satisfatória e faz prever que continue a processar-se, traduzindo melhoria socio-económica da população.

Consumo da Electricidade em Indústria na rede por freguesias

KWH — 1969

VILA DO CONDE

| | |
|---------------------|---------|
| Vila do Conde | 529 097 |
| Azurara | 136 944 |

PÓVOA DE VARZIM

| | |
|-----------------------|---------|
| Póvoa de Varzim | 476 900 |
| Beiriz | 106 057 |

SANTO TIRSO

| | |
|-----------------------------|-----------|
| Bougado (S. Martinho) | 1 189 157 |
| Santo Tirso | 666 187 |
| Água Longa | 253 150 |

MATOSINHOS

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Matosinhos | 1 175 040 |
| Leça do Balio | 683 698 |
| S. Mamede de Infesta | 567 800 |
| Sr. ^a da Hora | 353 704 |
| Perafita | 327 309 |

MAIA

| | |
|--------------------|-----------|
| Águas Santas | 2 982 615 |
| Guifões | 756 693 |
| Moreira | 600 568 |
| Nogueira | 435 545 |

O consumo doméstico, por freguesias, na rede, em 1 000 KWH:

VILA DO CONDE

| | | |
|---------------------|---------|------------|
| Vila do Conde | 1 603,2 | 95 KWH/Hab |
|---------------------|---------|------------|

PÓVOA DE VARZIM

Póvoa de Varzim 2 823,4 140 KWH/Hab

SANTO TIRSO

| | | | | |
|-----------------------|---------|-----|---|---|
| Santo Tirso | 2 478,0 | 244 | » | » |
| Bougado (S. Martinho) | 1 025,6 | 126 | » | » |
| Vila das Aves | 340,3 | 52 | » | » |
| S. Romão do Coronado | 270,2 | 151 | » | » |

MATOSINHOS

| | | | | |
|-------------------------|----------|-----|---|---|
| Matosinhos (Leça) | 16 908,8 | 701 | » | » |
| S. Mamede de Infesta | 7 806,5 | 481 | » | » |
| Leça do Balio | 4 399,7 | 444 | » | » |
| Sr.ª da Hora | 4 493,0 | 441 | » | » |

MAIA

| | | | | |
|--------------------|---------|-----|---|---|
| Águas Santas | 5 032,6 | 217 | » | » |
| Moreira | 1 365,0 | 213 | » | » |
| Guifões | 1 057,4 | 208 | » | » |
| Maia | 866,0 | 268 | » | » |

Definiu, em certa medida a urbanicidade.

CONCLUSÕES

São concelhos de imigração Matosinhos e Maia. De emigração Vila do Conde, Póvoa de Varzim e mais ainda Santo Tirso.

Há condições reais para maior incremento da população dos dois primeiros concelhos; será preciso detectar a forma de diminuir a saída de gente dos três últimos.

De qualquer forma, a população efectiva aumentou. E, como a diminuição da gente na actividade agrícola é irreversível, mesmo em número, há que criar condições de maior número de empregos nos sectores secundários e terciário.

No conjunto dos cinco concelhos, a processar-se a taxa de crescimento de 13 % virá a haver em 1990, uma população de 560 000 habitantes, ou seja um aumento superior a 100 000, número que faz pensar seriamente.

No exame das actividades, tendo em conta a elevada percentagem com profissão no sector primário de três dos concelhos, 23 %, que deverá descer até uma taxa máxima de 12 %, nessa data de 1990, traduzindo-se na diminuição de mais de 10 %, ou seja na passagem a outras actividades ou à emigração da população

activa com profissão (que anda por 50 % dos maiores de 12 anos e que equivale a 67 % da total) do excedente de 12 600 activos agrícolas, vê-se o significado que representa essa mudança de actividade.

Isto diz-nos que 12 600 novos empregos serão precisos para atender aos agrícolas que deixem de o ser até 1990, nos três concelhos de Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Santo Tirso.

* * *

O exame da distribuição sectorial mostra ser nitidamente deficiente a dotação dos serviços, que só se aproxima da percentagem razoável em Matosinhos.

Na indústria é relativamente mais fácil fazer-se crescer o número dos activos com profissão. Nota-se, porém, falta em número suficiente de grandes unidades e uma diminuta dotação de quadros técnicos para poderem fazer progredir o sector.

Mas no sector terciário, é muito mais difícil actuar, por ele estar intimamente ligado ao nível socio-económico da população (cujo aumento se vai verificando) e muito dependente da intervenção de Estado.

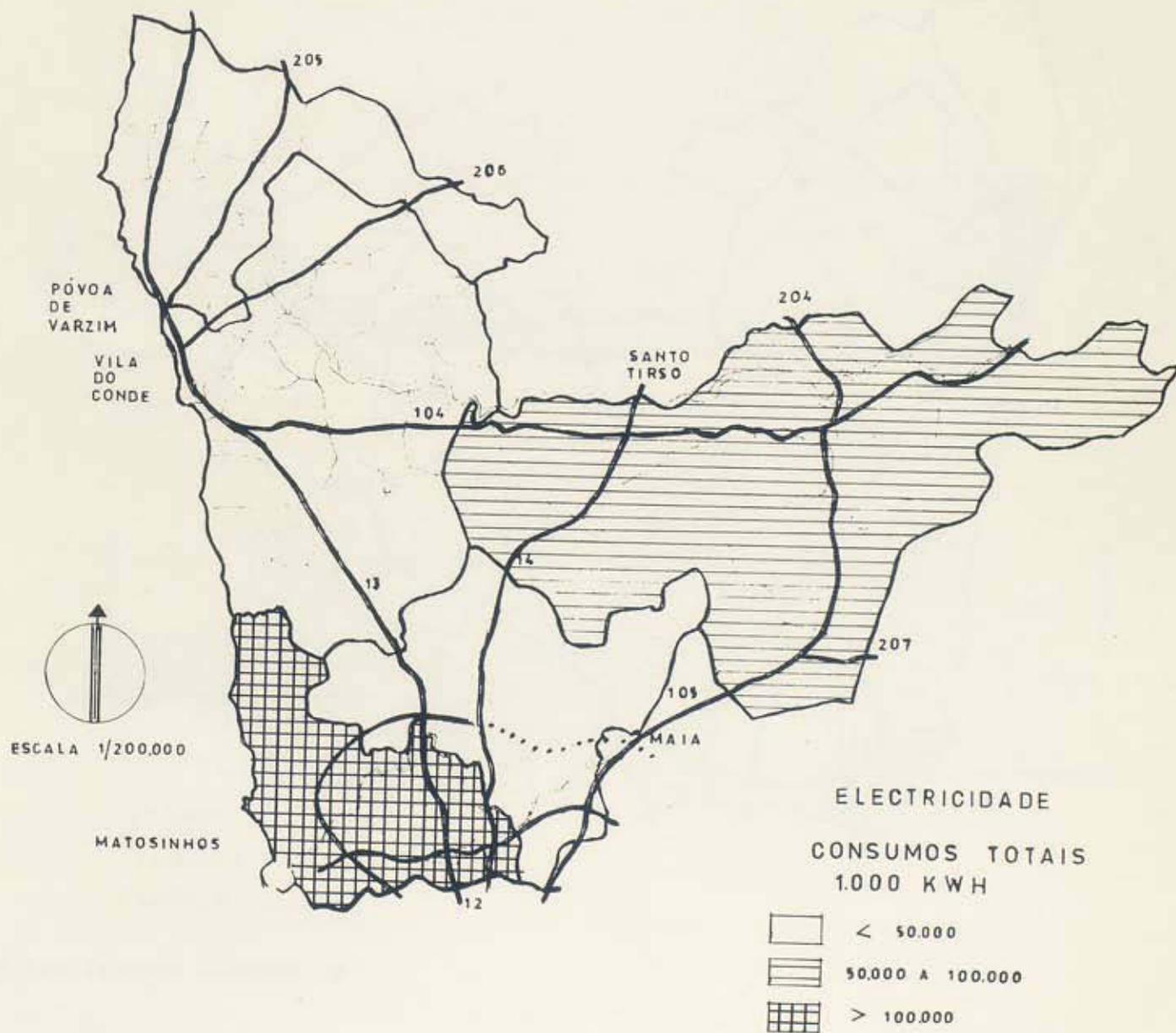
Neste aspecto, dada a proximidade da cidade do Porto, polo incontestável da Região Plano Norte, há que pensar na estrutura do «Grande Porto» e no papel que os concelhos mais próximos terão de desempenhar.

Na programação dessa estrutura global têm importância todos os serviços de interesse público, salientando-se: redes de comunicações e transportes, dotações de água, de electricidade, rede escolar, abastecimentos e saúde pública. A futura distribuição da população as concentrações urbanas a fazer, a localização das zonas industriais, entram nessa estrutura.

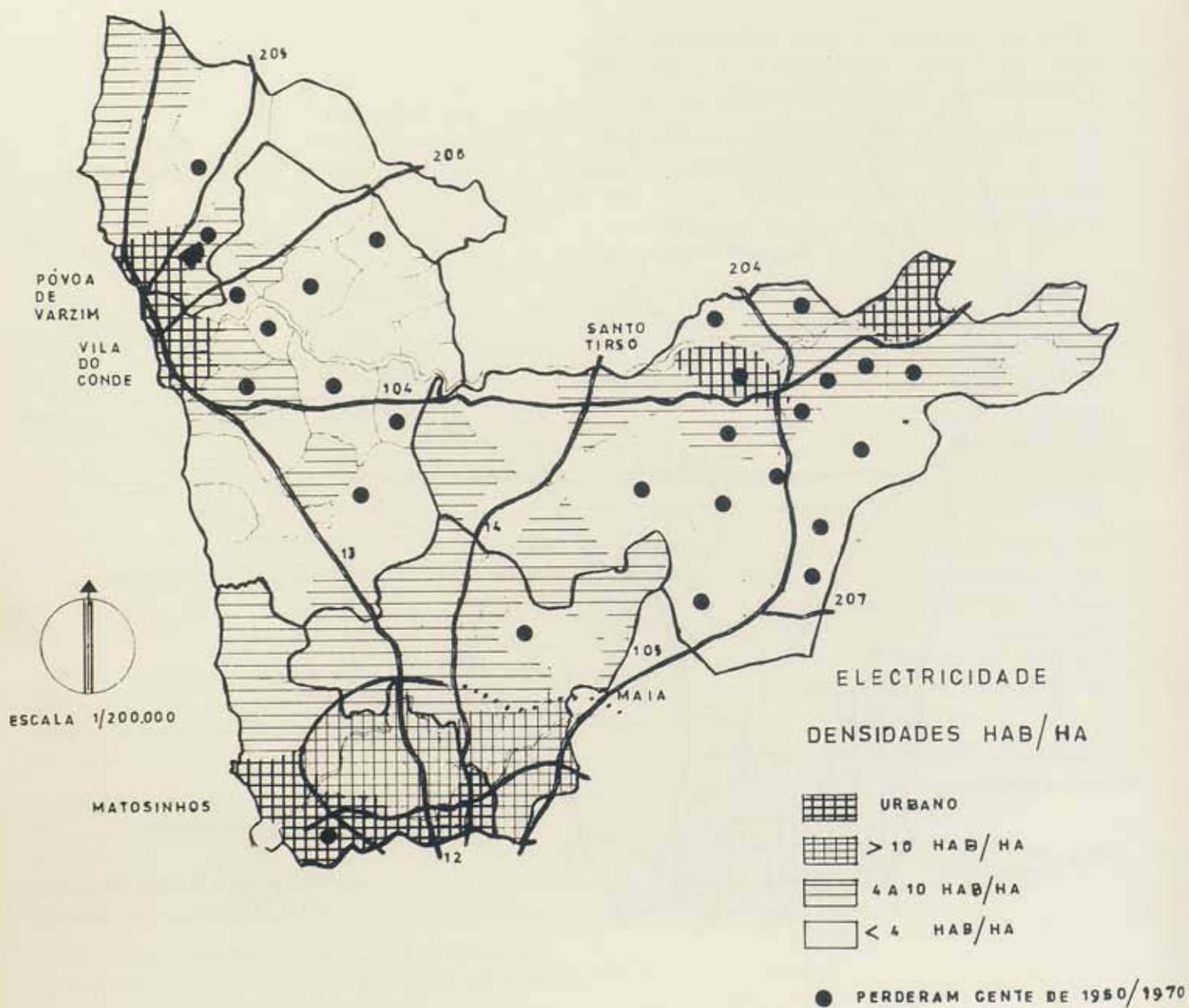
Cada um destes elementos básicos merece um estudo profundo que, não só atenda às necessidades actuais mas prepare convenientemente o futuro.

É um trabalho, que julgo, está em marcha pela Comissão de Planeamento da Região Norte.

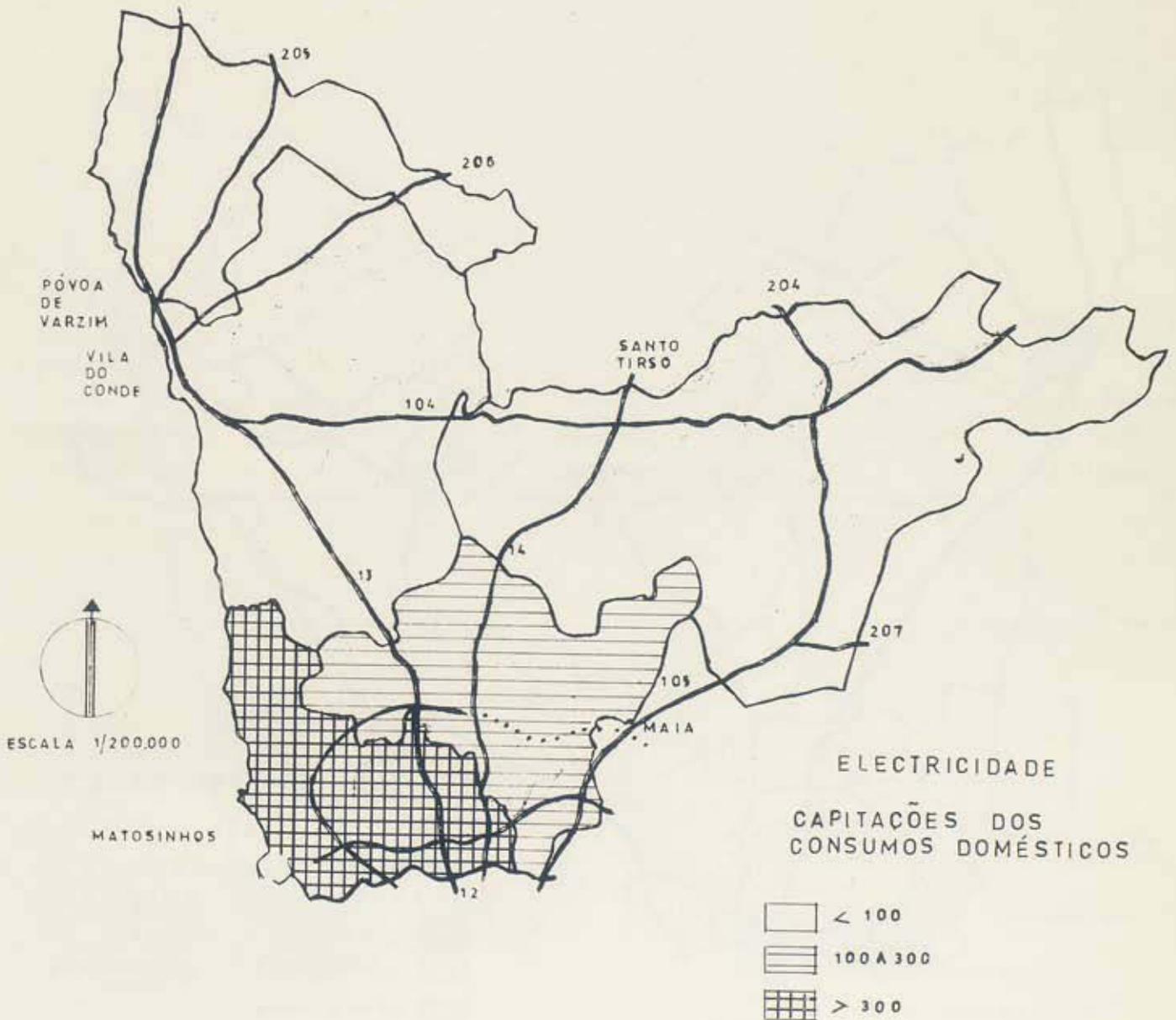
PARA O DESENVOLVIMENTO DOS CONCELHOS A NORTE DO PORTO



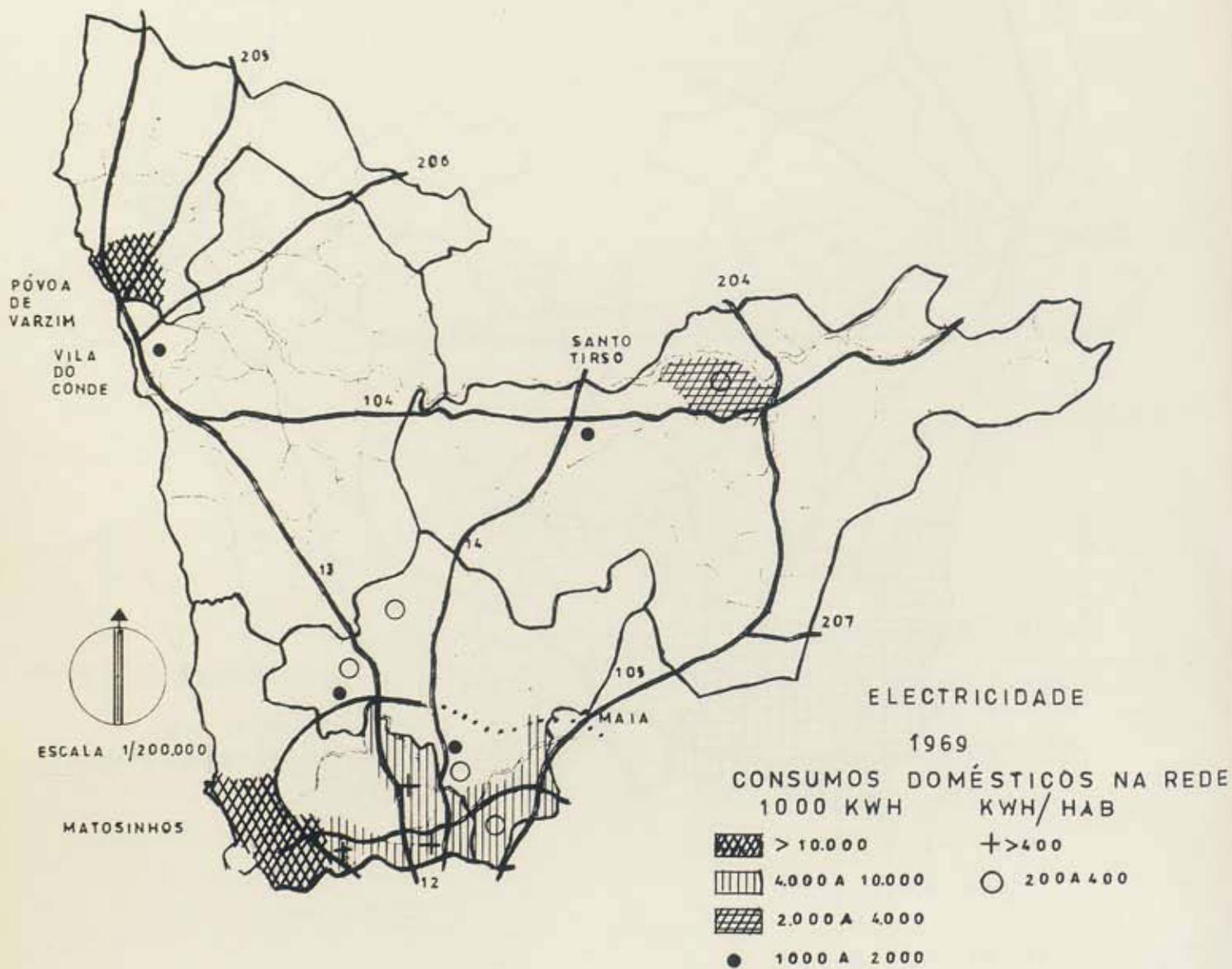
PARA O DESENVOLVIMENTO DOS CONCELHOS A NORTE DO PORTO



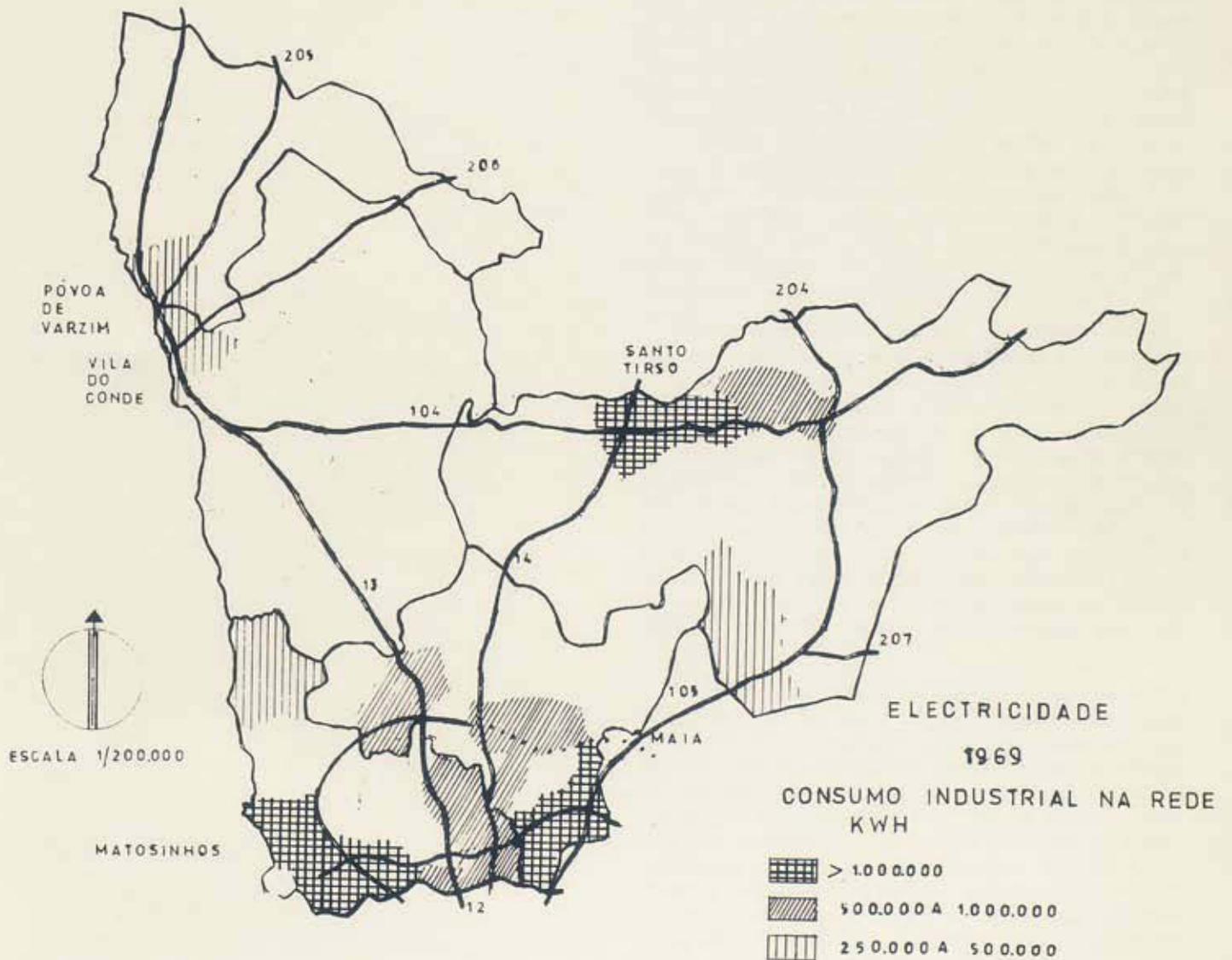
PARA O DESENVOLVIMENTO DOS CONCELHOS A NORTE DO PORTO



PARA O DESENVOLVIMENTO DOS CONCELHOS A NORTE DO PORTO



PARA O DESENVOLVIMENTO DOS CONCELHOS A NORTE DO PORTO



A Qualidade Ambiental das Ruas Citadinas

O Ponto de Vista dos Moradores

Com entrevistas e observações em três ruas semelhantes de São Francisco, com níveis de trânsito diferentes, tentou-se determinar de que modo as condições de trânsito afectavam a habitabilidade e as características ambientais do arruamento. Verificou-se que todos os aspectos relativos a uma habitabilidade perceptível — tais como a ausência de ruídos, tensão (stress) e poluição, os níveis de inter-acção social de extensão territorial e de percepção do ambiente, bem como a segurança — estavam inversamente relacionados com a intensidade do trânsito. O aumento do trânsito era também acompanhado pela partida de famílias com crianças dessas ruas. No entanto, as reacções eram atenuadas devido a um certo número de razões prováveis, entre elas a auto-selecção ambiental, a adaptação e a falta dum alvo para o ressentimento. Actualmente está a repetir-se este estudo em mais larga escala. Entretanto propõe-se políticas e padrões provisórios.

Tanto os relatórios como a investigação sobre o impacto ambiental e social dos sistemas de transporte incidiram em primeiro lugar sobre os problemas criados pelas novas vias rápidas através das áreas urbanas. Enquanto estas constituem os casos mais dramáticos de impacto do tráfego, o rápido crescimento do tráfego de veículos invade as artérias residenciais das cidades não só nos Estados Unidos como noutros países. O trânsito nas ruas das cidades pode afectar pelo menos tanto pessoas como o trânsito nas vias rápidas. Em São Francisco, cerca de 60 % das principais ruas da cidade (as que têm um volume diário de tráfego superior a 10 000 veículos) estão ladeadas por residências⁽¹⁾.

Os estudos das artérias urbanas (tais como o actual programa TOPICS da Federal Highway Administration) têm-se concentrado quase exclusivamente no aumento das capacidades de trânsito dessas vias através de medidas tais como o alargamento das ruas, a sinalização e o estabelecimento de um sentido único, sem que paralelamente se tomem em conta os custos ambientais e sociais dessas alternativas. Welfred Owen chamou recentemente (1969) a atenção para o papel desempenhado pelos arruamentos urbanos na qualidade ambiental das cidades; considera estes arruamentos como os «principais corredores e salas de visita», mas não se lembrou que as pessoas têm também de viver nas ruas das cidades. Tanto quanto sabemos, os únicos estudos empíricos sobre a vida nas artérias citadinas — além de alguns estudos sobre os ruídos do tráfego e dum estudo sobre os efeitos económicos e ambientais das ruas de sentido único (Michigan, 1969) — foram realizados em Inglaterra depois do Relatório Buchanan (Imprensa Nacional Inglesa, 1963 e Chu, 1971)⁽²⁾.

A investigação referida aqui constitui uma tentativa em pequena escala para determinar as preocupações ambientais dos que vivem nas artérias citadinas de

DONALD APPELYARD AND MARK LINTELL



Fig. 1 — RUA DE TRÁFEGO INTENSO



Fig. 2 — RUA DE TRÁFEGO MODERADO



Fig. 3 — RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO

São Francisco. Trata-se dum estudo-piloto em que se utiliza a observação e a técnica da entrevista de resposta aberta e sem pretensões de valor estatístico. Os resultados são no entanto sugestivos. O projecto surgiu das preocupações dos Serviços de Planeamento da Cidade de São Francisco acerca do trânsito crescente nas ruas da cidade e dos efeitos secundários do alargamento das ruas e de outras modificações propostas para a rede rodoviária. Trata-se de um projecto escolhido numa série de estudos sobre as condições ambientais, efectuados em São Francisco durante os anos de 1969 e 1970 (Serviço de Planeamento da Cidade de São Francisco, 1969-70).

Ruas Estudadas

Para o estudo geral da vida nas ruas, consideram-se apenas três ruas, para servirem de modelo do método de investigação e para pôr em contraste os efeitos do trânsito em ruas de tipo semelhante. Os quarteirões escolhidos encontram-se em artérias residenciais adjacentes de direcção norte-sul, situados na parte norte da cidade (figuras 1, 2 e 3).

Tráfego

As principais diferenças ambientais entre essas ruas são constituídas pelo seu nível de tráfego. A primeira, a que chamaremos RUA DE TRÁFEGO INTENSO é uma rua de sentido único com semáforos sincronizados e com um volume de tráfego nas horas de ponta (ao fim de cada dia) de 900 veículos por hora (média de 15 750 veículos em vinte e quatro horas). A segunda rua, RUA DE TRÁFEGO MODERADO é uma rua de dois sentidos com um fluxo máximo de tráfego de 550 veículos por hora (média de 8 700 veículos em vinte e quatro horas); a terceira rua, RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO, tinha apenas um volume de 200 veículos nas horas de ponta (média de 2000 veículos em vinte e quatro horas) (*).

As velocidades podiam atingir os 70 quilómetros por hora ou mais em todas as ruas, mas só na RUA DE TRÁFEGO INTENSO é que a velocidade era controlada por semáforos. Os volumes de tráfego tinham aumentado havia já 10 anos na RUA DE TRÁFEGO INTENSO e na RUA DE TRÁFEGO MODERADO, ao serem ligadas a uma via rápida no seu terminal sul. Nas RUAS DE TRÁFEGO MODERADO e INTENSO predominava o tráfego de passagem e os camiões e autocarros eram mais abundantes na RUA DE TRÁFEGO INTENSO do que nas outras.

População

Os três quarteirões estudados faziam parte dum bairro com uma população residual de italianos que continha ainda outros elementos de raça branca e uma minoria oriental; trata-se de uma população pequena mas em vias de crescimento, em que as classes sociais, educação e rendimentos, eram relativamente homogéneas. Verificaram-se, no entanto, contrastes relativamente à idade, composição das famílias, propriedades e tempo de residência.

A RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO era predominantemente uma rua de famílias com muitas crianças. Até mesmo os adultos que ali tinham passado a sua infância regressavam para lá criarem os seus próprios filhos. Metade das pessoas entrevistadas eram proprietários das suas casas e a duração média de residência ali era de 16, 3 anos. Na RUA DE TRÁFEGO INTENSO, no outro extremo, quase não havia crianças. Era uma rua habitada na sua maioria por pessoas sós, de todas as idades a partir dos 20 anos com muitas pessoas idosas, e predominância de mulheres idosas solteiras. O tempo médio de residência na RUA DE TRÁFEGO INTENSO era de 8 anos e quase todos os moradores eram inquilinos; as rendas eram ali ainda um tanto mais altas, sendo em média de \$140 dólares entre os nossos inquiridos, enquanto que na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO a média era

de \$103 dólares. A RUA DE TRÁFEGO MODERADO situava-se num nível intermédio entre as outras duas. O tempo médio de residência era de 9, 2 anos e a renda era em média de \$120 dólares. (Ver quadro 1).

Meio ambiente

As três ruas eram artérias típicas de São Francisco, com casas de tipo moradia ou prédios de apartamentos a ocuparem todo o terreno até à linha-limite de construção com raros espaços ajardinados à frente e raros intervalos entre as casas. Os estilos arquitectónicos iam do Victoriano ao moderno. O acabamento dos edifícios era em madeira, estuque ou tijolo com predominância da cor branca ou de cores claras. Tratava-se de construções de aspecto agradável em ruas relativamente planas, apenas com uma ligeira inclinação na direcção sul. Situavam-se próximo de centros comerciais e de serviços públicos.

Esquema de estudo

Utilizaram-se neste estudo duas fontes de informação. Fizeram-se entrevistas que duraram cerca de uma hora a doze moradores de cada quarteirão, distribuídos por três categorias de idade iguais: jovens

(de menos de vinte e cinco), indivíduos de meia idade (de vinte e cinco a cinquenta e cinco) e idosos (de mais de cinquenta e cinco). Não se dispunha assim de uma amostra muito grande, mas como corresponde a 30 por cento dos fogos de cada quarteirão, as respectivas atitudes eram provavelmente representativas dos habitantes dos três quarteirões. Fizeram-se depois observações sistemáticas e, onde foi possível, fizeram-se medições objectivas, nas ruas, das actividades dos peões e do tráfego.

O esquema do estudo teve origem em trabalhos anteriores feitos por Appleyard e por outros (Appleyard e Lynds, 1967; Appleyard e Okamoto, 1968) em que se propuseram critérios ambientais para utilização no planeamento de redes de transporte. Os critérios apresentados nos estudos anteriores eram de natureza hipotética, tendo sido ligeiramente modificados para o estudo presente, a fim de abranger as preocupações prováveis dos moradores nas ruas citadinas. Cinco categorias principais de critérios foram utilizados para descrever o carácter e a utilização diária das ruas e as preocupações e satisfações dos moradores. As entrevistas foram apresentadas como um inquérito em que se perguntava o que os moradores pensavam da sua rua, solicitando sugestões para o seu melhoramento. Não se deu a saber aos moradores que se estava

QUADRO 1 — *Perfis dos Arruamentos*

| CARACTERISTICA DAS RUAS | RUA DE TRÁFEGO INTENSO | RUA DE TRÁFEGO MODERADO | RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO |
|---|--|---|---|
| Fluxo do trânsito a hora de ponta (veículos/hora) | 900 | 550 | 200 |
| Fluxo de trânsito médio diário (veículos) | 15 700 | 8 700 | 200 |
| Direcção do fluxo de trânsito | sentido único | dois sentidos | dois sentidos |
| Velocidade possível dos veículos (Km/hora) | 50-80 | 15-70 | 15-55 |
| Níveis de ruído (percentagem de tempo acima de 65 decibels, no passeio) | 45 % | 25 % | 5 % |
| Acidentes (por ano, ao longo de 4 quarteirões) | 17 | 12 | ... |
| Utilização do solo | Residencial (Blocos de apartamentos, apartamentos) | Residencial (Blocos de apartamentos, apartamentos, moradias unifamiliares), loja da esquina | Residencial (Apartamentos, moradias unifamiliares), loja da esquina, pequenas lojas |
| Largura da rua (metros) | 21,0 | 21,0 | 21,0 |
| Largura da faixa de rodagem (metros) | 15,9 | 12,5 | 11,9 |
| Largura do passeio (metros) | 2,6 | 4,3 | 4,6 |
| Altura média dos prédios (andares) | 3,5 | 3 | 2,5 |
| Amostra entrevistada: | RUA INTENSA | RUA MODERADA | RUA LIGEIRA |
| Dimensão média das famílias (n.º de pessoas) | 1,5 | 2,6 | 2,7 |
| Percentagem de locatários | 92 % | 67 % | 50 % |
| Rendimento médio das famílias (1.000 Dols) | 6,6 | 8,1 | 10 |
| Rendimento médio/membro da família | 4,4 | 3,1 | 3,7 |
| Média de anos de escolaridade completados | 14 | 13 | 15 |
| Duração média de residência (ano) | 8 | 9,2 | 16,3 |
| Rendas médias (Dols, por mês) | 140,00 | 120,00 | 103,00 |

Fonte: Estatística de tráfego e acidentes obtidos nos Serviços de O. P. de São Francisco, Secção de Engenharia de Tráfego. As restantes informações foram obtidas em entrevistas, Verão 1969.

interessado essencialmente em conhecer os efeitos do trânsito.

As seguintes categorias de critérios foram aplicadas:

Perigos do trânsito: preocupação pela segurança na rua em ligação com o tráfego.

Tensão (stress), ruído e poluição: insatisfação com ruídos, vibrações, gases, poeira e ansiedade relativamente ao trânsito.

Inter-acção social: qual a medida em que os moradores tinham amigos e conhecidos no seu quarteirão e em que a rua era considerada uma comunidade.

Independência e território vital: reacções dos residentes às influências vindas do exterior e extensão do seu território pessoal.

Percepção do meio-ambiente: até que ponto os entrevistados tinham consciência do meio ambiente físico em que viviam e se preocupavam com a aparência externa dos edifícios e da rua.

Cada uma das perguntas da entrevista relacionava-se com uma das categorias acima, embora algumas das respostas se referissem a mais do que uma. As respostas foram classificadas independentemente segundo uma escala de cinco pontos, como para determinação de «qualidade ambiental», pelo entrevistador e por outro membro do grupo de estudo, de acordo com uma descrição geral de cada critério. As classificações diferentes foram discutidas e finalmente chegou-se a uma classificação de compromisso. Procurou-se ponderar a classificação das respostas em termos da sua importância genérica para os moradores, embora no presente relatório se sublinhem os pontos de maior preocupação para os habitantes tal como foram expressos nas entrevistas. Para tornar as conclusões mais acessíveis apresentámos fichas com gráficos correspondentes a essas respostas.

Até hoje a publicação deste estudo em São Francisco tem sido alvo de interesse considerável. As intenções gerais do estudo e muitas das conclusões individuais foram apresentadas na imprensa local e na televisão. Além disso, o «Plano de Urbanização de São Francisco» adoptado oficialmente (Serviço de Planeamento Urbano, São Francisco, 1971) engloba muitas das recomendações sobre a limitação do trânsito de passagem nas áreas residenciais e a criação de «áreas residenciais protegidas».

PERIGOS DO TRÂNSITO

O número de acidentes era igualmente elevado nas RUAS DE TRÁFEGO INTENSO e MODERADO (médias de dezassete e doze acidentes por ano, numa extensão de quatro quarteirões).

Os perigos do tráfego constituíam uma preocupação para os moradores das três ruas, mas era-o especialmente para os da RUA DE TRÁFEGO INTENSO (classificações de 3,7, 3,8). (Ver quadro 2). Estas conclusões não causaram surpresa, visto a necessidade de «cruzamentos seguros» ser uma das preocupações mais insistentemente formuladas num inquérito paralelo feito a residentes em toda a cidade (Kaplan e outros, 1960).

A RUA DE TRÁFEGO INTENSO é uma rua de sentido único com semáforos sincronizados, que

permitem a grupos de veículos, já embalados ao longo da descida, deslocarem-se a velocidades que vão até oitenta quilómetros por hora. As altas velocidades foram frequentemente mencionadas nas respostas. Os volumes de trânsito altamente pesados na RUA DE TRÁFEGO INTENSO tornaram-na perigosa para as crianças e mesmo para as pessoas que queriam lavar os seus carros. Para os moradores que pretendem sair das suas garagens, uma rua de sentido único apresenta vantagens em relação a uma rua de dois sentidos, visto que o condutor tem que olhar apenas numa direcção; no entanto meter o carro na garagem pode tornar-se mais difícil, pois é preciso cortar através do trânsito ou encostar a um dos lados e esperar uma aberta. O excesso de velocidade está na origem da maioria dos problemas referidos de segurança do tráfego, especialmente na RUA DE TRÁFEGO INTENSO. Ao verem grande número de carros a descer em velocidade pela rua abaixo todos ficavam à espera de qualquer manobra errada e de ouvir os travões. Muitos moradores eram de opinião que a velocidade limite não deveria ser tão elevada.

Na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO apenas com reduzido volume de trânsito de passagem os problemas eram de natureza diversa. Nela apareciam de vez em quando alguns maníacos da velocidade, que constituíam nalguns casos ameaça maior do que o volume constante de trânsito da RUA DE TRÁFEGO INTENSO; estes apareciam sem qualquer aviso, ignorando muitas vezes os sinais de paragem nos cruzamentos e eram extremamente perigosos para as crianças que brincavam na rua. Outro problema da RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO era a tentação de estacionar logo no primeiro lugar que desse jeito. Os veículos de carga paravam frequentemente às esquinas quando procediam à descarga de produtos para a mercearia e impediam a visão da rua transversal aos motoristas que se aproximavam do cruzamento.

Os residentes na RUA DE TRÁFEGO MODERADO sentiam menos problemas de segurança relacionados com o trânsito do que os moradores na RUA DE TRÁFEGO INTENSO.

Preocupavam-se no entanto, com os perigos devidos ao trânsito tendo um dos moradores afirmado: «tem havido alguns acidentes e estou a tomar precauções».

À parte os efeitos directos do trânsito na sensação de segurança, verificavam-se também alguns efeitos indirectos. A presença contínua de estranhos na RUA DE TRÁFEGO INTENSO, mesmo dentro de automóveis, dava origem a sentimentos de medo. Uma jovem dona de casa tinha sido frequentemente importunada por pessoas em automóveis que passavam e algumas das senhoras mais idosas da RUA DE TRÁFEGO INTENSO tinham «receio de parar para conversar».

Como se pode ver pelas classificações reunidas, verificou-se existir uma tendência nítida em todos os grupos de idade para considerar a RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO como segura, a RUA DE TRÁFEGO MODERADO como sendo nem segura nem insegura e a RUA DE TRÁFEGO INTENSO como insegura.

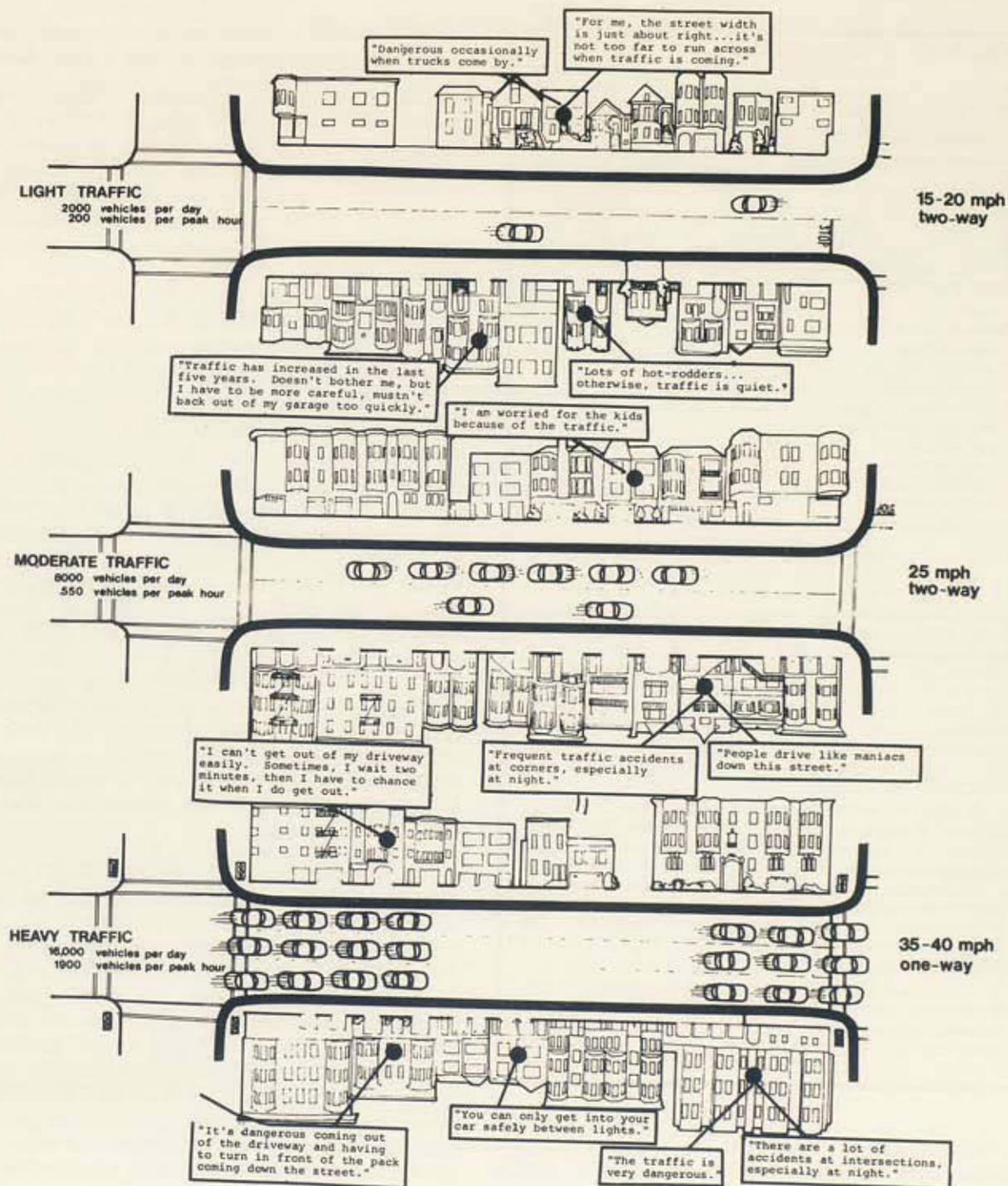


FIGURE 4 Traffic Hazard

TENSÃO, RUÍDO E POLUIÇÃO

Efectuaram-se medições dos níveis de ruído nas três ruas. Determinaram-se os níveis de ruído utilizando Medidores de Som (Sound Survey Meters) em quatro períodos no decurso de um dia de semana; de manhã cedo (6.30 às 8.30), ao fim da manhã (11 às 12.30), ao fim da tarde (5 às 6) e no princípio da noite (7 às 8). Em cada período efectuaram-se cinquenta medições consecutivas a intervalos de quinze segundos em localizações à esquina e a meio dos quarteirões em cada uma das ruas. Para traduzir estas medições em valores que constituíssem uma medida utilizável das condições médias, calcularam-se as percentagens do

tempo em que o ruído era superior a certos níveis em decibels. A partir destes calculámos um número índice de ruído do tráfego que dá uma medida aceite dos problemas do ruído, e que pode ser usado para prever a provável insatisfação devida ao ruído (Griffiths e Langdon, 1968).

Na RUA DE TRÁFEGO INTENSO os níveis de ruído situavam-se acima de 65 decibels durante 45% de tempo e não desciam abaixo de 55 decibels senão em 10% do tempo, excepto de manhã cedo. Estes níveis de ruído eram tão altos que ultrapassavam as escalas do aparelho medidor. A amostra do registo do nível de som com a duração de 2 minutos apresentada na figura 5 realça o carácter irregular do ruído devido

QUADRO 2 *Classificações Médias de Periculosidade do Tráfego (Deram-se classificações baixas de periculosidade do tráfego às respostas que indicavam sentimentos de segurança em relação ao trânsito e outros aspectos relacionados. Classificação: 1= muito seguro, 5= muito inseguro.*

| Pergunta | RUA DE TRÁFEGO INTENSO | RUA DE TRÁFEGO MODERADO | RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO |
|--|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Como é o tráfego nesta rua? | | | |
| Como é que o descreveria? | | | |
| Causa-lhe alguma preocupação? | 3,7 | 3,2 | 2,2 |
| É por vezes perigoso na sua rua e perto da sua casa? (acidentes de trânsito; incidentes, etc.) | 3,8 | 3,0 | 2,5 |

O trânsito é muito perigoso. — São frequentes os acidentes de trânsito em ambos os cruzamentos, especialmente às horas de ponta. — O trânsito é veloz, os sinais estão regulados para velocidade. — Há perigo para as crianças, por causa do trânsito. — Não se pode lavar o carro na rua, pelo risco de ser atropelado. Se se molham os carros que passam os condutores ficam muito zangados. — Acho que é uma área muito propícia a acidentes, farto-me de ouvir ruído de travões. — Esta rua é a morte, prefiro as ruas na Europa. (RUA DE TRÁFEGO INTENSO).

É uma rua muito frequentada; não deixo as crianças sós nos passeios. — Ouço ruído de travões nos cruzamentos, à noite. — Tenho dificuldade em sair da garagem recuando por causa do trânsito. — Há acidentes e quasi-acidentes frequentemente (nos cruzamentos). — Por vezes é perigoso, com o trânsito entre as 5 e as 6, especialmente ao pé da mercearia da esquina. — Há perigo de morte nesta rua. (RUA DE TRÁFEGO MODERADO).

Os passeios são excelentes; os miúdos podem brincar, os carrinhos ou os passeantes podem contornar os carros muito à vontade. — É preciso avisar as crianças para terem cuidado ao atravessar a rua. — O trânsito está a piorar. (RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO).

às ondas de carros que vinham rua abaixo e a algum veículo barulhento que por vezes excedia setenta decibels.

Na RUA DE TRÁFEGO MODERADO, os níveis de som situavam-se acima de sessenta e cinco decibels durante 25 % do tempo. Em relação ao índice de ruído do tráfego, o nível de ruído (6,5) corresponde à classificação de «claramente não satisfatório». Na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO, a mais silenciosa das três, os níveis de ruído elevavam-se acima de sessenta e cinco decibels apenas em 5 % do tempo, pelo que uma metade dos moradores consideravam o nível de ruído «não satisfatório» e a outra metade «satisfatório».

Os registos-amostra de níveis de ruído com dois minutos de duração feitos na RUA DE TRÁFEGO MODERADO mostraram que os níveis de ruído tendiam a ser mais variáveis do que na RUA DE TRÁFEGO INTENSO, embora da mesma ordem de grandeza enquanto que o gráfico da RUA DE TRÁ-

FEGO LIGEIRO mostra um nível de ruído ambiente muito mais baixo do que as das outras duas ruas.

A seguir ao perigo do próprio tráfego, o ruído do trânsito, as vibrações, os gases, a fuligem e o lixo foram considerados como factores do meio-ambiente mais susceptíveis de causar tensão nestas três ruas (Ver quadro 3). Na RUA DE TRÁFEGO INTENSO, o ruído era de tal ordem que um casal idoso se viu forçado a tentar recuperar durante o dia o sono perdido. Muitas pessoas, especialmente as mais velhas, mostraram-se incapazes de serem objectivas a respeito das outras características da sua rua pois este estado de tensão dominava completamente a sua capacidade de percepção do meio-ambiente. Adjectivos tais como «insuportável», «demasiado» ou «vulnerável» eram característicos nas suas respostas.

Tal como o perigo do trânsito, a grande massa de veículos nem sempre era o problema principal. Muitas vezes era um indivíduo solitário ou um veículo estranho àquela zona que perturbava a situação. Era realmente assim que as coisas se passavam na RUA DE TRÁFEGO INTENSO onde a grande maioria dos carros era relativamente silenciosa e circulava em ritmo suave e regular. Os verdadeiros perturbadores eram os carros de desporto, os autocarros e os camiões. O ruído regular do trânsito era certamente mau, mas o barulho ocasional e profundo dum autocarro ou dum camião grande, com a vibração simultânea que fazia abalar todas as janelas, enervava mesmo o morador mais habituado, especialmente quando se repetia noite e dia. O guinchar de travões nos cruzamentos vinha ainda agravar o mau estar.

Os residentes na RUA DE TRÁFEGO INTENSO tinham pedido que se colocasse um sinal de proibição de trânsito para camiões e autocarros. O sinal foi colocado embora não proibisse a passagem dos autocarros. Como era de pequena dimensão e da cor do meio ambiente raras vezes era notado, pelo que a lei não foi cumprida e os motoristas dos camiões se habituaram a seguir em frente no seu caminho, com impunidade. Os problemas de ruído não eram tão graves na RUA DE TRÁFEGO MODERADO, onde as pessoas se sentiam mais incomodadas pelos gases, poeiras e fuligem que penetravam nas suas salas de estar e nos seus quartos de cama. Quanto à RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO havia apenas queixas esporádicas de ruídos ocasionais.

Outras formas de poluição

O estado de conservação e a limpeza dos edifícios nestas ruas eram geralmente muito elevados. A conservação e a boa aparência eram indiscutivelmente importantes para todos os moradores. A RUA DE TRÁFEGO INTENSO estava constantemente exposta a estranhos que a atravessavam e os proprietários dos prédios tinham a preocupação de manter um elevado nível de limpeza, a despeito da «repugnante quantidade de lixo». A «aparência» dum ambiente de alta qualidade era, portanto, mantida — e paga por meio de rendas elevadas — mas como a rua não animava as pessoas a saírem de casa, os moradores mostravam-se relutantes em aceitar a responsabilidade pela própria

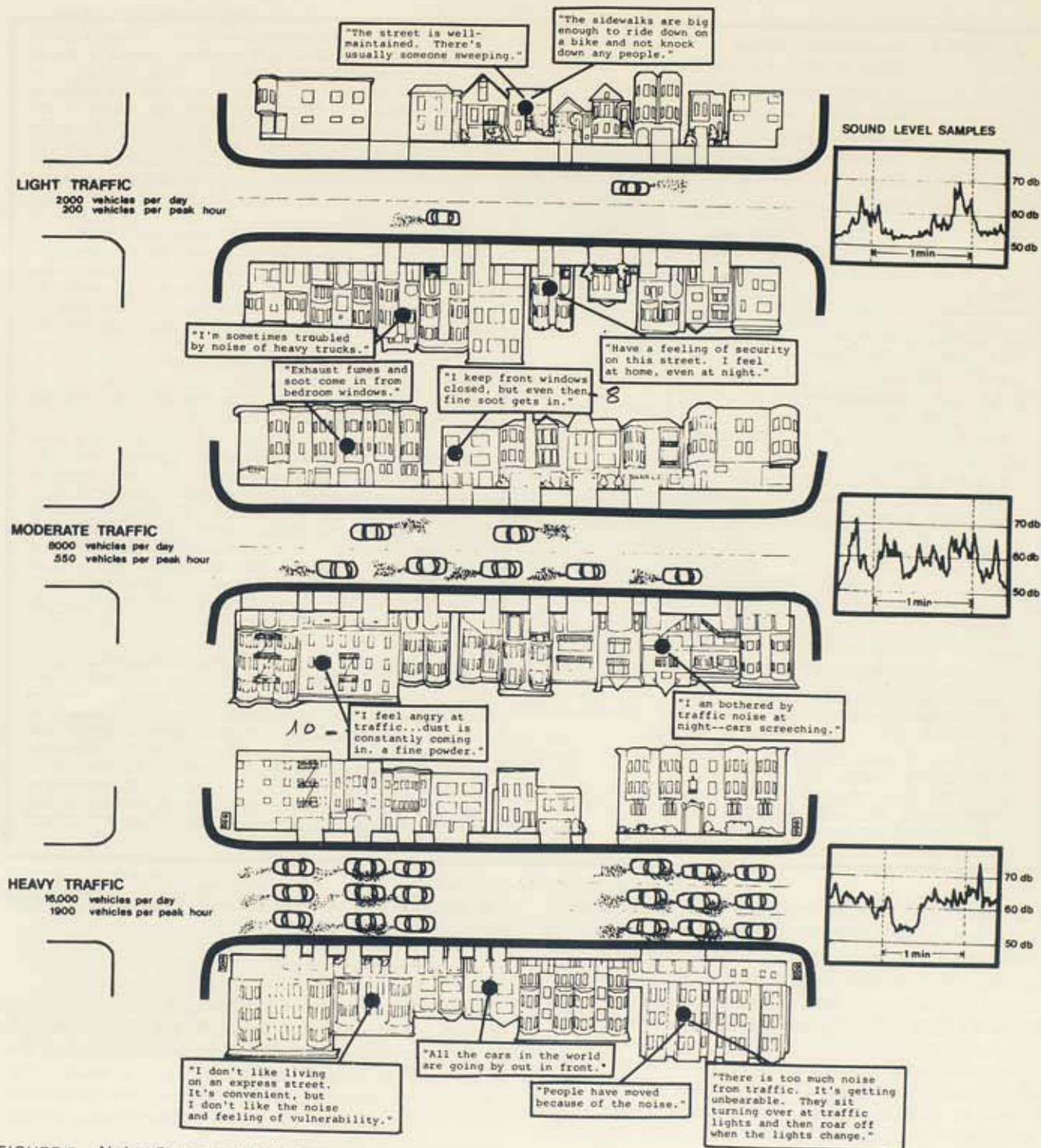


FIGURE 5 Noise, Stress, and Pollution

rua. Por isso, evitavam recolher os desperdícios e hesitavam em proteger a rua contra vandalismo e abusos.

Na RUA DE TRÁFEGO MODERADO verificou-se haver mais preocupação com lixo, poeiras e fuligens do que na RUA DE TRÁFEGO INTENSO. Esta rua estava a atravessar uma fase difícil. O tráfego e os seus problemas estavam a aumentar e não existia uma demarcação clara entre a zona pública, da responsabilidade das autoridades urbanas, e a zona local, que pode ser atribuída à responsabilidade dos moradores. Viam-se pessoas em carros estacionados a despejarem

cinzeiros e latas de cerveja nas valetas. Mesmo assim esta rua era ainda tida como «um local bom e respeitável para se viver» e a conservação dos passeios feita pelos moradores ajudava a manter a aparência da rua.

A RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO era muito raramente percorrida por estranhos pelo que o problema da limpeza era assunto local. Verificou-se também que esta rua estava a modificar-se tendo os moradores notado sinais de deterioração, havendo mesmo alguns que afirmavam que «A qualidade da RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO está a melhorar no

QUADRO 3 *Classificações Médias de Tensão, Ruído e Poluição (Foram dadas baixas classificações de tensão, ruído e poluição às respostas que mostravam ausência de aspectos incómodos, características adequadas e suficientes da iluminação pública, dos serviços locais, da largura do pavimento e dos passeios e um bom estado de limpeza da rua. Classificação: 1 — tensão (stress) baixa, 5 — tensão alta).*

| Pergunta | RUA DE TRÁFEGO INTENSO | RUA DE TRÁFEGO MODERADO | RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO |
|--|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Há alguma coisa que o preocupe ou lhe incomode nesta rua? | 4,5 | 3,3 | 2,6 |
| É por vezes incomodado pelo ruído e/ou vibração? | 3,7 | 2,5 | 2,4 |
| Incomodam-no a sujidade, a poluição, cheiros ou luzes? Acha que isso prejudique a saúde? | 3,4 | 2,9 | 2,0 |
| A iluminação pública é satisfatória? | 1,4 | 2,0 | 2,4 |
| Acha a rua demasiado larga ou demasiado estreita? | 2,5 | 1,8 | 1,7 |
| Acha os passeios demasiado largos ou estreitos? | 2,5 | 1,8 | 1,3 |
| Os serviços locais são satisfatórios: recolha de lixo, limpeza da rua? | 2,2 | 2,1 | 2,1 |
| A sua rua é bem conservada? Os jardins à frente das casas, os passeios, plantas, etc., estão bem tratados? | 1,5 | 1,8 | 1,9 |

que respeita às pessoas cuidarem mais do que constituía sua propriedade, mas está por outro lado a piorar devido a haver cada vez mais trânsito e mais carros». Na verdade, as respostas mostraram que muitos habitantes se interessavam por manter a rua limpa e alguns tinham mesmo plantado árvores.

O único outro inconveniente a que se fez referência foi o estado de saturação dos espaços de estacionamento de veículos. Muitos dos habitantes das zonas sub-urbanas e dos visitantes numa área comercial vizinha estacionavam os seus carros nestas ruas ocupando os espaços de estacionamento que deveriam ser para os seus moradores. Quanto às perguntas relativas à qualidade da iluminação pública, à recolha de lixo e à limpeza da rua, os entrevistados consideravam as três ruas sem problemas sérios.

Em reacção a todas estas questões, cada grupo de idades considerou a RUA DE TRÁFEGO INTENSO mais seriamente afectada; os grupos mais idosos e de meia-idade achavam a RUA DE TRÁFEGO MODERADO pior do que a de TRÁFEGO LIGEIRO. As únicas excepções corresponderam a alguns moradores de menos de vinte e cinco anos, que faziam maiores críticas à RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO. As pessoas desta rua mostravam-se muitas vezes mais conscientes e tinham uma atitude mais crítica, enquanto

O barulho do trânsito incomoda-me, principalmente durante o dia embora seja também intenso à noite. Sou constantemente incomodado pelos escapes e o barulho do trânsito. Ultimamente os camiões estão a voltar a passar com frequência nesta rua, apesar de ser proibido. — Incomoda-me o barulho do trânsito, principalmente dos camiões e das motorizadas. A rua actua como uma câmara de eco, especialmente em relação às sereias. É assim dia e noite. — Incomodam-me os ruídos, e as vibrações. Tenho de endireitar os quadros nas paredes, imensas vezes. — O ruído do trânsito é terrível. Sinto as vibrações até mesmo aqui no quarto andar, especialmente quando passam os autocarros. — Tenho de dormir uma sesta durante o dia porque não durmo o suficiente à noite por causa do ruído do trânsito. — A rua é bem conservada pelas senhoras de idade que lavam as escadas e os passeios uma vez por semana; tem uma bela aparência apesar do tráfego. — A quantidade de lixo é absolutamente repugnante. — É terrivelmente suja e frequentemente há gases de escape. Por vezes só abro as janelas das traseiras. (RUA DE TRÁFEGO INTENSO).

O carro suja-se por estar estacionado na rua. — Há cheiros por causa dos camiões pesados, mas não com muita frequência. — Incomoda-me por vezes a vibração dos camiões e a aceleração dos condutores com a mania das velocidades. — Sinto-me impotente no que respeita ao trânsito, nunca chego a acabar de fazer as limpezas. — É uma rua suja, tenho de fazer de porteira e varrer a rua. Dos carros que passam despejam cinzas e latas de cerveja para as valetas. — Está a piorar e a tornar-se mais suja por causa do trânsito. Está a deteriorar-se irremediavelmente. (RUA DE TRÁFEGO MODERADO).

As vezes sou incomodada pelo barulho de alguns camiões que me acorda o bebé. — As motorizadas por vezes fazem barulho. — À noite é frequente o barulho de alguns malucos do volante. — A rua está bem conservada. Geralmente há alguém a varrer, a minha mãe ou alguma das vizinhas. — É um perfeito ambiente descontraído e de vizinhança familiar. Faz-me muito feliz. — Há conflitos por causa do estacionamento; o estacionamento é um problema porque pessoas de fora deixam os carros nas saídas. (RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO).

que as da RUA DE TRÁFEGO MODERADO eram mais indiferentes.

CONTACTOS SOCIAIS

Fez-se uma série de perguntas aos moradores, acerca das relações de amizade na respectiva rua, do número de amigos e conhecidos que tinham e dos locais onde as pessoas se encontravam. A cada entrevistado foi apresentada uma fotografia dos prédios da rua pedindo-se que indicasse onde viviam amigos, parentes ou conhecidos.

Na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO verificou-se que os habitantes tinham três vezes mais amigos e duas vezes mais conhecidos na própria rua (9,3 amigos e conhecidos por pessoa) do que os da RUA DE TRÁFEGO INTENSO (4 por pessoa). O diagrama dos contactos sociais da figura 6 mostra claramente que os contactos com os indivíduos do outro lado da rua eram muito menos frequentes na RUA DE TRÁFEGO INTENSO do que na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO. As relações amistosas na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO estavam sem dúvida relacionadas com o pequeno volume do tráfego, mas estavam também ligadas ao maior número de crianças que a frequentava e ao maior tempo de residência dos moradores. As declarações dos habitantes corroboravam estas afirmações.

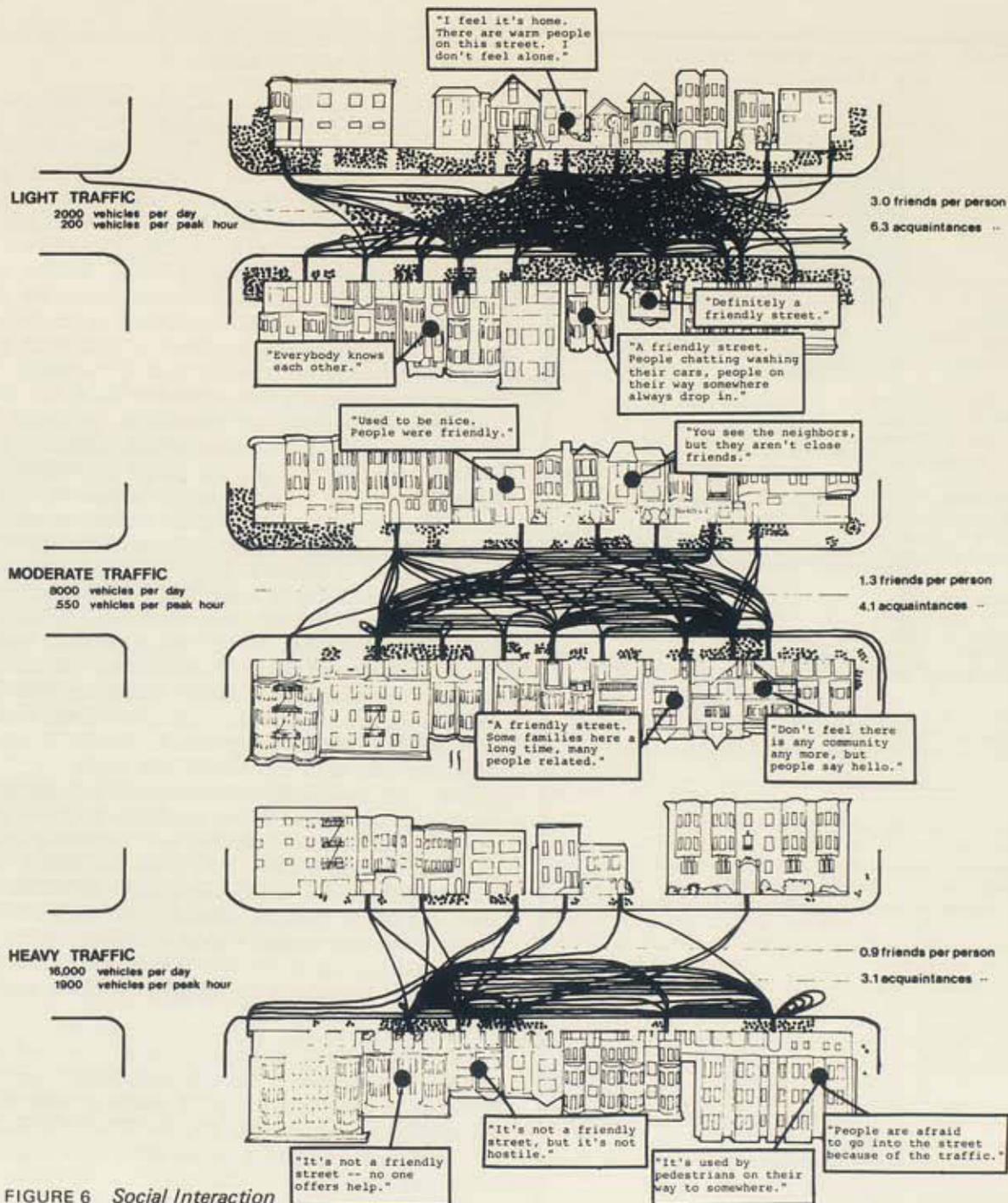


FIGURE 6 *Social Interaction*
Lines show where people said they had friends or acquaintances. Dots show where people are said to gather.

Na RUA DE TRÁFEGO INTENSO havia muito poucos contactos sociais. Os habitantes tinham nela poucos ou nenhuns amigos (0,9 por entrevistado) pelo que não a consideravam uma rua com ambiente acolhedor. Embora isto possa ser principalmente consequência do estilo de vida dos seus moradores (Keller, 1969), o sentimento de solidão é claramente revelado, especialmente nas respostas dos mais velhos. No que respeita à RUA DE TRÁFEGO MODERADO, os residentes achavam que a antiga comunidade estava prestes a extinguir-se. «Tratava-se duma rua que já tinha tido ambiente acolhedor mas o que se fazia dantes cá fora, faz-se agora dentro de casa. As pessoas só se preocupam com as suas próprias vidas». Algumas

das famílias já há muito ali moravam, mas o número de residentes antigos estava a diminuir. Como outros moradores disseram «Está apenas a meio caminho entre um lado e o outro». É uma rua intermédia, onde não se encontra verdadeiro sentido de comunidade. Existia ainda um núcleo do grupo dos primitivos moradores italianos, que lamentava o facto de já não terem nenhuns amigos na sua rua. O número médio de amigos e conhecidos por entrevistado era apenas ligeiramente mais alto do que na RUA DE TRÁFEGO INTENSO (um total de 5,4 por pessoa).

Registaram-se diferenças nítidas entre os diversos grupos de idades. Os moradores de meia-idade, nas três ruas, tinham o mesmo número de amigos, embora

QUADRO 4 *Classificações Médias dos Contactos Sociais (Foram dadas classificações de elevado contacto social às respostas que indicavam sentimentos de amizade e comunidade, uma grande variedade de amigos, parentes e conhecidos e um uso intenso do espaço da rua. Classificação: 1 = elevada, 5 = baixa).*

| Pergunta | RUA DE TRÁFEGO INTENSO | RUA DE TRÁFEGO MODERADO | RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO |
|---|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Acha que é uma rua acolhedora? | | | |
| Acha que há espírito de comunidade nesta rua? | 3,2 | 2,0 | 2,0 |
| Onde é que as pessoas se reúnem nesta rua, se é que o fazem? | 4,4 | 3,2 | 1,4 |
| Onde é que as crianças brincam, se é que o fazem? | 4,5 | 3,0 | 1,7 |
| Onde é que os adolescentes se juntam, se é que o fazem? | 4,7 | 4,1 | 3,0 |
| Onde é que os adultos se encontram casualmente e conversam, se é que o fazem? | 4,1 | 2,5 | 2,7 |
| Tem amigos e parentes que vivam nesta rua? | 4,2 | 3,2 | 2,8 |
| Que pessoas desta rua conhece de vista? | 3,5 | 2,8 | 1,8 |

Está a piorar. Há muito poucas crianças, ainda menos do que dantes. — As únicas pessoas que noto na rua são um casal idoso deste prédio que se deixa ficar cá fora todas as noites; só há pessoas que vão à sua vida ou se encaminham para qualquer sítio. — Todas as pessoas que se vêm na rua vão a caminho doutro sítio longe daqui. Há vizinhos simpáticos com quem falamos junto aos muros que separam os quintais. — Não é uma rua acolhedora porque as pessoas têm medo de sair à rua por causa do trânsito. (RUA DE TRÁFEGO INTENSO).

É uma rua acolhedora, muitas pessoas são parentes. — Rua acolhedora, muitas famílias vivem aqui há muito tempo. — Já cá não vive nenhum dos meus amigos. O que gosto menos nesta rua? Já não conheço os vizinhos. Sinto-me desprotegido sem conhecer ninguém para me acudir em caso de aflição. — Já não se sente a existência de uma comunidade. No entanto, muitos cumprimentam-se. — Não há ninguém por aqui. (RUA DE TRÁFEGO MODERADO).

Rua acolhedora; as pessoas conversam enquanto estão a lavar os carros; ao passar a caminho do seu destino bate-se ao ferrolho e entra-se para falar ao vizinho. — A mercearia da esquina é o centro social. Agrada-me ir até lá e passar uma hora a conversar. — Tudo pessoas de família, muito simpáticas. — Os miúdos costumavam passar o tempo todo a brincar na rua, mas agora com um carro cada dois minutos têm que ir para o parque. — Todos se conhecem. (RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO).

os da RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO tivessem mais conhecimentos. Este grupo etário possuía provavelmente maior mobilidade ou estava melhor equipado para criar amizades do que os outros grupos. Por outro lado, tanto os jovens como os velhos que tinham muito menos contactos sociais na RUA DE TRÁFEGO INTENSO do que na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO pareciam ser mais afectados pelo volume de trânsito,

especialmente no estabelecimento de contactos casuais na rua com os seus vizinhos.

A partir da anotação das actividades verificadas na rua, marcadas pelos entrevistados na planta das mesmas (ver fig. 6), pode verificar-se que a RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO era a mais utilizada pelos moradores, principalmente pelos adolescentes e pelas crianças; a RUA DE TRÁFEGO MODERADO era menos frequentada e a RUA DE TRÁFEGO INTENSO era pouco ou nada utilizada, mesmo pelos adultos. As poucas actividades mencionadas na RUA DE TRÁFEGO INTENSO consistiam na presença de pessoas de meia-idade ou idosas a passearem pelos passeios, e raramente parando para conversarem com um vizinho ou amigo. Em relação à RUA DE TRÁFEGO MODERADO, as entrevistas indicaram que os passeios eram mais intensamente utilizados pelos adultos, especialmente por um grupo de velhotes que frequentemente se reunia à porta da loja da esquina. As crianças e alguns adolescentes brincavam nos passeios, principalmente do lado oriental da rua (provavelmente porque a maioria das suas casas eram desse lado e não gostavam de atravessar a via pública, senão nas faixas para peões). Na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO, as pessoas utilizavam os passeios mais de que qualquer outra parte do arruamento enquanto as crianças e os adolescentes faziam frequentemente jogos no meio da rua. As crianças utilizavam ainda bastante os passeios, dada a sua pouca inclinação e largura. Aqui, também uma loja de esquina atraía as pessoas idosas e de meia-idade enquanto uma loja de artigos de ténis do outro lado da rua atraía um pequeno grupo de jovens adultos. Os alpendres e as escadas à entrada das casas na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO, e em certa medida na RUA DE TRÁFEGO MODERADO, eram utilizados para as pessoas estarem sentadas a conversarem com amigos e para as crianças brincarem. Os moradores da RUA DE TRÁFEGO INTENSO lamentavam a ausência de alpendres à frente das suas casas.

Em conclusão: verificou-se haver uma diferença marcada na maneira como estas três ruas eram vistas e utilizadas, especialmente pelos jovens e pelos velhos. Por um lado, a RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO era uma comunidade activa e unida, em que os moradores utilizavam em cheio a sua rua, a qual tinha sido dividida em diferentes zonas de utilização pelos moradores. Os degraus em frente da porta das casas eram utilizados para estarem sentados à conversa; os passeios serviam para as crianças brincarem, e para os adultos se entreterem (especialmente ao pé da loja da esquina) e o meio da rua era ocupado pelas crianças e adolescentes para jogos mais activos, como por exemplo o football. No entanto, a rua era sempre encarada como um todo e nenhuma das partes era considerada interdita. Esta utilização completa da rua tinha paralelo numa percepção muito aguda do ambiente físico (como se observará na secção sobre a percepção ambiental).

A RUA DE TRÁFEGO INTENSO, por outro lado, tinha pouca ou nenhuma actividade nos passeios e era exclusivamente usada como um corredor entre o refúgio sagrado das habitações particulares e o mundo exterior. Os moradores mantinham-se predominantemente isolados, de modo que não havia nenhum

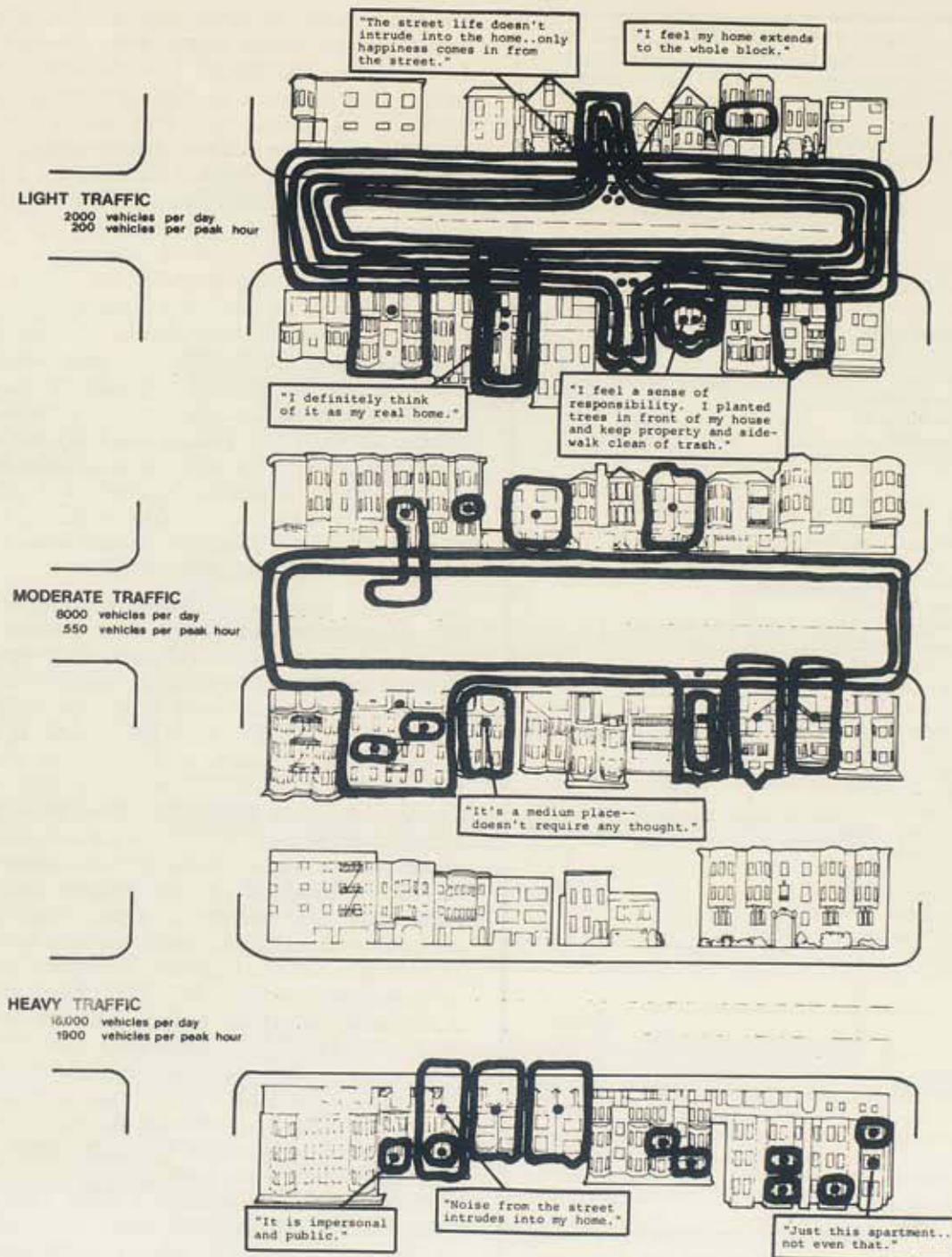


FIGURE 7 *Home Territory*
Lines show areas people indicated as their "home territory."

sentido de comunidade e ninguém era capaz de sentir e recordar qualquer característica do ambiente físico que os envolvia. Por seu lado, a RUA DE TRÁFEGO MODERADO parecia situar-se entre os dois extremos. Era ainda uma rua de bastante actividade social, embora não houvesse um sentimento forte de comunidade. A maior parte da actividade limitava-se aos passeios, onde uma fronteira bem perceptível separava os peões da corrente do tráfego.

As classificações do quadro 4 reflectem estas diferenças entre as três ruas, particularmente a reconhecida falta de pontos de encontro para as pessoas idosas e de locais de recreio para as crianças na RUA DE

TRÁFEGO INTENSO, onde a classificação média das respostas excedia geralmente 4.

INDEPENDÊNCIA E ESPAÇO VITAL

Fizeram-se algumas perguntas para verificar se os habitantes se consideravam suficientemente indiferentes ou se manifestavam algum sentimento de posse em relação às suas ruas.

Nas suas respostas, os residentes das RUAS DE TRÁFEGO LIGEIRO e MODERADO, especialmente os de meia-idade, evidenciaram grande orgulho nas suas casas e ruas (Ver quadro 5). NA RUA DE TRÁFEGO INTENSO havia pouca sensação de paz

QUADRO 5 *Classificações Médias quanto ao ambiente de intimidade e Território Pessoal (Foram dadas as classificações altas de recato e território pessoal às respostas que indicam isoladamente ausência de intromissão ou invasão, territórios pessoais extensos e uma sensação de participação e de responsabilidade. Classificação: 1 = alto, 5 = baixo).*

| Pergunta | RUA DE TRÁFEGO INTENSO | RUA DE TRÁFEGO MODERADO | RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO |
|---|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Acha que a sua rua é relativamente isolada? | 3,4 | 2,1 | 2,4 |
| Acha que a sua rua tem gente a mais? | | | |
| Acha que a vida da rua se intromete de qualquer modo em sua casa? | 3,3 | 1,6 | 2 |
| Acha que a sua intimidade é invadida pelos vizinhos ou pela rua por qualquer forma quando está em sua casa ou nas imediações? | 2,9 | 1,2 | 1,8 |
| Até onde acha que se estende o seu «lar»? | | | |
| O que é que considera território pessoal? | 2,5 | 1,6 | 2,2 |
| Considera esta rua como o seu verdadeiro lar, ao qual realmente pertence? | 2,9 | 1,9 | 2,1 |
| Tem qualquer sentimento de responsabilidade quanto ao aspecto da rua e ao que nela sucede? | 2,6 | 2,8 | 1,3 |
| Se um estranho criticasse a sua rua defendê-la-ia? | 3,0 | 2,2 | 1,6 |

Considera esta rua como o seu verdadeiro lar, à qual pertence? — Decididamente que não. É difícil dizer onde é que nos sentimos em casa. — Até onde é que sente que a sua casa se estende? — Estende-se somente a este apartamento, e até nem isso. — Há uma guerra aberta entre os moradores a esses terríveis utentes que vêm de Marin. Os moradores pretendem dinamitar bocados da rua para fazer abrandar o trânsito. — O meu espaço exterior é o telhado ou a saída de socorro onde consigo ter plantas. (RUA DE TRÁFEGO INTENSO).

Vou lá para fora com uma vassoura, e varro numa ponta a outra do quarteirão. Chamam-me a «mulher da vassoura». (RUA DE TRÁFEGO MODERADO).

Cuido das árvores do passeio e das roseiras da frente. — Gosto da nossa pequena rua, embora não seja proprietário. — Mantenho-a limpa de coisas partidas, apanho as garrafas quebradas, aviso as pessoas de qualquer coisa que se passa. — Acho que a minha casa se estende a todo o quarteirão (muito enfático). — Limpo sempre a rua, apanho lixo da rua, apanho pregos, vidros partidos e papéis. Pelo menos dez pessoas cuidam da rua. (RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO).

e sossego, mesmo dentro de casa e os moradores lutavam por conservar algum sentido da sua identidade pessoal no seu meio-ambiente.

O sentido de independência individual era cleavado em toda esta área talvez pelo sentido de um mundo próprio muito seu que existe em qualquer área habitada

pela classe média, tal como disse um dos entrevistados. Inevitavelmente, numa comunidade tão unida como a da RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO, a vida na rua tendia a penetrar mais na casa de cada um do que em qualquer das outras ruas com menos ambiente de amizade. Mas os residentes tinham atingido um bom nível de equilíbrio pelo qual conservavam a intimidade do seu ambiente sem deixar de contribuir para o ambiente comunitário. Tal como afirmou com entusiasmo uma mulher: «Entra somente a felicidade». As crianças e os jovens preferiam muitas vezes que não houvesse isolamento, pois tinham o gosto de participar com os outros em algo de comum. Na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO tinha sido conseguido um equilíbrio satisfatório entre o sentido de independência e a necessidade de comunicação com o mundo exterior. Mesmo na RUA DE TRÁFEGO INTENSO os moradores participavam por vezes em actividades no exterior. «Sinto-as vivas, dinâmicas, excitantes». Contudo, para a maioria, as vibrações e o ruído constantes constituíam uma intromissão permanente em suas casas e destruíam qualquer sensação de paz e solidão.

A Fig. 7 mostra as diferentes concepções de espaço privado para os nossos habitantes. Embora do ponto de vista legal a responsabilidade do ocupante duma moradia inclua a conservação do passeio imediatamente à frente do edifício onde mora, os residentes das RUAS DE TRÁFEGO MODERADO E LIGEIRO consideravam uma parte ou a totalidade da rua como seu território. Contudo, o sentido de território próprio dos residentes da RUA DE TRÁFEGO INTENSO não se estendia para o exterior e para alguns, principalmente para os inquilinos dos grandes blocos de apartamentos, restringia-se ao seu próprio apartamento e nada mais. Este quadro do espaço vital corresponde ao quadro da utilização social de cada uma das ruas. O contraste entre a limitação do espaço próprio para os moradores da RUA DE TRÁFEGO INTENSO e a expansão do espaço próprio para os habitantes da RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO constituía uma das mais notáveis deste estudo. Os moradores da RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO são a este respeito completamente idênticos aos italianos da parte ocidental de Boston para os quais as fronteiras entre os espaços da casa e da rua eram perfeitamente permeáveis (Fried e Gliether, 1961). Em suma a RUA DE TRÁFEGO INTENSO foi considerada como tendo um ambiente muito menos privado do que as outras duas, especialmente para aquelas pessoas que viviam mais no exterior, os jovens e os velhos.

CONSCIÊNCIA DO MEIO-AMBIENTE

Pedi-se a cada um dos moradores que recordasse todas as características importantes da sua rua a fim de se determinar se ela era por qualquer forma diferente das ruas vizinhas. Pedeu-se mesmo que desenhasses uma planta da mesma.

A Fig. 8 é uma composição baseada em todas as plantas que cada morador desenhou da sua própria rua. As respostas às perguntas foram muito mais ricas em conteúdo — e de carácter mais crítico — na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO do que nas outras duas ruas. Isto pode em parte explicar-se pela maior diferenciação dos pátios fronteiros às casas mais pequenas, mas era nitidamente proveniente duma per-

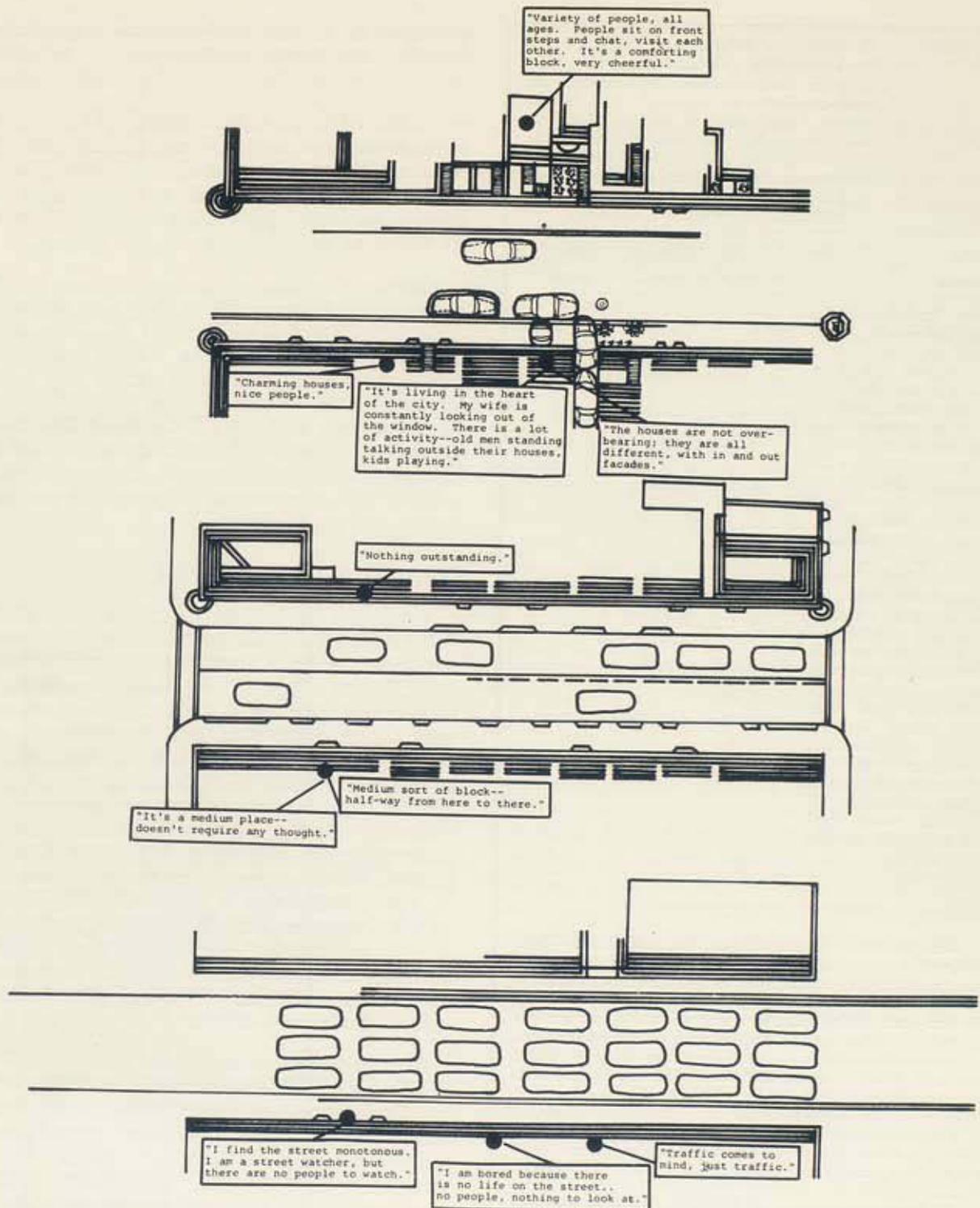


FIGURE 8 *Environmental Awareness*

cepção mais apurada do meio-ambiente da rua, por parte dos próprios moradores.

O interesse demonstrado pela rua nas plantas desenhadas variava conforme os grupos etários. A RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO exercia uma tremenda atracção sobre as crianças, que recordavam edifícios isolados, pátios fronteiros, escadas exteriores, certos carros estacionados, tampas de esgoto, postes telefónicos e até a cercadura de tijolo em volta duma árvore. Muitos destes pormenores corresponderam evidentemente a coisas encontradas durante as suas brincadeiras

na rua. Na RUA DE TRÁFEGO MODERADO, onde havia menos actividade na via pública, as plantas das crianças e dos jovens eram menos ricas em pormenores.

As pessoas de meia-idade, por outro lado, pareciam ter uma impressão mais completa da sua rua. As suas recordações incluíam combinações de prédios, passeios, o pavimento da rua e o próprio trânsito. Para elas, a RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO era vista como uma colecção de edifícios distintos com diferenças nos pátios da frente e nos alpendres à entrada das casas.

QUADRO 6 *Classificações Médias da Consciência do Meio-Ambiente (Foram dadas classificações de alta consciência ou percepção do meio-ambiente às respostas que descreveram a rua com um sentido nítido de este ser um lugar à parte e diferente de outras ruas e que referiam milhentos pormenores com riqueza, variedade de afeição. Classificação: 1 = alta, 5 = baixa).*

| Pergunta | RUA DE TRÁFEGO INTENSO | RUA DE TRÁFEGO MODERADO | RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO |
|--|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Acha interessantes a sua rua e a vida que nela se desenrola? | | | |
| Aborrece-se com a vida nesta rua? | | | |
| Acha-a monótona? | 3,3 | 2,9 | 2,3 |
| De que partes da rua gosta mais? | | | |
| Que partes acha menos atraentes? | 3,1 | 2,6 | 2,1 |
| O que é que esta rua lhe faz lembrar? | 2,3 | 3,1 | 2,5 |
| É capaz de desenhar um plano do que pensa desta rua, mostrando todos os aspectos da rua e os edifícios que lhe vêm à memória, por mais triviais que pareçam? | 2,7 | 2,5 | 2,1 |
| Acha que esta rua é diferente das ruas em redor; será especial ou única por qualquer forma? | 2,2 | 3,6 | 2,1 |
| Acha que há muitos tipos diferentes de pessoas nesta rua? | | | |
| É capaz de os descrever? | 3,4 | 2,1 | 1,8 |

Desagrada-me a esterilidade do ambiente. — Não gosto do facto de não haver verdura. — A primeira coisa que me ocorre são os edifícios de apartamentos, pequenos apartamentos, cinco a seis divisões. Não era assim até há dez anos atrás, quando a rua passou a ter sentido único; antes disso havia uma sensação de boa-vizinhança. — Fisicamente tem-se a sensação de se olhar o vazio; a rua é inexistente. — As fachadas tem características extremamente difíceis de recordar, de tijolo escuro ou estuque pálido. As superfícies são planas e estáticas. — A primeira coisa que vem à lembrança é o trânsito rápido. — Está absolutamente morta, nem mesmo uma certa vida nocturna, nada. (RUA DE TRÁFEGO INTENSO).

É diferente doutras ruas por ter uma linha amarela ao meio que as outras não têm. — É toda ela triste, que é o que eu procuro. — A primeira coisa que me vem à lembrança, são os carros especialmente. (RUA DE TRÁFEGO MODERADO).

As casas não são imponentes; são todas diferentes com fachadas variadas não alinhadas. — É como viver no coração da cidade; a minha mulher está constantemente à janela. Há uma enorme actividade — homens a conversar cá fora, miúdos a brincar, etc. — Uma grande variedade de pessoas, de todas as idades. As pessoas sentam-se nos degraus da frente e conversam, visitam outras pessoas. É um quarteirão confortável, muito alegre. — Gosto das casas recuadas; dão individualidade. (RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO).

A RUA DE TRÁFEGO MODERADO apresentava muito menor alinhamento das frontarias. Os moradores lembravam-se com precisão das saídas de carros, das

passagens para peões e dos semáforos (possivelmente porque o arruamento era considerado uma artéria de trânsito, com limites muito precisamente definidos).

A RUA DE TRÁFEGO INTENSO era vista pela esmagadora maioria como um corredor de trânsito contínuo, de frontarias seguidas sem uma interrupção para ruas transversais e atulhada de carros. O próprio trânsito era uma característica facilmente identificada da rua mais movimentada.

Quanto à medida em que o meio-ambiente da rua correspondia às necessidades dos seus habitantes, a RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO mais uma vez ficou em destaque (Ver quadro 6). Tinham sido plantadas duas árvores no passeio, havia plantas num ou noutro jardim fronteiro às casas e eram frequentes as caixas de flores. Na RUA DE TRÁFEGO INTENSO os passeios eram demasiado estreitos para que neles pudessem crescer qualquer coisa mais do que os pequenos arbustos que flanqueavam as portas de um ou dois prédios de apartamentos.

CONCLUSÕES DO ESTUDO

A grande intensidade do trânsito na RUA DE TRÁFEGO INTENSO provocava simultaneamente um estado de tensão e fuga. Aqueles que achavam as condições de trânsito intoleráveis, especialmente as famílias em que havia crianças, tinham-se mudado para outros lados, e os seus habitantes na ocasião do inquérito ou tinham deixado de frequentar a rua ou nunca a tinham frequentado. Apenas a utilizavam quando lhes era necessário, tinham poucos amigos e conhecidos aí, e haviam-se tornado indiferentes à rua, como um meio-ambiente para se viver. Quando era possível, viviam na parte traseira das suas casas. Para os que consideravam a RUA DE TRÁFEGO INTENSO como um local de residência transitório, esta situação era tolerável, mas os que eram obrigados a considerá-la como uma residência permanente, — porque eram demasiado idosos ou demasiado pobres para se mudarem — sofriam.

Em contraste, os moradores da RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO estavam muito mais ligados à sua rua. Consideravam-na como território seu e as crianças brincavam no passeio. Possuíam muitos amigos e conhecidos (mais do dobro, em média, do que os moradores da RUA DE TRÁFEGO INTENSO), recordavam muito mais aspectos característicos da rua ao ser-lhes pedido que a desenhassem, e tinham, na generalidade, muito mais consciência da sua rua. A despeito de tudo isto, as rendas na RUA DE TRÁFEGO INTENSO eram mais elevadas pois talvez aí os apartamentos fossem mais acessíveis a uma população temporária, pelo facto de se tratar de um ponto de maior movimento e de passagem.

As condições de vida dos residentes na RUA DE TRÁFEGO MODERADO situavam-se algures entre as das outras duas, mas os níveis de satisfação dos seus moradores estavam mais abaixo do que a sua posição intermédia poderia sugerir.

Com base nas nossas conclusões, podemos apresentar algumas hipóteses acerca dos efeitos aparentes

do trânsito na qualidade ambiental e social destas ruas (ver fig. 9). Estas hipóteses deverão ser verificadas em estudos ulteriores.

- Um tráfego intenso corresponde a um maior número de pessoas em andares alugados em relação ao número de pessoas proprietárias das casas em que vivem ou de famílias com crianças. O nível dos rendimentos dos moradores situa-se dentro de limites muito próximos.
- Um tráfego intenso está associado a menos contactos sociais e actividades no exterior. Inversamente numa rua com pouco trânsito, e muitas famílias, surge um clima social rico e um forte sentido comunitário.
- O tráfego intenso está ligado a um afastamento do meio-ambiente físico. Inversamente, os moradores da rua com menos trânsito possuem uma

capacidade aguda de crítica e de apreciação com preocupação e interesse pelo seu meio-ambiente físico.

2. Há algumas excepções às conclusões expostas acima. Muitos dos entrevistados da RUA DE TRÁFEGO MODERADO tinham escolhido essa rua pelo seu ambiente acolhedor, mas a sua rua estava no entanto a deixar de ser sossegada e residencial para se transformar num corredor principal de trânsito. Por isso, os seus habitantes mostravam-se mais frequentemente insatisfeitos do que os da RUA DE TRÁFEGO INTENSO, e como as suas expectativas iniciais quanto ao meio-ambiente eram maiores, a sua desilusão era, também maior.

Na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO alguns dos entrevistados consideravam os maníacos das velocidades, que por vezes apareciam, como piores do que o trânsito na RUA DE TRÁFEGO INTENSO, por razões idênticas. Quando as pessoas contam com um trânsito intenso, o seu comportamento adapta-se à situação e o trânsito é tolerado. Mas quando se conta com pouco tráfego, um maníaco da velocidade é particularmente incómodo. *Em conclusão:* as pessoas nas ruas com tráfego mais ligeiro mostravam-se insatisfeitas sempre que as suas expectativas ambientais não se concretizavam tanto pela deterioração ambiental como por um tráfego aberrante.

3. Verificou-se que a aparência da qualidade ambiental é muito diferente da qualidade ambiental tal como é revelada pelos comentários dos moradores. A RUA DE TRÁFEGO INTENSO apresentava-se em bom estado de conservação e a qualquer pessoa de fora o seu aspecto era de alta qualidade (parecera assim por exemplo, ao pessoal de planeamento urbano da municipalidade em estudos anteriores dessa área). Os seus residentes tinham a noção do seu nível elevado mas no entanto a presença de um trânsito intenso fazia descer a qualidade abaixo da de outras ruas de aparência mais modesta.

4. As respostas às entrevistas revelaram que os problemas da segurança, tensão, estado de conservação, poluição, ambiente de intimidade e territorialidade imediatamente seguidos pelos aspectos relativos à boa vizinhança, constituíam as preocupações maiores dos habitantes das três ruas.

Os problemas ligados ao sentido de identificação, ao interesse ambiental, à adequação e à expressão individual não foram considerados importantes enquanto os outros aspectos foram vistos como problemas.

5. A tendência geral era para o aumento do trânsito nas três ruas, com a perspectiva do ambiente de cada uma delas vir deteriorar-se ainda mais.

Discussão das Conclusões

Observações objectivas da qualidade ambiental, por intermédio de medições do fluxo de trânsito e do nível de ruído, mostraram que as condições ambientais na RUA DE TRÁFEGO INTENSO eram particular-

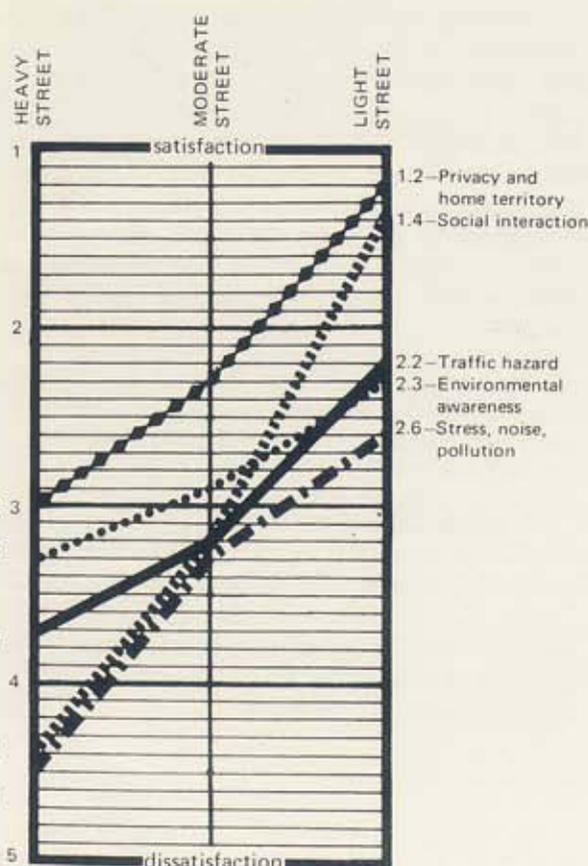


FIGURA 9 Environmental Quality

NOTA: Escolheram-se as seguintes perguntas para representar os critérios de qualidade do meio-ambiente ilustradas nesta figura.

Perigo do trânsito: Como é o trânsito nesta rua? Como é que o descreveria? Causa-lhe algum problema?

Tensão, ruído e poluição: Há alguma coisa que o preocupe ou o incomode nesta rua?

Contactos sociais: Onde é que as pessoas se reúnem nesta rua, se é que o fazem?

Intimidade e território pessoal: Até onde é que acha que a sua «casa» se estende? Por outras palavras: o que lhe parece ser o seu território pessoal?

Consciência do meio-ambiente: Acha interessante a sua rua e a vida que nela se desenrola? Aborrece-se com a vida e actividade nesta rua? Acha-a monótona?

mente difíceis. Embora as queixas fossem numerosas, não eram no entanto, tão graves como seria lícito esperar, havendo por vezes até muito poucas queixas. Uma das razões desta atitude consiste no facto da qualidade ambiental se ter ido subtil e lentamente realizando ao longo dum período de dez anos ou mais, durante o qual se tinha feito sentir a acção da *selecção ambiental* e da *adaptação ambiental*. Trata-se de fenómenos importantes, que se devem tomar em conta ao avaliar as reacções à qualidade ambiental.

1. A acção da *selecção ambiental* pode ser descrita como segue: um dado meio-ambiente tende a ser escolhido pelos grupos que nele se sentem melhor e a ser rejeitado pelos que nele se sentem menos bem. Por essa razão, quando o trânsito aumentou na RUA DE TRÁFEGO INTENSO, as famílias com crianças mudaram-se para outras áreas e eram substituídas por pessoas sós ou por casais que tinham necessidades menores em relação ao ambiente local mas que davam mais valor à acessibilidade. Este princípio, não é contudo infalível. Aqueles que não têm possibilidade de escolher o seu meio-ambiente preferido por carência de recursos financeiros, informativos ou psicológicos ficam «aferrolhados» a certos meios-ambientes e vêm provavelmente a ser justamente os que mais sofrem com a modificação da qualidade ambiental. Na RUA DE TRÁFEGO INTENSO as pessoas mais velhas, para as quais era demasiado caro ou exigia demasiado esforço mudarem de casa acabam por sofrer muitos dissabores e as famílias que tinham de permanecer na RUA DE TRÁFEGO MODERADO sofriam por sua vez a perda de amigos. Dificuldades semelhantes surgem nas populações de rendimentos mais baixos.

As pessoas podem escolher um meio-ambiente mais ou menos inferior ao ideal por razões que não sejam a carência de recursos. Muitas aceitam um «meio-termo», sacrificando a amenidade às vantagens, por exemplo, na obtenção dum apartamento ou à facilidade de acesso a outras partes da cidade. Nos apartamentos na RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO saíam menos vezes os ocupantes, por isso raramente estavam para alugar. Outras vezes faziam-se juízos errados. A aparência de uma RUA DE TRÁFEGO INTENSO é a de uma rua bem conservada e de alta qualidade, pelo que uma pessoa à procura dum apartamento para alugar pode ser induzida em erro. Verifica-se também muitas vezes haver «impossibilidade de prever a deterioração futura». Assim pois, quando muitos dos actuais moradores se instalaram nas RUAS DE TRÁFEGO INTENSO e MODERADO as condições eram boas, mas logo a seguir começaram a piorar progressivamente.

2. Por «adaptação ambiental» entendemos o facto de aqueles que permanecem num dado meio-ambiente durante um certo tempo se adaptarem (ou resignarem) a ele quer seja ou não agradável, especialmente se não tiverem hipótese de qualquer modificação futura. A presença deste fenómeno é evidente no presente estudo, especialmente na indiferença que se sente em

algumas respostas obtidas na RUA DE TRÁFEGO INTENSO. (Podem encontrar-se provas deste fenómeno também na literatura relativa aos estudos feitos neste campo (Sonnenfeld, 1966; Wahlwill, 1968). As pessoas com poucas esperanças ou aspirações poderão contentar-se com qualquer meio-ambiente.

Além da adaptação pessoal parece existir uma espécie de adaptação defensiva orientada públicamente. Muitas pessoas têm que se contentar com as escolhas que fizeram. Quando se lhes chega à porta e se lhes pergunta se há qualquer coisa de que não gostam em relação ao seu meio-ambiente, algumas pessoas poderão não querer queixar-se, mesmo que em particular reconheçam que o seu meio-ambiente não é satisfatório. Poderão recusar-se a fazer queixas afim de manter a sua imagem social e o valor de venda das suas propriedades, quer por relutância em admitir que têm recursos limitados quer porque se enganaram nos juízos que fizeram.

Os ajustamentos individuais e familiares a um meio-ambiente em deterioração eram ainda ocultados por não existir um alvo público definido para o ressentimento, mas apenas automóveis e camiões. Não havia uma entidade definida que ameaçasse o meio-ambiente ou procedesse a modificações. Este facto tinha dupla consequência: os habitantes não alimentavam quaisquer esperanças de alguma coisa vir a ser feita pelo seu problema, mas também não concretizavam as suas frustrações de modo a conseguirem unir-se para protestar.

A despeito da natureza pessoal dos ajustamentos e da lentidão da deterioração, a maioria dos habitantes tinha consciência do seu problema, conforme os seus comentários revelavam.

A conclusão final mais positiva deste estudo consiste naquilo que nos revelou sobre a vida numa «boa» rua residencial, ou seja a RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO. Como não se pode esperar melhorar o ambiente urbano sem trabalhar num certo número de objectivos positivos, a RUA DE TRÁFEGO LIGEIRO desempenha uma função crítica.

Propostas ambientais

As políticas são em geral estabelecidas sem o benefício da investigação prévia adequada, e este estudo não constitui excepção. A proposta mais importante que resultou do estudo feito foi a designação no Plano Urbano adoptado, (Departamento de Planeamento Urbano de São Francisco, 1971) de «áreas residenciais protegidas» dispersas por toda a cidade de São Francisco (Fig. 10). Trata-se de áreas que serão protegidas do tráfego de passagem por conjuntos de medidas tais como por exemplo o melhoramento do tráfego público; a concentração do trânsito nas artérias principais da cidade, pelo aumento da sua capacidade por meio de faixas separadas, alargamento selectivo, controle do estacionamento, etc.; os artificios constituídos por superfícies de pavimentos irregulares, entradas «estranguladas», alinhamentos em curvas, arranjos paisagís-

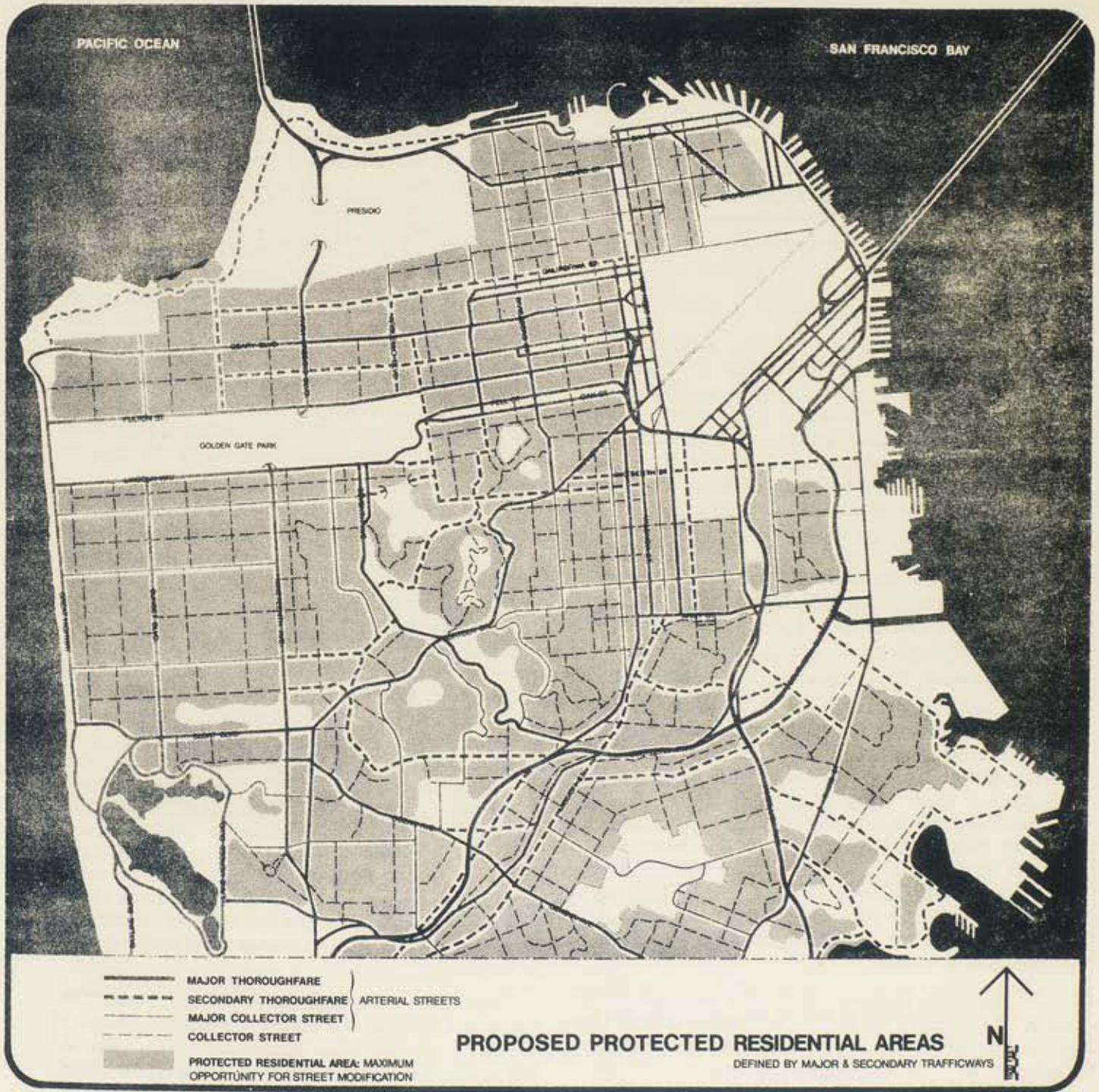


FIGURE 10

ticos, arranjos da iluminação e passeios, todos eles destinados a fazer baixar o trânsito até um nível residencial e, acessoriamente a criar mais espaços de recreio nas ruas.

2. Nas ruas em que os fluxos de trânsito e as velocidades não podem ser reduzidas, propuseram-se várias maneiras de melhorar as condições existentes. Assim pois propunha-se a salvaguarda dos passeios por meio de árvores, muros baixos, sebes, etc., a criação de espaços de recreio para desviar as actividades das crianças dos perigos da rua; a protecção das residências evitando os efeitos do revêrbero da iluminação pública, a vista dos faróis dos veículos e dos veículos de passagem, por meio da plantação de árvores; a definição clara de espaços de estacionamento; a concessão de facilidades e subsídios para a plantação de árvores, instalação de bancos, etc., de maneira a levar os moradores a melhorar os pequenos pátios à frente das casas e até os passeios.

Padrões ambientais

As condições ambientais em ruas residenciais só melhorarão se se dispuser dos meios de determinar quais as condições aceitáveis e quais as inaceitáveis. A atitude actual do planeamento é contrária à formulação de padrões rígidos, pois veio a reconhecer-se a grande variabilidade das necessidades das populações e das situações e a consequente dificuldade de escalar as condições ambientais. Contudo, sem padrões ou linhas de conduta específicas, o controle do planeamento será amorfo e ineficaz. Existe uma necessidade urgente de definir, pelo menos, as condições ambientais inaceitáveis para grupos específicos. Estas condições poderão ser expressas sob a forma de padrões de funcionamento ambiental.

No campo da luta contra o ruído, em que se progrediu bastante na tentativa de se estabelecerem padrões ambientais relacionados com a reacção do comportamento, têm-se encontrado algumas dificuldades. As simples medições em decibels (por exemplo, 45 decibels como limite de tolerância dentro de residências) tiveram de ser modificadas em conformidade com «a duração, a frequência, o próprio conteúdo do som e as diferenças individuais». (Serviços de Desenvolvimento Habitacional e Urbano dos E. U., 1969). O «Índice do Ruído de Trânsito (Griffiths e Langdon, 1968) elaborado em Inglaterra, tenta tomar em conta alguns destes factores.

O Relatório Buchanan (Imprensa Nacional Britânica, 1964) definiu as populações «vulneráveis». Mas o que interessa são os padrões que permitirão às pessoas sentirem-se à vontade nos passeios ou atravessar com segurança as ruas, facilitando assim as relações de boa vizinhança, de modo a criar um clima de intimidade e um sentimento de «território pessoal próprio» e o cuidado e o interesse pelo meio-ambiente da rua. Estes são ainda mais difíceis de estabelecer. A medição dos tempos de demora na travessia das ruas pelos peões, a fim de servirem de indicadores da qualidade residencial das ruas, tal como foi feita no «Estudo de Arranjo Ambiental de Kensington (Muni-

cípio de Londres, 1966) constituiu uma tentativa interessante neste capítulo. O trabalho descrito neste estudo não é suficientemente profundo para fornecer os indicadores que se pretendem, mas é esta orientação seguida em toda a nossa actividade de investigação.

Implicações da investigação

Os resultados deste estudo são sugestivos mas, exactamente, não são representativos. O nosso agrupamento dos temas feito à priori por critérios verificou-se ser um método útil de organizar as entrevistas e as observações. São obviamente necessários mais estudos em que se examinem um maior número de condições existentes nos arruamentos e mais tipos de população. Tais estudos deverão utilizar questionários mais bem estruturados em que os inquiridos possam estabelecer as suas próprias classificações e selecções a partir de listas de adjetivos e doutras listas de respostas. (Craik, 1967; Schaffer, 1967). Deverá igualmente fazer-se uso dum conjunto mais completo de indicadores ambientais susceptíveis de observação (tais como tempos de demora dos peões, contagens das actividades de rua, janelas fechadas, persianas corridas, carros estacionados, lixo, caixas de flores e outros indícios de maior ou menor cuidado pessoal) e dum método mais rigoroso de avaliação das variáveis de trânsito (tais como fluxos em diferentes alturas do dia e da noite, níveis de velocidade, composição de trânsito, sinais de controle de tráfego, etc.).

As análises das muitas variáveis das entrevistas, a composição do trânsito e os indicadores ambientais permitir-nos-ão então compreender os processos de agrupamento dos diversos factores e a estabelecer modelos produtivos a partir da análise regressiva das reacções nas diversas condições. Dispondo-se de tais modelos, será possível formular índices (semelhante ao índice do ruído de trânsito) para prever as reacções subjectivas a fenómenos ambientais, tais como níveis de intimidade, relações de vizinhança, características próprias da rua, tensão e sentimento de segurança, em relação a artérias residenciais. A possibilidade de prever o fluxo e a velocidade de trânsito a partir das condições ambientais —, sendo dadas as linhas de desejo actuantes numa determinada área —, tornaria possível o controle de velocidades e fluxos a níveis de ambiente aceitáveis. Sabemos que só por si as placas de sinalização não controlam a velocidade. Quais são os efeitos de superfícies irregulares das árvores, dos «estragulamentos» e das ruas muito sinuosas sobre estas variáveis de trânsito?

Finalmente; são necessárias investigações mais completas para determinar o número de pessoas que vivem realmente em condições ambientais deterioradas de ruas de trânsito intenso. Num livro recente, J. M. Thompson (1970) calculou que um milhão de pessoas em Londres passará a viver a menos de 100 metros da rede das vias rápidas em projecto. Desse modo um milhão de pessoas ficará a sofrer a consequência de condições deterioradas do meio-ambiente. As descrições dessas condições existentes numa área metropolitana dos Estados Unidos poderá ter um impacto muito significativo na atribuição de verbas a investir para melhoramento do meio-ambiente.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

Dada a importante relevância dos últimos diplomas publicados sobre a reorganização do Fundo de Fomento da Habitação, Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e outros Serviços do Ministério das Obras Públicas que surgem agora reforçados e melhor delimitados nas suas atribuições, passando a dispor de meios de acção e os instrumentos jurídicos necessários para o cumprimento das suas funções, a revista URBANIZAÇÃO apresenta, na íntegra, os referidos diplomas dado o enorme interesse que revestem no plano do Urbanismo e da Habitação em Portugal, dentro das perspectivas de desenvolvimento harmonioso e eficiente imprimidos pelo Ministério das Obras Públicas em tão importante sector da vida nacional.

SUMÁRIO

Decreto-Lei n.º 166/70:

Procede à reforma do processo de licenciamento municipal de obras particulares.

Decreto-Lei n.º 8/73:

Incumbe ao Fundo de Fomento da Habitação e às câmaras municipais a elaboração e execução de planos de urbanização de pormenor que visem a renovação de sectores urbanos sobreocupados ou com más condições de salubridade, solidez, estética ou segurança contra risco de incêndio.

Decreto-Lei n.º 560/71:

Determina que as câmaras municipais do continente e ilhas adjacentes sejam obrigadas a promover a elaboração de planos gerais de urbanização das sedes dos seus municípios e de outras localidades, em ordem a obter a sua transformação e desenvolvimento segundo as exigências da vida económica e social, da estética, da higiene e da viação, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes—Revoga os Decretos-Leis n.ºs 33 921 e 35 931.

Decreto-Lei n.º 583/72:

Reorganiza o Fundo de Fomento da Habitação.

Decreto-Lei n.º 17/72:

Fixa o prazo de dois anos para a reforma do Plano Director de Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa, de acordo com a orientação de planeamento regional definida no III Plano de Fomento.

Decreto-Lei n.º 587/72:

Introduz alterações na estrutura de vários organismos do Ministério das Corporações e Previdência Social.

Decreto-Lei n.º 605/72:

Reorganiza os serviços da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos e da Junta Autónoma de Estradas.

MINISTÉRIOS DO INTERIOR E DAS OBRAS PÚBLICAS

Decreto-Lei n.º 166/70

1. Conforme se referiu no relatório do Decreto-Lei n.º 49 268, de 26 de Setembro de 1969, o Governo reconheceu indispensável e urgente proceder à reforma do processo de licenciamento de obras particulares, tendo em vista assegurar, em termos equitativos, o exercício do direito de fruição de propriedade e a simplificação de formalidades.

O problema reveste múltiplos e delicados aspectos, e achem-se as dificuldades, as dúvidas e as incertezas que se têm verificado em outros países ao legislar sobre a matéria, frequentemente experimentando soluções que se abandonam a breve trecho, por se reconhecer que não se harmonizam com todos os interesses em causa ou colidem com realidades práticas que deixaram de se prever. É que, a par do respeito em que deve ter-se o direito dos proprietários, de edificar ou de alterar as construções, a par do dever, por parte da Administração, de promover que seja acelerado o ritmo da construção urbana, de modo a facilitar-se a satisfação, que dele depende, de imperiosas necessidades sociais e económicas, não pode abstrair-se dos condicionamentos impostos pela segurança, pela salubridade e pela estética ou pelos interesses urbanísticos das povoações, do mesmo modo que não será admissível suprimir certas restrições em zonas de protecção, determinadas por razões de ordem pública.

Mas, se são inevitáveis os condicionamentos e restrições que o interesse público determine, o que não se justifica é que a instrução e a resolução definitiva dos processos de licenciamento se prolonguem para além do razoável, que os particulares interessados sejam forçados a excessivas diligências ou deixem de ter acesso aos processos, e que as decisões ou deliberações de indeferimento ou de deferimento condicionado não se fundamentem em disposições legais, ainda que nem sempre derivem de poderes rigorosamente vinculados, como terá de suceder quando estão em causa motivos de ordem estética.

Importa procurar o justo equilíbrio dos interesses em causa, não sacrificando o que aos particulares respeita senão na estrita medida em que o exija o interesse público; até para que a iniciativa particular não seja desencorajada, com graves reflexos no interesse público de categoria superior à das finalidades que os entraves postos pretendem salvaguardar. Para isso, ter-se-á, certamente, de contrariar algumas deformações e de evitar excessos de zelo público que impliquem ofensa de direitos. E se muito nesse sentido resultará necessariamente do novo regime legal, não se duvida de que as providências legislativas terão de ser acompanhadas de acção persistente, fomentando o indispensável espírito de franca compreensão e colaboração entre os agentes públicos e os particulares.

Mencionam-se a seguir as principais inovações estabelecidas no presente diploma, dentro da orientação geral definida.

2. Deixam de estar sujeitas a licenciamento, independentemente de deliberação municipal, as obras de simples conservação, de reparação ou de limpeza, quando não impliquem modificação da estrutura das fachadas, da forma dos telhados, da natureza e da cor dos materiais de revestimento, bem como aquelas que, situando-

-se fora do perímetro urbano e das zonas rurais de protecção fixadas para as sedes de concelho e para as demais localidades sujeitas a plano de urbanização e expansão, consistam em construções ligeiras de um só piso, respeitantes a explorações agrícolas ou pecuárias, quando implantadas a mais de 20 m das vias públicas.

Para além da faculdade concedida às câmaras de dispensar de licença obras que dela não estejam isentas por lei, atendendo à sua natureza ou localização, passa a admitir-se que o Governo determine igual dispensa, em condições a fixar, quando deva presumir-se suficientemente assegurado o cumprimento das normas aplicáveis.

No que respeita a obras a executar pelos serviços do Estado, os projectos deverão, como até agora, sujeitar-se a exame da câmara municipal, a fim de se verificar a sua conformidade com o plano ou antepiano de urbanização e com as prescrições regulamentares, exceptuando-se, porém, por motivos óbvios, os projectos de obras em monumentos ou palácios nacionais. Regime idêntico se estabelece, por maioria de razão, relativamente a obras, também isentas de licença municipal, a executar por empresas ferroviárias ou por particulares em zonas de jurisdição portuária.

3. Fixam-se os termos do pedido de licenciamento, prescrevendo quem tem legitimidade para o formular, prevê-se que seja aprovado modelo de impresso, de utilização obrigatória, para requerer a licença, e que o Ministro das Obras Públicas venha a determinar quais os elementos que deverão ser juntos para esclarecimento da localização e das condições da realização da obra.

Outros problemas importantes se enfrentaram respeitantes à fase de instrução dos processos, sempre no propósito da sua aceleração e de reduzir o incómodo dos particulares interessados e de assegurar a sua audiência e colaboração com os serviços.

Assim:

a) A tarefa da fiscalização *a priori* sobre o aspecto técnico dos projectos não pode na maioria dos casos ser desempenhada conscienciosamente e em prazos curtos, quer em virtude da quantidade dos pedidos, quer pela escassez de elementos categorizados dos serviços municipais ou dos serviços distritais de apoio às câmaras aptos a proceder ao exame e apreciação respectivos. Acresce que o exercício de tal fiscalização implicaria que a responsabilidade do autor do projecto se transferisse ou se tornasse extensiva à entidade que o terá de aprovar ou, pelo menos, ao técnico dos serviços que acerca dele se pronunciou favoravelmente.

Desde que se exija ao autor do projecto declaração de que nele se observaram as normas técnicas, gerais e específicas de construção, bem como as disposições regulamentares aplicáveis, o exame pelos serviços restringir-se-á ao aspecto exterior do projecto, à sua inserção no ambiente urbano, à cêrcea respectiva, à sua conformidade com o plano ou antepiano de urbanização e respectivo regulamento, podendo, assim, abreviar-se. A fiscalização, nos demais aspectos em que se justifica, exercer-se-á *a posteriori*, ou seja, quer no decurso dos trabalhos, podendo conduzir ao embargo, quer no final dos mesmos, em face do resultado da vistoria que terá de preceder a licença de utilização.

Paralelamente à confiança que passa a depositar-se nos autores dos projectos, procura-se tornar mais efectiva a sua responsabilidade, pois não deve ficar impune o facto

de se projectarem obras — ainda que sob pressão do proprietário — com clara infracção das normas legais e regulamentares em vigor.

b) Outro aspecto que se teve em especial consideração respeita aos casos em que é necessária a intervenção de entidades estranhas ao município, adoptando-se providências simplificadoras e que procuram assegurar a acção conjugada por parte dos vários sectores da Administração.

São numerosos esses casos, de obras cuja localização ou cujos projectos dependem de parecer ou aprovação de órgãos do Estado, obrigando até aqui os interessados a promover que tais órgãos se pronunciassem isoladamente, multiplicando diligências, cuja necessidade, aliás, nem sempre lhes é fácil conhecer, dada a dispersão legislativa sobre a matéria.

De futuro, constituirá regra que tais intervenções se efectuem por intermédio dos serviços municipais, aos quais competirá esclarecer os petiçãoários acerca dos elementos que devem instruir os respectivos processos.

O propósito de assegurar a coordenação entre os vários serviços e a celeridade da sua actuação justificam igualmente, quanto às obras cuja utilização dependa não apenas de licença municipal, mas também de autorização de outras entidades, que os representantes destas intervenham na vistoria municipal, dispensando-se qualquer outra.

Note-se, designadamente, que a intervenção das direcções de estradas quanto a obras a executar nas proximidades das estradas nacionais passa a verificar-se através dos serviços municipais.

Da orientação exposta exceptuam-se os regimes especiais sobre localização, aprovação de projectos e licenciamento de estabelecimentos industriais de 1.ª classe e de recintos de espectáculos ou divertimentos públicos — cuja revisão se determina — e sobre localização e aprovação de projectos de estabelecimentos hoteleiros e similares de interesse para o turismo, bem como de conjuntos turísticos, devendo, porém, notar-se que este último regime se encontra já consideravelmente simplificado, mercê das providências constantes do Decreto-Lei n.º 49 399, de 24 de Novembro de 1969. As excepções referidas não impedem, porém, que se adoptem quanto aos licenciamentos que competem às direcções-gerais dependentes do Ministério da Economia e à Direcção-Geral da Cultura Popular e dos Espectáculos, e quanto à tutela a exercer através da Direcção-Geral do Turismo, algumas das normas fundamentais do presente diploma; e que cesse, quanto a estabelecimentos industriais, a exigência de o licenciamento pela câmara municipal se verificar antes de se pronunciarem os serviços do Estado competentes, o que era susceptível de o tornar inoperante, com sacrifício inútil dos interessados e desprestígio para os municípios.

4. Disposições profundamente reformadoras são aquelas que fixam prazos para os pareceres, resoluções e vistorias e estabelecem as consequências da sua inobservância.

Prescreve o Código Administrativo, no artigo 346.º, que «os corpos administrativos são obrigados a deliberar sobre os assuntos da sua competência dentro do prazo de trinta dias, contados da data em que lho requeiram quaisquer interessados», e que a falta de deliberação oportuna equivale, para efeitos de recurso contencioso, ao indeferimento do requerimento apresentado.

Este regime, no que respeita ao licenciamento de obras

e nas circunstâncias da época actual, não se mostra satisfatório. Efectivamente, sabe-se que, mormente nos concelhos onde a iniciativa privada, em matéria de construções, tomou grande incremento, as deliberações ou decisões definitivas não são, em regra, proferidas dentro do prazo de trinta dias. Nem será viável que tal prazo se observe quando o processo implica a intervenção de entidades estranhas ao município.

Por outro lado, os interessados, salvo raríssimas excepções, não usam do direito de recorrer contra o indeferimento tácito, continuando, findo o prazo respectivo, na expectativa de ulterior decisão favorável, o que tem por consequência, na maioria dos casos, deixarem caducar o direito ao recurso, ficando, assim, inteiramente desprotegidos de garantia jurisdiccional contra as resoluções ilícitas que porventura venham a ser tomadas.

Pelo sistema que se institui, estabelecem-se prazos a que ficam sujeitos os órgãos da Administração, quer relativamente a pareceres, autorizações ou aprovações que devam instruir o processo, quer para a resolução definitiva, sem, no entanto, perder de vista a necessidade de que os órgãos competentes não se pronunciem antes de poderem considerar-se esclarecidos. E segue-se orientação idêntica no que diz respeito aos pedidos de vistoria de que depende a utilização de edificações novas, reconstruídas, ampliadas ou alteradas.

O princípio que se adopta é o de atribuir efeito positivo ao silêncio; isto é, quando a Administração não se pronuncia dentro dos prazos fixados, interpreta-se o silêncio como consentimento e já não será possível decisão ou deliberação posterior em sentido desfavorável. Só assim não sucede nos casos passíveis de recurso de pareceres ou resoluções que contrariem a pretensão, pois então se justificará que o silêncio corresponda a confirmação.

Constituem corolário lógico do novo regime, neste aspecto, as prescrições sobre responsabilidade pelo facto de os pareceres ou resoluções deixarem de ser proferidos oportunamente, visto os interesses em causa e o próprio prestígio da Administração exigirem que a vontade dos órgãos públicos se manifeste expressamente em resultado do exame e apreciação dos processos.

Note-se ainda que o sistema que se estabelece de delegação de competência para resolver sobre o licenciamento de obras contribuirá para apressar a decisão final.

5. Em atenção ao princípio da livre fruição da propriedade, que só consente as restrições impostas por lei, definem-se taxativamente os fundamentos que poderão justificar a recusa de licenciamento ou de aprovação de projectos.

Por outro lado, dispõe-se que os pareceres ou resoluções desfavoráveis ou de deferimento condicionado serão sempre fundamentados, sem prejuízo, é claro, de assim se considerarem quando exprimam simples concordância com informações ou pareceres dos serviços que, por sua vez, tenham sido fundamentados. Deste modo se obviará à possível tentação de contrariar precipitadamente as pretensões, só para evitar que se esgotem os prazos, e se garante aos interessados o conhecimento das razões em que se apoia a Administração, facilitando-lhes o recurso contencioso, quando as não reputarem lícitas.

Inserem-se ainda no sistema de garantias que se concede aos requerentes a faculdade de consultar o processo em qualquer das suas fases — para que possam prestar esclarecimentos complementares —, ou após a resolução final, bem como a possibilidade de recurso para o Mi-

nistro respectivo dos pareceres ou decisões de entidades dependentes do Governo, quando por aquele não se mostrem homologados.

6. Em contrapartida das normas que garantem o respeito pelos direitos, pelos legítimos interesses e pela comodidade dos administrados, impõe-se, por parte destes, respeito pelos interesses públicos que à Administração compete salvaguardar.

Segundo o regime vigente, as câmaras municipais podem — e devem — ordenar a suspensão dos trabalhos executados sem a autorização necessária ou que não se conformem com os termos da autorização concedida e do projecto aprovado. Cumpre-lhes também ordenar a demolição sempre que a legalização dos trabalhos não tenha sido pedida no prazo fixado e em todos os casos em que a legalização não se considere viável. Isto, é claro, para além das multas em que incorrem os transgressores.

As câmaras municipais dispõem, assim, de meios legais eficazes para reprimir procedimentos abusivos. E deles deverão usar.

Entendeu-se, porém, dever agravar a responsabilidade pelo prosseguimento das obras embargadas, procurando desencorajar a atitude daqueles que, supondo que a autoridade venha a sentir-se inibida de usar do direito de as fazer demolir, pela repercussão pública da medida, não hesitem em desacatar a ordem de suspensão.

7. O conjunto das medidas que agora se adoptam obrigará a mais acentuado esforço para incrementar os trabalhos de elaboração e revisão de planeamentos urbanísticos, cuidando de garantir que a iniciativa privada em matéria de construções se desenvolva segundo normas apropriadas, em vez de comprometer ou dificultar as soluções mais convenientes.

Além disso, o sistema legal estabelecido por este diploma impõe que se cuide mais activamente de suprir deficiências técnicas dos serviços municipais, pois são numerosas as câmaras municipais que não dispõem de serviços privativos, dirigidos por técnicos de nível superior ou médio. A tal deficiência se tem procurado obviar mediante serviços de assistência técnica municipal, criados nas juntas distritais. As diligências nesse sentido, por parte do Ministério do Interior, resultaram favoravelmente, além do distrito de Lisboa, nos de Aveiro, Braga, Faro, Guarda, Porto, Santarém e Setúbal; e espera-se que outras juntas distritais se mostrem sensíveis a este problema, que poderá também ser enfrentado mediante a associação de municípios. Por sua vez, o Ministério das Obras Públicas, subsidiando os serviços técnicos municipais ou de âmbito distrital, tem prestado valiosa contribuição para atenuar as dificuldades existentes.

Sem abstrair de que, não obstante a recente melhoria de vencimentos, se há-de manter o problema de falta de técnicos idóneos, e, em especial, da sua fixação em parte dos concelhos que deles não dispõem presentemente, o recurso a qualquer dos processos acima mencionados deverá possibilitar que, pelo menos, a esses concelhos se desloquem, em dias certos, técnicos que assegurem o andamento dos processos de licenças de obras particulares e a fiscalização destas.

Colocadas perante um sistema legal, cuja adopção se impunha, cumpre às autarquias locais, através dos seus órgãos responsáveis, usar dos meios que lhes são facultados para que tal sistema funcione sem detrimento dos

interesses a seu cargo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. Estão sujeitas a licenciamento municipal:

- a) Todas as obras de construção civil, de reconstrução, ampliação, alteração, reparação ou demolição de edificações e, bem assim, os trabalhos que impliquem alteração da topografia local dentro do perímetro urbano e das zonas rurais de protecção fixadas para as sedes de concelho e para as demais localidades sujeitas por lei a plano de urbanização e expansão;
- b) As obras referidas na alínea anterior a executar em quaisquer povoações ou locais a que, por lei ou por deliberação municipal, seja tornado extensivo o regime de licenciamento;
- c) As edificações de carácter industrial ou de utilização colectiva, bem como a sua reconstrução, ampliação, alteração, reparação ou demolição, qualquer que seja a respectiva localização.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior:

- a) As obras de simples conservação, de reparação ou de limpeza, quando não impliquem modificação da estrutura das fachadas, da forma dos telhados, da natureza e da cor dos materiais de revestimento exterior;
- b) As obras situadas fora das localidades e zonas referidas na alínea a) do número anterior que consistam em construções ligeiras de um só piso respeitantes a explorações agrícolas ou pecuárias, quando implantadas a mais de 20 m das vias públicas;
- c) Quaisquer outras obras que, pela sua natureza ou localização, as câmaras municipais, em disposição regulamentar, autorizem a executar independentemente de licença.

3. Os Ministros do Interior e das Obras Públicas poderão determinar a dispensa de licenciamento municipal nas condições a fixar, designadamente quando o cumprimento das normas a observar se considere assegurado por autorizações de loteamento ou por cláusulas estipuladas em contrato celebrado com intervenção das câmaras municipais, sem que, todavia, daí resulte isenção do pagamento das taxas correspondentes às licenças dispensadas.

Art. 2.º — 1. Não carecem de licença municipal as obras da iniciativa dos serviços do Estado ou de empresas ferroviárias, bem como as obras a executar por particulares em zonas de jurisdição portuária.

2. Os projectos das obras a que se refere o número anterior, salvo quando se trate de obras em monumentos ou palácios nacionais, devem, porém, ser submetidos a prévia aprovação da câmara municipal, a fim de se verificar a sua conformidade com o plano ou antepiano de urbanização e com as prescrições regulamentares aplicáveis.

3. A falta de resolução sobre os projectos no prazo de trinta dias após aquele em que for recebido o escritório da sua remessa interpreta-se como consentimento.

4. Da recusa de aprovação dos projectos cabe recurso para o Ministro das Obras Públicas, a interpor no prazo de quinze dias após a notificação respectiva.

Art. 3.º — 1. A competência para conceder licenças de obras pertence:

- a) Nos concelhos de Lisboa e do Porto e nos concelhos urbanos de 1.ª ordem, ao presidente da câmara municipal ou, por delegação deste, ao vice-presidente;
- b) Nos demais concelhos, à câmara municipal ou, por delegação desta, ao presidente da câmara.

2. Nos concelhos de Lisboa e do Porto poderá o presidente da câmara delegar a sua competência no director de serviços que superintenda nas edificações urbanas, salvo no que respeita a obras de construção, reconstrução ou ampliação de edifícios. Com autorização do presidente da câmara podem os directores de serviços subdelegar nos chefes de divisão ou de repartição a competência que por aquele lhes tenha sido delegada.

Art. 4.º — 1. O Ministro das Obras Públicas, ouvido o Ministro da Educação Nacional e os organismos corporativos interessados, estabelecerá a qualificação oficial a exigir aos técnicos responsáveis pelos projectos, tendo em vista a categoria e o tipo das obras e respectiva localização.

2. Aquele que subscreva projecto da autoria de quem, por razões de ordem técnica legal ou disciplinar, se encontre inibido de o elaborar ou de nele colaborar, incorre na pena de suspensão do exercício da actividade profissional de seis meses até cinco anos, aplicável nos termos dos estatutos do respectivo organismo corporativo.

3. O disposto no número anterior não prejudica a faculdade de instauração de processo pela câmara municipal onde tenha sido apresentado o projecto, com vista à aplicação da pena de suspensão da inscrição na mesma câmara pelo período de seis meses ou, em caso de reincidência, de mais de seis meses até cinco anos.

Art. 5.º — 1. O pedido de licença será dirigido ao presidente da câmara municipal e dele deverá constar o nome e domicílio do requerente, bem como a indicação da qualidade de proprietário, locatário ou mandatário.

2. Quando o pedido seja formulado na qualidade de locatário, ou em sua representação, juntar-se-á declaração do proprietário de que autoriza a obra, e se for apresentado por mandatário, será junta procuração.

3. Com o requerimento, em duplicado, isento este de imposto do selo, serão juntos os elementos estritamente necessários ao esclarecimento da localização e das condições da realização da obra, fixados em portaria do Ministro das Obras Públicas.

4. O duplicado do requerimento será devolvido depois de nele se ter apostado nota, datada, do recebimento do original.

5. No caso de substituição do dono da obra, deverá, mediante a respectiva prova, requerer-se o averbamento de tal substituição, podendo a câmara fazer embargar os trabalhos se o averbamento não for requerido dentro do prazo que fixar.

6. Os Ministros do Interior e das Obras Públicas poderão aprovar modelo de impresso, de utilização obrigatória, para requerer licença de obras, cobrando-se, nesse caso, por meio de estampilha, o imposto do selo devido.

Art. 6.º — 1. Os técnicos responsáveis pelos projectos das obras juntarão sempre declaração de que neles se observaram as normas técnicas gerais e específicas de construção, bem como as disposições regulamentares aplicáveis, designadamente sobre fundações, paredes, pavimentos e coberturas, comunicações verticais, dimensão

mínima dos aposentos, iluminação, arejamento, abastecimento de água, instalações eléctricas, sanitárias e esgotos.

2. Quando se verifique que o projecto da obra contraria normas técnicas ou disposições regulamentares, poderá a câmara municipal ou, nos concelhos a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º, o presidente da câmara determinar que o seu autor fique inibido de apresentar novos projectos no concelho por período de sessenta dias até dois anos, conforme a gravidade dos erros ou infracções.

3. Da resolução punitiva, que será fundamentada, cabe recurso para o Ministro das Obras Públicas, a interpor no prazo de trinta dias a partir da respectiva notificação.

4. O recurso será instruído com certidão ou cópia autêntica do acto recorrido, devendo, no caso de ter sido recusada, assim se declarar na própria petição.

5. A decisão será precedida de parecer da secção permanente do Conselho Superior de Obras Públicas.

Art. 7.º — 1. Quando a localização dos edifícios dependa de autorização, pode o interessado solicitá-la à câmara municipal ou, por intermédio desta, à entidade competente para a conceder, antes de elaborado o referido projecto, instruindo o pedido com os elementos necessários.

2. Nos casos a que se refere o número anterior, considera-se aplicável o disposto nos n.ºs 2 a 4 do artigo 5.º e no n.º 3 do artigo 9.º

Art. 8.º — 1. Presume-se que os pedidos de localização ou licenciamento de obras estão devidamente instruídos se, no prazo de quinze dias após a data em que for recebido o requerimento, o requerente não tiver sido notificado de deficiências que porventura se verifiquem.

2. Se houver lugar a intervenção de entidades estranhas ao município, igual presunção só terá lugar decorridos trinta dias após o recebimento do processo.

Art. 9.º — 1. Sempre que a localização da obra ou o projecto estejam sujeitos a parecer, autorização ou aprovação de outras entidades, deverão ser juntos ao requerimento tantas cópias do projecto quantas as entidades que sobre ele tenham de pronunciar-se, bem como os demais elementos exigidos nos diplomas especiais aplicáveis ou em instruções transmitidas, para o efeito, às câmaras municipais.

2. A câmara municipal que receber o projecto deverá, no prazo marcado no n.º 1 do artigo 8.º, notificar o requerente da necessidade da junção das cópias que faltarem, devendo esta ser feita, no prazo de quinze dias, a contar da data da notificação.

3. Compete aos serviços municipais promover que se pronunciem as entidades cujos pareceres ou resoluções condicionem a resolução definitiva da entidade licenciadora, remetendo-lhes a documentação necessária, logo em seguida ao seu recebimento, por officio registado, com aviso de recepção, ou mediante protocolo.

4. Se qualquer das entidades ouvidas se pronunciar desfavoravelmente, deverá o parecer ou decisão ser fundamentado.

Art. 10.º — 1. O exame dos projectos de obras nas câmaras municipais incidirá especialmente sobre o aspecto exterior dos edifícios, inserção no ambiente urbano, cêrcea respectiva e sua conformidade com o plano ou antepiano de urbanização e respectivo regulamento.

2. Quando a altura dos edifícios não esteja fixada em regulamento de plano ou antepiano de urbanização ou

em licença de loteamento, será observado o disposto no Regulamento Geral das Edificações Urbanas.

Art. 11.º Deverá facultar-se a consulta do processo pelos interessados, quer durante a sua instrução, para que possam prestar esclarecimentos complementares, quer após a resolução final, quando o pedido não obtenha deferimento.

Art. 12.º — 1. São fixados os seguintes prazos para que as entidades competentes se pronunciem definitivamente:

- a) Sobre a localização de novos edifícios ou de quaisquer instalações — quarenta e cinco dias;
- b) Sobre licenciamento de novas edificações, reconstruções, ampliações ou alterações de estrutura de edifícios — sessenta dias;
- c) Sobre licenciamento de obras da mesma natureza, respeitantes a edificações de carácter industrial ou de utilização colectiva — noventa dias;
- d) Quaisquer outras obras — trinta dias.

2. O presidente da câmara, em despacho fundamentado, que será notificado ao requerente, poderá prorrogar os prazos a que se referem as alíneas b) e c) do número anterior, antes de terem expirado, até noventa e até cento e vinte dias, respectivamente.

3. Quando se torne necessário parecer da autoridade sanitária, será este transmitido à câmara municipal nos prazos de vinte ou trinta dias, conforme se trate de obras abrangidas nas alíneas b) ou c) do n.º 1.

4. Havendo lugar a parecer, autorização ou aprovação de outras entidades estranhas ao município, deverão as mesmas pronunciar-se nos prazos de quarenta e cinco, de sessenta ou de trinta dias, conforme se trate de obras previstas nas alíneas a) e b), c) ou d) do n.º 1.

5. Os prazos para as resoluções ou pareceres contam-se a partir da data da recepção do requerimento e do pedido de parecer, autorização ou aprovação ou da recepção dos documentos que posteriormente hajam sido juntos, de harmonia com o disposto no artigo 8.º

6. Tratando-se de obras cujo licenciamento dependa de parecer, autorização ou aprovação de entidades estranhas ao município, os prazos para a resolução definitiva da câmara municipal contam-se a partir do dia em que tiver sido recebido o último dos pareceres ou resoluções que têm de instruir o processo, ou do termo fixado para os mesmos, em caso de silêncio, considerando-se, porém, reduzidos de $\frac{1}{3}$.

7. Os serviços municipais devem notificar o requerente do dia a que se refere o número anterior, bem como dos pareceres desfavoráveis que comprometam o prosseguimento do processo.

Art. 13.º — 1. A falta de parecer ou resolução dentro dos prazos prescritos no artigo anterior interpreta-se, para todos os efeitos, como consentimento.

2. A entidade licenciadora não pode recusar a emissão de alvará, nos termos requeridos, sempre que se verifique o deferimento tácito e se mostrem pagas as taxas devidas.

Art. 14.º — 1. Dos pareceres ou resoluções de entidades dependentes do Governo, quando desfavoráveis e não tenham sido homologados pelo Ministro respectivo, cabe recurso para o mesmo Ministro, a interpor no prazo de quinze dias após a notificação.

2. O Ministro, ou a entidade em quem tiver delegado a respectiva competência, pronunciar-se-á no prazo de trinta dias, interpretando-se como recusa de provimento a falta de decisão dentro desse prazo.

3. O preceituado neste artigo não prejudica o que estiver disposto em diplomas especiais sobre competência para decidir os recursos.

Art. 15.º — 1. A câmara municipal só poderá indeferir os pedidos de licenciamento ou de aprovação de projectos com qualquer dos seguintes fundamentos:

- a) Inconformidade com o plano ou antepiano, geral ou parcial, de urbanização e expansão ou o respectivo regulamento;
- b) Falta de arruamentos e redes públicas de água e saneamento em zonas sujeitas a plano de urbanização e expansão, quando se trate de novas edificações;
- c) Falta de licença de loteamento ou inconformidade com o condicionamento da mesma licença em áreas que a ela estejam sujeitas;
- d) Desrespeito por quaisquer normas legais ou regulamentares relativas à construção;
- e) Trabalhos susceptíveis de manifestamente afectarem a estética das povoações ou a beleza das paisagens;
- f) Alterações em construções ou elementos naturais classificados como valores concelhios, quando delas possam resultar prejuízo para esses valores.

2. As resoluções de indeferimento ou de deferimento condicionado serão sempre fundamentadas, mencionando claramente as razões da recusa ou as condições a observar.

3. A câmara municipal notificará os requerentes das resoluções definitivas sobre pedidos de licenciamento de obras.

Art. 16.º — 1. As resoluções que envolvam indeferimento ou condicionamento por motivos a que se referem as alíneas e) e f) do n.º 1 do artigo anterior serão sempre fundamentadas em parecer da comissão municipal de arte e arqueologia e delas cabe recurso para o Ministro da Educação Nacional, a interpor, através da Direcção-Geral do Ensino Superior e das Belas-Artes, no prazo de trinta dias após a notificação.

2. O recurso será instruído com certidão da notificação do acto recorrido.

3. Recebida a petição, deverá a Direcção-Geral requisitar à câmara o processo respectivo e promover que o recurso seja instruído com os pareceres e demais elementos julgados necessários, de modo a submetê-lo a decisão definitiva no prazo de sessenta dias.

4. A falta de decisão dentro do prazo referido interpreta-se como recusa de provimento, mas o funcionário ou os funcionários culpados da demora poderão ser processados pelo requerente para efeito de apuramento de responsabilidade civil, independentemente da responsabilidade disciplinar a que houver lugar.

Art. 17.º — 1. Sempre que a utilização de edificação nova, reconstruída, ampliada ou alterada dependa de licença municipal, deverá a vistoria respectiva efectuar-se dentro dos quarenta e cinco dias seguintes àquele em que houver sido requerida, desde que haja sido efectuado o pagamento das taxas devidas.

2. Se o requerente não tiver satisfeito desde logo as taxas devidas, será notificado, até ao quinto dia posterior àquele em que for recebido o requerimento, para efectuar o pagamento.

3. Findo o prazo referido no n.º 1 sem que se tenha procedido a vistoria ou quando feita a vistoria os peritos se pronunciarem unânimeamente em sentido favorável,

não poderá impedir-se ou reprimir-se a utilização, salvo se prazo superior estiver fixado em disposição regulamentar, tendo em vista as exigências da salubridade relacionadas com a natureza da utilização.

4. A câmara municipal é obrigada a expedir o alvará de licença logo que se verifique direito à utilização.

5. Tratando-se de obra cuja utilização dependa de vistoria de outros serviços do Estado, realizar-se-á uma só vistoria, conjunta, competindo aos serviços municipais convocar todos os peritos.

6. Se qualquer dos peritos que intervierem na vistoria se pronunciar desfavoravelmente, por se verificar inobservância de prescrições legais ou regulamentares do projecto aprovado ou de qualquer outro condicionamento da licença da obra, terá de fundamentar o seu parecer, devendo o auto nesse caso ser submetido a homologação da entidade ou entidades que represente, as quais se pronunciarão dentro dos trinta dias seguintes ao da vistoria.

7. A falta de homologação dentro dos prazos fixados no número anterior faz incorrer o responsável pela omissão na obrigação de indemnizar o interessado pelas perdas e danos resultantes da demora.

8. O requerente deverá ser notificado da data da vistoria, bem como, quando for caso disso, das resoluções que incidirem sobre o respectivo auto, cujo exame lhe será sempre facultado.

Art. 18.º Constitui negligência grave deixar de promover que os pareceres e resoluções respeitantes a processos de localização, de licenciamento ou de utilização de obras sejam emitidos ou proferidas dentro dos prazos fixados neste diploma.

Art. 19.º Independentemente da faculdade de embargar obras conferida por lei a entidades estaduais, deverão ser embargadas pela câmara municipal as obras executadas sem licença, sempre que a ela estejam sujeitas, bem como as que forem executadas com violação das normas ou disposições a que alude o n.º 1 do artigo 6.º

Art. 20.º O prosseguimento de trabalhos cuja suspensão tenha sido legitimamente ordenada será punível com multa de 10 000\$ a 50 000\$ e prisão correcional de quinze dias a três meses, considerando-se responsáveis os que hajam sido notificados da suspensão.

Art. 21.º O disposto no artigo 9.º aplica-se às obras sujeitas a licenciamento pelas direcções de estradas, sem prejuízo da obrigação do pagamento das taxas que forem devidas, cuja cobrança deverá preceder a concessão de alvará pela câmara municipal.

Art. 22.º — 1. Mantém-se em vigor o disposto em legislação especial sobre instalação, ampliação ou alterações de estabelecimentos industriais de 1.ª classe, sem prejuízo, porém, da sujeição, na parte aplicável e com as necessárias adaptações ao regime prescrito nos artigos 11.º e 12.º, alínea c) do n.º 1 e n.ºs 2 e seguintes, e 13.º deste diploma e no número seguinte.

2. O licenciamento pela direcção-geral competente precederá o licenciamento pela câmara municipal ou pela administração portuária, ficando, porém, a emissão do respectivo diploma dependente da exibição do alvará da câmara municipal.

Art. 23.º — 1. Os processos respeitantes à aprovação da localização e dos anteprojectos e projectos dos estabelecimentos hoteleiros e similares de interesse para o turismo, bem como de conjuntos turísticos, ficam sujeitos ao regime previsto em legislação especial, sem prejuízo do disposto nos artigos 11.º e 17.º do presente decreto-lei, com as alterações constantes dos números seguintes.

2. A vistoria municipal prevista no artigo 17.º será requerida após o termo das obras e precedendo o equipamento do estabelecimento.

3. A vistoria conjunta prevista no n.º 5 do artigo 17.º é independente da vistoria a realizar pela Direcção-Geral do Turismo para efeito de abertura do estabelecimento, e nela participará um representante da mesma Direcção-Geral, salvo quando esta o entender dispensável.

4. Sempre que a Direcção-Geral do Turismo não se fizer representar na vistoria, considera-se que aceita a decisão final dela resultante no que respeita à conformidade da obra com o projecto aprovado.

5. O direito à utilização obtido nos termos do artigo 17.º fica, no entanto, para efeitos de exploração de estabelecimento hoteleiro ou similar, dependente da autorização para abertura, a conceder pela Direcção-Geral do Turismo.

Art. 24.º — 1. O Governo procederá à revisão do regime de licenciamento da construção, reconstrução, adaptação ou alteração de recintos de espectáculos ou divertimentos públicos, de harmonia com os princípios do presente decreto-lei.

2. Enquanto não se proceder à revisão determinada no número anterior, prevalece o regime especial em vigor, sem prejuízo da aplicação, com as necessárias adaptações, do disposto no artigo 11.º e, quanto a prazos e respectivas cominações, do preceituado nos artigos 12.º, 13.º e 17.º do presente decreto-lei.

Art. 25.º (transitório) — 1. O disposto neste diploma aplica-se aos processos pendentes, contando-se, porém, a partir da sua publicação, os prazos fixados nos artigos 12.º, 14.º, 16.º e 17.º

2. Os processos pendentes nas direcções distritais de estradas prosseguirão os seus termos até final segundo o regime prescrito na Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, sem prejuízo da aplicação, com as necessárias adaptações, do preceituado nos artigos 11.º a 14.º e no n.º 2 do artigo 15.º deste decreto-lei, bem como do disposto no número anterior, no que respeita à contagem dos prazos referidos no artigo 12.º

3. O Ministério das Obras Públicas promoverá, dentro do mais curto prazo de tempo, a publicação da compilação das disposições legais a observar pelos técnicos responsáveis dos projectos de obras e sua execução.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *António Manuel Gonçalves Rapazote* — *Rui Alves da Silva Sanches* — *José Veiga Simão*.

Promulgado em 6 de Abril de 1970.

Publique-se.

Presidência da República, 15 de Abril de 1970. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS
Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização

Decreto-Lei n.º 560/71

de 17 de Dezembro

Sem prejuízo de mais profunda revisão, já em curso, da legislação sobre urbanização, entende o Governo ser urgente estabelecer medidas tendentes a aperfeiçoar e a simplificar os actuais sistemas de trabalho neste domínio.

Assim, pelo presente diploma pretende-se definir mais claramente a hierarquia dos planos de urbanização e conferir aos planos sujeitos à aprovação do Ministério das Obras Públicas um carácter mais geral e menos rígido.

Por outro lado, atribui-se aos municípios mais latos poderes para a aprovação dos planos de urbanização de pormenor, referentes a sectores urbanos integrados em planos gerais ou parciais já aprovados.

Usa-se desta oportunidade, ainda, para tornar obrigatória a audiência dos interessados, mediante aviso público, quanto às disposições dos planos propostos à aprovação do Governo.

Com o fim de abreviar a apreciação dos planos de urbanização, alteram-se as disposições que actualmente regulam a intervenção do Conselho Superior de Obras Públicas, além de se fixar um prazo para os pareceres das entidades que sobre eles devam pronunciar-se.

Por último, estabelecem-se favoráveis condições de financiamento por parte do Estado da elaboração dos planos de urbanização e do levantamento das respectivas plantas topográficas, condições que deverão constituir incentivos eficazes à revisão dos planos vigentes e à organização de novos planos, por forma a dotar os centros urbanos e outras localidades ou zonas do País com os indispensáveis instrumentos de disciplina e promoção urbanística e de aplicação da política de solos legalmente estabelecida, proporcionando ao mesmo tempo oportuna execução das directivas de planeamento regional fixadas pelo Governo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º As câmaras municipais do continente e ilhas adjacentes são obrigadas a promover a elaboração de planos gerais de urbanização das sedes dos seus municípios, em ordem a obter a sua transformação e desenvolvimento segundo as exigências da vida económica e social, da estética, da higiene e da viação, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes.

Art. 2.º Serão igualmente elaborados planos gerais de urbanização:

- a) Das localidades com mais de 2500 habitantes que entre dois recenseamentos oficiais consecutivos acessem um aumento populacional apreciável;
- b) Das localidades e das zonas de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico designadas pelos Ministros do Interior e das Obras Públicas;
- c) Das áreas territoriais em que a estrutura urbana justifique planos de conjunto abrangendo vários centros urbanos e zonas rurais intermédias ou envolventes.

Art. 3.º — 1. As câmaras municipais devem apresentar à aprovação, por intermédio da Direcção-Geral dos Serviços

de Urbanização, os planos gerais de urbanização a que se referem os artigos 1.º e 2.º

2. Os planos devem ser acompanhados dos pareceres da câmara municipal e do conselho municipal e dos resultados do inquérito público aberto durante trinta dias por editais afixados nos lugares e na forma do costume e pela publicação de correspondente aviso num dos jornais publicados no concelho ou, na sua falta, num dos mais lidos na área.

3. Enquanto não forem aprovados os planos gerais, poderão as câmaras municipais apresentar à aprovação planos parciais de urbanização, referentes a determinadas zonas a abranger pelos planos gerais.

4. A aprovação dos planos gerais ou parciais de urbanização compete ao Ministro das Obras Públicas, que ouvirá o Conselho Superior de Obras Públicas quando eles respeitarem a centros urbanos com mais de 10 000 habitantes ou quando assim o determinar.

5. Nos planos aprovados não poderão ser feitas pelos municípios quaisquer alterações sem prévia aprovação do Ministro das Obras Públicas.

6. Os planos gerais devem ser revistos, pelo menos, uma vez todos os cinco anos. Todavia, o Ministro das Obras Públicas pode determinar que a sua revisão se faça em menor prazo.

Art. 4.º — 1. Compete às câmaras municipais promover a execução dos planos gerais de urbanização aprovados, salvo nos casos em que exista organismo especial que por lei tenha essa competência.

2. Em relação aos planos respeitantes a localidades diferentes das sedes de concelho, as câmaras poderão delegar a sua competência, com a aprovação do Ministro do Interior, ouvido o das Obras Públicas, em organismos existentes ou a criar especialmente para tal fim.

3. As câmaras municipais ou os organismos a que se referem os números antecedentes darão execução aos planos de urbanização pela ordem do maior interesse público e segundo as suas possibilidades financeiras e não poderão empreender a realização de qualquer das suas partes ou de obras que os prejudiquem antes da aprovação dos planos pelo Ministro das Obras Públicas.

Art. 5.º As câmaras municipais de dois ou mais concelhos vizinhos poderão associar-se para o efeito de procederem, em comum, à elaboração de planos de urbanização de zonas que compreendam terrenos pertencentes a todos eles.

Art. 6.º — 1. Compete à Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização:

- a) O levantamento das plantas topográficas e a elaboração dos planos a que se refere a alínea c) do artigo 2.º;
- b) Acompanhar a elaboração dos planos referidos no artigo 1.º e nas alíneas a) e b) do artigo 2.º

2. O Ministro das Obras Públicas poderá autorizar, mediante solicitação ou com o acordo dos organismos locais interessados, que a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização promova a elaboração dos planos a que se alude na alínea b) do número antecedente e, bem assim, preste outras modalidades de assistência técnica aos mesmos trabalhos.

Art. 7.º — 1. As câmaras municipais podem aprovar planos de pormenor relativos a sectores urbanos de áreas já abrangidas por planos gerais ou parciais de urbanização aprovados.

2. Compete ao Ministro das Obras Públicas a aprovação

de planos de pormenor quando a área por eles abrangida ainda não esteja sujeita a plano aprovado, geral ou parcial, ou quando impliquem alteração aos planos em vigor.

3. A desconformidade com os planos de pormenor aprovados constitui fundamento do indeferimento previsto no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 166/70, de 15 de Abril.

Art. 8.º — 1. Os planos de urbanização deverão integrar-se nas directrizes de planeamento regional estabelecidas pelo Governo.

2. Em decreto referendado pelo Ministro das Obras Públicas serão fixados os requisitos de ordem técnica a que devem obedecer os planos gerais e parciais de urbanização e os planos de pormenor.

Art. 9.º — 1. Para a execução dos trabalhos referidos no artigo 1.º e nas alíneas a) e b) do artigo 2.º, as câmaras municipais ou as federações de municípios poderão beneficiar da comparticipação do Estado nas percentagens máximas seguintes:

- a) 75 por cento para o levantamento de plantas topográficas e a elaboração dos planos gerais ou parciais de urbanização ou suas revisões periódicas, nos termos do artigo 3.º;
- b) 50 por cento para os planos de pormenor.

2. As comparticipações a conceder em cada ano constarão de programas a aprovar pelo Ministro das Obras Públicas, sob proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização.

3. Em portarias a publicar pelo Ministério das Obras Públicas serão estabelecidos os montantes e o escalonamento anual das comparticipações, bem como os prazos fixados para a realização dos trabalhos.

Art. 10.º — 1. As comparticipações concedidas ao abrigo deste diploma serão pagas no decurso dos trabalhos a que se referem, na proporção dos realizados, mas o Ministro das Obras Públicas poderá autorizar o pagamento de uma fracção da comparticipação, até 50 por cento, como adiantamento, desde que haja sido prestada garantia bancária idónea perante a entidade comparticipada.

2. Para efeitos de comparticipação do Estado, a aprovação das plantas topográficas pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização dependerá da apresentação de declaração de engenheiro geógrafo inscrito na Ordem dos Engenheiros ou de topógrafo inscrito no Sindicato Nacional dos Técnicos de Topografia, consoante for regulamentado, de que se observaram todas as cláusulas do caderno de encargos aprovado e as normas técnicas gerais e específicas desses trabalhos.

Art. 11.º — 1. Decorrido o prazo de três anos após a entrada em vigor do presente diploma, nenhuma expropriação por utilidade pública para a abertura de novas ruas ou para a execução de outros trabalhos de urbanização será autorizada pelo Governo sem que se demonstre que o trabalho projectado faz parte de um plano geral ou parcial de urbanização ou de um plano de pormenor, elaborado e aprovado nos termos deste decreto-lei.

2. A aquisição de terrenos pelas câmaras municipais, ao abrigo do disposto nos artigos 24.º a 42.º do Decreto-Lei n.º 576/70, de 24 de Novembro, e a concessão dos subsídios, empréstimos e garantias a que se refere o artigo 52.º do mesmo diploma, depende, quanto às áreas sujeitas a plano de urbanização nos termos do presente decreto-lei, da aprovação pelo Ministro das Obras Públicas dos respectivos planos gerais, parciais ou de pormenor.

Art. 12.º — 1. As entidades que pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização sejam solicitadas a pronunciar-se para conveniente instrução dos processos de apreciação dos planos de urbanização deverão apresentar os seus pareceres no prazo de sessenta dias.

2. O prazo conta-se a partir da data da recepção do pedido de parecer.

3. A falta de parecer dentro do prazo previsto no n.º interpreta-se, para todos os efeitos, como consentimento.

Art. 13.º — 1. Os proprietários, os arrendatários e, em geral, todos os que, por qualquer título, ocupem prédios rústicos ou urbanos nas sedes dos concelhos e nas áreas a que se refere o artigo 2.º, não poderão opor-se à colocação, nos mesmos prédios, de marcas de sinalização e referência necessárias ao levantamento de plantas topográficas destinadas à elaboração dos planos de urbanização, quer elas tenham carácter permanente, quer transitório, conforme for julgado necessário pela câmara municipal respectiva.

2. Aqueles que se opuserem à colocação ou ao restabelecimento das marcas de sinalização e referência ou, de qualquer modo, as suprimirem ou alterarem, incorrerão em multas de 200\$ a 1000\$, sendo, em caso de reincidência, condenados nas penas do artigo 446.º do Código Penal.

Art. 14.º — 1. Compete ao Ministro das Obras Públicas aprovar, por portaria, os regulamentos dos planos gerais ou parciais de urbanização e resolver, por despacho, as dúvidas que se suscitarem da execução do presente diploma.

2. Com a portaria a que se refere o número antecedente, serão publicados no *Diário do Governo* uma planta de síntese das disposições do plano e o respectivo regulamento.

Art. 15.º — 1. Para abreviar a revisão dos planos vigentes e a elaboração de novos planos gerais, poderá a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, com o acordo dos organismos locais interessados, promover que a organização das plantas topográficas a levantar seja feita por um concurso geral ou por concursos parciais, públicos ou limitados.

2. No caso antecedente, as câmaras municipais ou as federações de municípios poderão beneficiar da comparticipação do Estado na percentagem máxima de 90 por cento.

Art. 16.º — 1. São revogados o Decreto-Lei n.º 33 921, de 5 de Setembro de 1944, e o Decreto-Lei n.º 35 931, de 4 de Novembro de 1946.

2. Os anteplos, gerais ou parciais, de urbanização aprovados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 35 931 passam a ser designados por planos, gerais ou parciais, de urbanização, conforme for o caso, com todas as consequências legais.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Rui Alves da Silva Sanches*.

Promulgado em 10 de Dezembro de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 17/72

de 13 de Janeiro

O Plano Director de Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa, elaborado em cumprimento da Lei n.º 2099, de 14 de Agosto de 1959, não se encontra aprovado pelo Governo, por se ter entendido, depois da sua apreciação no Conselho Superior de Obras Públicas e na Câmara Corporativa (parecer n.º 7/IX, de 9 de Maio de 1967), que o Plano deveria ser objecto de desenvolvimentos e adaptações, visando especialmente o seu enquadramento na política de planeamento regional entretanto definida no III Plano de Fomento.

Pelo presente diploma fixa-se um prazo para o Ministério das Obras Públicas promover a reforma do Plano, até cuja aprovação serão mantidas em vigor as medidas preventivas estabelecidas na referida Lei n.º 2099, e actualizam-se algumas das disposições deste diploma.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O Ministro das Obras Públicas promoverá que, no prazo de dois anos, contados da data do presente diploma, o Plano Director de Desenvolvimento Urbanístico, elaborado em cumprimento da Lei n.º 2099, de 14 de Agosto de 1959, seja reformado de acordo com a orientação de planeamento regional definida no III Plano de Fomento.

Art. 2.º — 1. Na área definida nos termos da base 1 da Lei n.º 2099 e até à aprovação do Plano Director carecem de autorização do Ministro das Obras Públicas, ouvidas a respectiva Câmara Municipal, a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e, consoante os casos, a Direcção-Geral dos Serviços Agrícolas e a Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas:

- a) A criação de novos núcleos populacionais e a construção, reconstrução ou ampliação de instalações industriais da 1.ª ou 2.ª classes, quando, num e noutro caso, se situem fora das zonas previstas, para esse efeito, nos planos de urbanização legalmente aprovados;
- b) As novas explorações regidas pela legislação referente a pedreiras e a ampliação da área de terreno declarada e na qual a exploração estava autorizada à data da Lei n.º 2099, bem como a execução de terraplenagens importantes de qualquer natureza susceptíveis de alterar a configuração geral do terreno e o derrube contínuo de árvores em maciço de área superior a 1 ha.

2. Nos casos previstos nas alíneas precedentes, o licenciamento necessário fica dependente da exibição pelos interessados, perante os serviços competentes, de documento que prove a autorização prévia exigida no número anterior.

3. Até à aprovação do Plano, fica também sujeita a autorização do Ministro das Obras Públicas, por intermédio da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e

mediante parecer da Câmara Municipal, a construção de novas edificações fora dos perímetros dos aglomerados existentes, excepto quando situadas nas áreas para esse efeito definidas nos planos de urbanização legalmente aprovados.

4. As autorizações serão negadas quando da sua concessão possa resultar inconveniente para a execução futura do Plano Director.

5. O Ministro das Obras Públicas poderá fixar, por despacho, mediante proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, os perímetros das povoações a considerar na aplicação do disposto neste artigo.

6. As câmaras municipais não poderão conceder licenças de edificação ou reedificação em quaisquer povoações ou locais onde por lei ou por deliberação municipal esteja em vigor o regime de licenciamento de obras sem se exhibir a autorização exigida no n.º 3 deste artigo.

Art. 3.º — 1. A Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e as câmaras municipais são competentes para promover o embargo e a demolição das obras executadas com violação do preceituado no artigo anterior.

2. A demolição será feita à custa dos proprietários, sem direito a qualquer indemnização.

3. A cobrança das importâncias a que der lugar a aplicação desta disposição, na falta de pagamento voluntário, competirá aos tribunais das contribuições e impostos, constituindo título executivo a certidão passada pelos serviços donde constem todos os requisitos referidos no artigo 156.º do Código de Processo das Contribuições e Impostos.

Art. 4.º O Ministro das Obras Públicas poderá determinar que na área a que se refere o presente diploma, e simultaneamente com os trabalhos referidos no artigo 1.º, sejam revistos os planos de urbanização que estiverem em vigor e elaborados planos sub-regionais.

Art. 5.º — 1. A Comissão do Plano Director da Região de Lisboa passa a ter a seguinte composição:

- a) O director-geral e o subdirector-geral dos Serviços de Urbanização, servindo o primeiro de presidente, e o director dos Serviços de Planeamento Urbanístico, da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização;
- b) Um representante de cada uma das câmaras municipais dos concelhos abrangidos pelo Plano;
- c) Um representante do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho e outro da Comissão Consultiva de Planeamento da Região de Lisboa;
- d) Um representante do Secretariado-Geral da Defesa Nacional;
- e) Um representante do Ministério das Finanças;
- f) Um representante da Direcção-Geral dos Serviços Agrícolas, outro da Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas e outro da Junta de Colonização Interna;
- g) Um representante de cada uma das Direcções-Gerais dos Serviços Industriais e de Minas e Serviços Geológicos e outro da Direcção-Geral dos Serviços Eléctricos;
- h) Um representante de cada um dos seguintes organismos: Direcção-Geral de Transportes Terrestres, Administração-Geral do Porto de Lisboa, Direcção-Geral de Portos, Direcção-Geral da Aeronáutica Civil e Gabinete do Novo Aero-

porto de Lisboa;

- i) Um representante do Ministério das Corporações e Previdência Social;
- j) Um representante do Ministério de Saúde e Assistência;
- k) Um representante da Secretaria de Estado da Informação e Turismo;
- l) Duas individualidades das actividades privadas, a designar pelo Ministro da Economia;
- m) Um representante do Ministério da Educação Nacional;
- n) Um técnico do Gabinete do Plano, que servirá de secretário.

2. A composição fixada no número antecedente poderá ser ampliada, mediante portaria do Ministro das Obras Públicas, se tal vier a mostrar-se necessário.

3. Cabe, respectivamente, ao Presidente do Conselho, ao Ministro da Defesa Nacional, ao Ministro das Finanças, aos Secretários de Estado da Agricultura e da Indústria, aos Ministros das Comunicações, das Corporações e Previdência Social e da Saúde e Assistência, ao Secretário de Estado da Informação e Turismo e ao Ministro da Educação Nacional a designação dos vogais referidos nas alíneas c), d), e), f), g), h), i), j), k) e m).

4. Por cada vogal será designado um suplente, que deverá substituí-lo nos seus impedimentos.

5. A nomeação dos vogais será feita em portaria do Ministro das Obras Públicas.

Art. 6.º — 1. Ao Gabinete do Plano Director da Região de Lisboa, criado pela Lei n.º 2099, competirá tudo o que respeite à preparação e realização dos trabalhos enunciados no artigo 1.º, incluindo a execução das recomendações da Comissão do Plano.

2. As funções de director do Gabinete serão exercidas em acumulação pelo subdirector-geral dos Serviços de Urbanização.

Art. 7.º O Secretariado Técnico da Presidência do Conselho terá um ou mais representantes junto do Gabinete do Plano, a fim de facilitar a coordenação dos trabalhos do Plano com o planeamento nacional e regional.

Art. 8.º Mantém-se em vigor, em tudo o que não for alterado pelo presente diploma, o disposto na base II, no n.º 1 da base III, nas bases IV, VII, IX, X e XI da Lei n.º 2099 e no Decreto-Lei n.º 43 635, de 1 de Maio de 1961.

Marcello Caetano — João Augusto Dias Rosas — Rui Alves da Silva Sanches.

Promulgado em 12 de Janeiro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 583/72

de 30 de Dezembro

Como se conclui do próprio preâmbulo do Decreto-Lei n.º 49 033, de 28 de Maio de 1969, o Fundo de Fomento da Habitação foi instituído com um duplo objectivo: unificar os serviços que, no Ministério das Obras Públicas, tinham competência em matéria de habitação, por forma a conseguir maior eficácia na sua actuação, através de uma economia de meios e de pessoal e de uma mais perfeita racionalização de processos, e, ao mesmo tempo, concentrar o estudo da problemática social da habitação num único organismo que, pela sua inserção funcional, tornasse possível uma visão conjugada da temática da habitação e do urbanismo.

No domínio da execução, a constituição do Fundo não operou, pois, a concentração dos diversos serviços e entidades que, no âmbito de outros departamentos, exerciam funções semelhantes, nomeadamente as instituições de previdência, que, mobilizando a sua poupança através da Federação das Caixas de Previdência — Habitações Económicas, têm contribuído de forma assinalável para a resolução do problema habitacional da população sua beneficiária, hoje praticamente identificada com o conjunto da população activa do País.

Como, porém, se anotava já no relatório do III Plano de Fomento e foi salientado no Colóquio da Habitação, organizado sob o patrocínio do Ministério das Obras Públicas, a proliferação de entidades competentes, actuando no âmbito de departamentos sem interferência no planeamento urbanístico, não permitia ao Governo definir e executar coerentemente uma política global de habitação.

Acresce ainda a circunstância de o diploma que criou o Fundo de Fomento, bem como o Decreto-Lei n.º 473/71, de 6 de Novembro, que procedeu à sua reestruturação, não lhe terem cometido, por razões compreensíveis, poderes concretos de coordenação, tornando, assim, impraticável a sua intervenção eficaz nos domínios do estudo e do planeamento.

Anotando a mesma carência, se pronunciou, de resto, a Assembleia Nacional quando, na legislatura passada, discutiu um aviso prévio sobre habitação.

Daí que o Governo tenha criado, pelo Decreto-Lei n.º 283/72, de 12 de Agosto, no Ministério das Obras Públicas, a Secretaria de Estado do Urbanismo e Habitação, compreendendo a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e o Fundo de Fomento da Habitação, que deveria ser reorganizado de maneira a tornar possível a transferência dos serviços que, no âmbito do Ministério das Corporações e Previdência Social, exerciam funções no domínio da habitação.

Esse o objectivo do presente diploma, que visa também criar as condições necessárias ao exercício pelo Fundo das atribuições que resultam da sua integração no âmbito da nova Secretaria de Estado.

Vê assim o Fundo bastante acrescida a sua capacidade de actuação, não só no domínio do estudo e da coordenação, que passa a abarcar todas as iniciativas desenvolvidas no sector, como ainda no domínio da execução, em que lhe caberá concretizar o conjunto das medidas de política confiadas à responsabilidade do Estado.

Nessa perspectiva, passará a utilizar, para além das verbas que constituem actualmente as suas receitas, as im-

portâncias correspondentes aos valores das caixas de previdência, até agora investidos directamente na construção de casas de renda económica.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I

Natureza, atribuições e competência

Artigo 1.º O Fundo de Fomento da Habitação, criado pelo Decreto-Lei n.º 49 033, de 28 de Maio de 1969, passa a reger-se pelo presente diploma.

Art. 2.º O Fundo de Fomento da Habitação, adiante designado também por Fundo, é um organismo com personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, dependente da Secretaria de Estado do Urbanismo e Habitação, criada no Ministério das Obras Públicas pelo Decreto-Lei n.º 283/72, de 11 de Agosto.

Art. 3.º — 1. Constituem atribuições do Fundo de Fomento da Habitação:

- a) O estudo sistemático da problemática da habitação;
- b) A coordenação das iniciativas respeitantes ao sector;
- c) A execução das medidas de política habitacional da responsabilidade do Estado.

2. A intervenção do Estado no financiamento do estudo e execução de operações e trabalhos de urbanização, incluindo a renovação de aglomerados, é prosseguida pelo Fundo, nos termos do Decreto-Lei n.º 576/70, de 24 de Novembro, e demais legislação aplicável.

Art. 4.º — 1. A cooperação das caixas sindicais de previdência, bem como das caixas de reforma ou previdência, no fomento da habitação far-se-á através da afectação de parte dos seus capitais à realização dos programas do Fundo, sem prejuízo das modalidades previstas nas alíneas c), d) e e) do n.º 2 da base 1 da Lei n.º 2092, de 9 de Abril de 1958.

2. O Fundo de Casas Económicas, criado pelo Decreto-Lei n.º 23 052, de 23 de Setembro de 1933, é extinto, passando o seu património para o Fundo de Fomento da Habitação, ao qual competirá a arrecadação das respectivas receitas e a satisfação dos correspondentes encargos.

Art. 5.º Os capitais afectos ao Fundo Permanente da Caixa Nacional de Previdência da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência e destinados à aquisição e construção de casas para habitação de funcionários do Estado e das autarquias locais, nos termos do Decreto-Lei n.º 42 951, de 27 de Abril de 1960, serão postos à disposição do Fundo de Fomento da Habitação, de acordo com plano anual elaborado pela Caixa e aprovado pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas.

Art. 6.º Na sua qualidade de organismo encarregado de estudar a problemática da habitação, cabe ao Fundo:

- a) Promover inquéritos e estudos destinados a manter actualizado o conhecimento dos problemas da habitação;
- b) Estudar as soluções habitacionais mais adequadas às diversas categorias a contemplar, tomando em linha de conta as suas necessidades e respectivas tendências de evolução, com vista ao esta-

belecimento de um conveniente equilíbrio entre os factores de conforto, economia e durabilidade;

- c) Estudar a situação habitacional nas diferentes regiões do País, averiguar as carências a satisfazer pela iniciativa pública e programar os projectos de intervenção, em conformidade com um plano nacional da habitação em que se atenda às exigências de um desenvolvimento equilibrado do território;
- d) Promover o estudo e divulgação dos aspectos técnicos da construção de habitações, por intermédio, nomeadamente, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil;
- e) Estudar e promover as medidas tendentes a disciplinar o sector habitacional e a regular os regimes da habitação social e matérias conexas;
- f) Estudar no domínio do direito comparado os regimes jurídicos da habitação e acompanhar a sua evolução;
- g) Assegurar no domínio habitacional a representação do País em organismos e agências internacionais, sem prejuízo da competência específica do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Art. 7.º Como organismo coordenador, compete ao Fundo:

- a) Coordenar, em termos de planeamento, todas as iniciativas que visem contribuir para a resolução do problema habitacional;
- b) Colaborar com quaisquer entidades que, a título permanente ou eventual, se proponham contribuir para a execução da política habitacional definida pelo Governo, em especial, com as câmaras municipais e as Misericórdias, a quem poderá prestar assistência técnica;
- c) Pronunciar-se sobre a regulamentação dos empréstimos a conceder de acordo com o disposto nas alíneas c), d) e e) do n.º 2 da base 1 da Lei n.º 2092, de 9 de Abril de 1958, bem como sobre os programas habitacionais resultantes da aplicação dos Decretos-Leis n.ºs 35 732, de 4 de Julho de 1946, 37 750, de 4 de Fevereiro de 1950, 40 674, de 6 de Julho de 1956, 41 286, de 23 de Setembro de 1957, e 42 977, de 14 de Maio de 1960;
- d) Definir orientações gerais de aplicação obrigatória e coordenar as intervenções dos serviços sociais dos diversos Ministérios, de organismos autónomos e de empresas públicas no domínio da habitação.

Art. 8.º Em cumprimento das suas atribuições como organismo executivo da política habitacional do Governo, cabe ao Fundo:

- a) Adquirir terrenos para construção;
- b) Urbanizar os terrenos adquiridos nos termos da alínea anterior;
- c) Construir casas para habitação, bem como edifícios de interesse público, nos mencionados terrenos e arrendar umas e outras ou fazer a sua atribuição segundo os regimes legalmente fixados, sempre que legal ou contratualmente não devam

ser arrendados ou atribuídos por outras entidades;

- d) Alienar a quaisquer entidades, públicas ou privadas, a propriedade ou o mero direito de superfície de lotes de terreno destinados a habitação ou instalações de interesse público, cuja construção, segundo o plano ou programa aprovado, não seja da competência do Fundo;
- e) Alienar habitações ou outros edifícios que pertençam ao seu património, em execução dos programas de financiamento aprovados;
- f) Emitir obrigações, estabelecendo as respectivas condições de juro e amortização, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 11.º;
- g) Conceder a entidades públicas ou privadas, para execução de programas habitacionais de interesse social, subsídios, reembolsáveis ou não, bem como empréstimos, fixando as respectivas condições de juro e prazos de amortização;
- h) Arrecadar e escriturar as receitas previstas no artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 576/70, de 24 de Novembro, e satisfazer os respectivos encargos, atribuindo os subsídios a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 53.º do mesmo diploma;
- i) Associar-se com promotores privados e empresas de construção, podendo participar em sociedades de economia mista para prossecução das actividades de construção e urbanização.

Art. 9.º — 1. O Fundo submeterá anualmente à aprovação do Ministro das Obras Públicas o seu plano de actividades, incluindo um programa de construção e alienação de lotes de terrenos e edifícios, que será elaborado atendendo ao nível social dos previsíveis utentes e onde se indicará o número e tipo de fogos a arrendar ou a distribuir, segundo os diversos regimes legais.

2. O número de fogos destinado a alojamento ou realojamento de famílias de modestos recursos, a construir ou a subsidiar nos termos da respectiva legislação especial, constará do plano de actividades referido no número anterior.

Art. 10.º — 1. As condições em que deverá processar-se a colaboração dos serviços do Ministério das Obras Públicas com os das câmaras municipais dos concelhos abrangidos pelos planos de construções do Fundo constarão de despacho do Ministro das Obras Públicas.

2. A conservação e limpeza de jardins e espaços públicos e dos arruamentos próprios e de acesso aos agrupamentos de habitações, construídas ou cuja construção for promovida pelo Fundo, incluindo os passeios, e as canalizações de esgotos, água e luz ficam a cargo das câmaras municipais.

Art. 11.º — 1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 9.º e 10.º, carecerá sempre de autorização do Ministro das Obras Públicas:

- a) A colaboração referida na alínea b) do artigo 7.º, quando solicitada pelas entidades interessadas;
- b) A concessão dos subsídios a que se refere a alínea g) do artigo 8.º;
- c) A associação ou participação a que se refere a alínea i) do artigo 8.º;
- d) A aprovação de contratos de valor superior a 800 000\$ ou à quantia que for estabelecida pela lei geral para os serviços do Estado, incluindo os que gozem de autonomia administrativa e

financeira, bem como a realização de despesas superiores a esse montante que sejam relativas a trabalhos não compreendidos no plano anual de actividades ou que não tenham sido já, por qualquer forma, superiormente autorizadas.

2. A regulamentação dos empréstimos, bem como os programas habitacionais referidos na alínea c) do artigo 7.º, serão aprovados em despachos conjuntos do Ministro das Obras Públicas e do Ministro ou Ministros competentes.

3. As emissões de obrigações a que se refere a alínea f) do artigo 8.º carecem de aprovação do Ministro das Finanças.

Art. 12.º São declaradas de utilidade pública urgente as expropriações necessárias à realização dos programas do Fundo, mediante aprovação pelo Ministro das Obras Públicas dos planos gerais das áreas a urbanizar ou dos anteprojectos dos trabalhos de grande urbanização, especialmente dos relativos aos arruamentos importantes e à rede geral de saneamento com a demarcação rigorosa das respectivas áreas de ocupação.

Art. 13.º O Fundo fica isento do pagamento de quaisquer contribuições, impostos directos ou indirectos, custas e taxas de que sejam credores o Estado, as autarquias locais ou os institutos públicos, bem como do pagamento de emolumentos devidos por actos notariais ou de registo e daqueles a que se refere o artigo 11.º do Decreto com força de lei n.º 22 257, de 25 de Fevereiro de 1933.

Art. 14.º As certidões passadas pelo Fundo de que constem as importâncias de rendas, empréstimos ou outras prestações em dívida, bem como os respectivos encargos, têm força de título executivo e a sua cobrança coerciva é da competência dos tribunais das contribuições e impostos.

CAPITULO II

Dos meios financeiros

Art. 15.º — 1. Constituem receitas do Fundo:

- a) As verbas que lhe forem destinadas pelo Governo, designadamente as provenientes de dotações orçamentais e de participações do Fundo de Desemprego;
- b) A parte dos capitais das caixas sindicais de previdência e das caixas de reforma ou previdência, anualmente fixada pelo Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos, que determinará as respectivas condições de juro e prazo de amortização;
- c) As participações das autarquias locais, pessoas colectivas de utilidade pública administrativa e organismos corporativos;
- d) O produto da alienação de lotes urbanizados, bem como de habitações ou edificios, e ainda quaisquer donativos, heranças ou legados;
- e) Os rendimentos das casas integradas no seu património, já distribuídas ou a distribuir, em regime de arrendamento ou outros, bem como a contra-prestação por serviços prestados pelo Fundo aos respectivos moradores ou o reembolso por despesas efectuadas;
- f) Os rendimentos dos depósitos em dinheiro feitos por conta do Fundo na Caixa Geral de Depósitos,

Crédito e Previdência, bem como o produto de quaisquer indemnizações que legal ou contractualmente lhe sejam devidas;

- g) As importâncias provenientes de empréstimos contraídos, designadamente das emissões de obrigações previstas na alínea f) do artigo 8.º;
- h) As receitas a que se refere o artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 576/70, de 24 de Novembro, as quais ficam, porém, consignadas ao fim previsto nesse diploma.

2. As dotações especiais do Orçamento Geral do Estado e do Fundo de Desemprego referidas no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 44 645, de 25 de Outubro de 1962, bem como no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 49 010, de 20 de Maio de 1969, passarão a ser inscritas como receitas do Fundo.

3. As participações das entidades referidas na alínea c) do n.º 1 poderão consistir na cedência de terrenos, desde que estes reúnam as condições para a prossecução das finalidades do Fundo.

4. O conselho geral, no plano a que se refere o artigo 6.º, estabelecerá qual a parte das receitas referidas nas alíneas d) e e) do n.º 1 deste artigo e nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 576/70, de 24 de Novembro, que será afecta aos programas de urbanização a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º deste diploma.

Art. 16.º — 1. O Fundo arrecadará e administrará as suas receitas e satisfará, por meio delas, os encargos da sua actividade.

2. Para efeitos do disposto no n.º 1, o Fundo organizará o orçamento anual das suas receitas e despesas, o qual será sujeito à aprovação do Ministro das Obras Públicas e ao visto do Ministro das Finanças.

3. As despesas inerentes à fiscalização dos trabalhos a cargo do Fundo serão fixadas por despacho do Ministro das Obras Públicas, por proposta do conselho administrativo, não podendo exceder 5 por cento da verba orçamentada para a execução das respectivas obras.

4. As alterações ao orçamento anual do Fundo serão efectuadas, sempre que se mostrem indispensáveis, por meio de orçamentos suplementares sujeitos às formalidades indicadas no n.º 2.

5. Os saldos apurados no fim de cada ano económico serão transferidos para a gerência do ano seguinte, a fim de serem utilizados pelo Fundo.

Art. 17.º — 1. A fiscalização pelo Tribunal de Contas da actividade do Fundo exerce-se através do seu delegado permanente, ficando apenas sujeitos a visto do referido Tribunal os diplomas referentes ao pessoal do quadro, bem como as contas de exercício, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2. Os contratos de pessoal não pertencente ao quadro, bem como os contratos de empreitada ou fornecimento de material, a celebrar pelo Fundo são dispensados do visto do Tribunal de Contas, qualquer que seja o seu valor, desde que sobre eles haja sido prestado parecer favorável pelo delegado daquele Tribunal junto do conselho administrativo.

3. As despesas e os contratos que, nos termos deste diploma e demais legislação, careçam de aprovação do Ministro das Obras Públicas ou do Conselho de Ministros serão submetidos a despacho depois de aprovados pelo conselho administrativo do Fundo.

CAPÍTULO III

Dos órgãos

Art. 18.º — 1. São órgãos do Fundo:

- a) O presidente;
- b) O conselho geral;
- c) O conselho administrativo.

2. O presidente é coadjuvado por dois vice-presidentes.

Art. 19.º Além do presidente, constituem o conselho geral do Fundo:

- a) Um representante do Ministério das Finanças;
- b) Um representante do Ministério das Corporações e Previdência Social;
- c) Um representante da Secretaria de Estado da Indústria;
- d) Um representante do Gabinete de Planeamento dos Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações;
- e) Um representante da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização;
- f) Cinco representantes dos municípios;
- g) Um representante da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência;
- h) Um representante da Caixa Nacional de Pensões;
- i) Dois representantes da Corporação da Indústria;
- j) Um representante das cooperativas de habitação.

Art. 20.º — 1. O conselho administrativo é constituído pelo presidente do Fundo, pelos dois vice-presidentes e pelos representantes, no conselho geral, da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, da Caixa Nacional de Pensões e da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização.

2. As reuniões do conselho administrativo assistirá sempre um delegado do Tribunal de Contas, sem voto, devendo constar das actas os pareceres do referido delegado, sempre que o conselho delibere sobre matérias a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 17.º

Art. 21.º — 1. Os membros do conselho geral, com excepção dos que pertençam ao conselho administrativo, têm direito ao abono de uma senha de presença por cada sessão a que assistam.

2. Os representantes, no conselho geral, da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, da Caixa Nacional de Pensões e da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, enquanto vogais do conselho administrativo, bem como o delegado do Tribunal de Contas, têm direito a uma gratificação mensal a fixar pelo Ministro das Obras Públicas, com o acordo do Ministro das Finanças.

3. Os membros do conselho geral e administrativo, quando tenham de se deslocar no desempenho das suas funções, terão direito ao abono de transportes e ajudas de custo, nos termos da legislação vigente.

Art. 22.º A competência dos órgãos do Fundo será fixada em decreto regulamentar.

CAPÍTULO IV

Do pessoal

Art. 23.º — 1. O quadro do pessoal do Fundo é o constante do mapa 1 anexo ao presente diploma.

2. Além do pessoal do quadro, poderá ser contratado ou assalariado o pessoal indispensável à boa execução dos serviços.

Art. 24.º A organização interna do Fundo e o modo de recrutamento e provimento do seu pessoal serão definidos por decreto regulamentar.

Art. 25.º — 1. Os lugares de vice-presidente do Fundo poderão ser preenchidos de acordo com o disposto na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 488/71, de 9 de Novembro, caso em que será aplicável também o estabelecido no artigo 32.º do mesmo diploma.

2. Os lugares referidos no n.º 1 poderão também ser exercidos, em comissão de serviço, por tempo indeterminado, mediante livre escolha do Ministro das Obras Públicas de entre diplomados com curso superior adequado.

3. Se a nomeação recair em funcionário público ou administrativo, será feita sem prejuízo da sua substituição interina no quadro a que pertencer e da contagem, para todos os efeitos legais, como prestado no mesmo quadro, do tempo de serviço na comissão.

CAPÍTULO V

Da distribuição das casas e do regime da sua utilização

Art. 26.º — 1. A distribuição das casas construídas pelo Fundo, bem como daquelas cuja construção tenha sido por ele promovida ou coordenada, quer sejam sua propriedade, quer pertençam ao património de municípios, misericórdias, organismos corporativos e instituições de previdência ou de serviços sociais dos diversos Ministérios e organismos autónomos, será feita mediante concurso, nos termos de regulamento a aprovar por portaria do Ministro das Obras Públicas.

2. Serão organizados concursos separados, consoante o regime de utilização ou cedência das habitações e a natureza aberta ou restrita da sua atribuição, determinada pela natureza do financiamento utilizado ou pelo regime legal aplicável.

Art. 27.º Os regimes jurídicos de utilização ou cedência de casas construídas ao abrigo de programas de habitação social serão revistos no prazo de um ano, a contar da publicação do presente decreto-lei, mantendo-se, entretanto, em vigor as normas que os definem, designadamente os artigos 20.º a 26.º, inclusive, do Decreto-Lei n.º 49 033, de 28 de Maio de 1969.

CAPITULO VI

Disposições finais e transitórias

Art. 28.º — 1. O primeiro preenchimento das vagas do quadro aprovado por este diploma poderá ser feito:

- a) De entre funcionários vitalícios e contratados dos quadros do Fundo e da Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas (Direcção dos Serviços de Habitação Económica);
- b) De entre pessoal do Fundo que possua as habilitações legais e que à data da entrada em vigor deste diploma, e há mais de três anos, se encontre ao serviço, com boas informações, em regime de contrato.

2. O preenchimento previsto no número anterior resultará de lista, aprovada pelo Ministro das Obras Públicas e publicada no *Diário do Governo*, donde conste o lugar em que cada funcionário fica provido.

3. Na elaboração da lista levar-se-ão em conta as habilitações e a antiguidade dos interessados, que serão providos em lugares de categoria correspondente à dos que estiverem ocupando e, tanto quanto possível, em class correspondente àquela a que se encontram equiparados, com dispensa de concurso e do limite de idade máximo para admissão em lugares de acesso.

4. A integração do pessoal nos termos deste artigo e o abono dos respectivos vencimentos não dependem de qualquer formalidade, salvo as anotações das novas situações pelo Tribunal de Contas.

Art. 29.º — 1. Para prèenchimento dos lugares vagos do quadro que não sejam preenchidos ao abrigo do artigo anterior poderá o Ministro das Obras Públicas autorizar que sejam opositores facultativos nos respectivos concursos de promoção funcionários sem o tempo mínimo de serviço fixado no artigo 2.º do Decreto n.º 27 232, de 23 de Novembro de 1936.

2. O Ministro das Obras Públicas poderá utilizar a mesma faculdade para o preenchimento de quaisquer vagas, sempre que não haja funcionários em número suficiente com o tempo mínimo de serviço referido na disposição anterior.

Art. 30.º A requerimento do respectivo titular, o lugar de médico de 1.ª ou 2.ª classe poderá passar a ser exercido em regime de tempo parcial.

Art. 31.º As referências feitas noutros diplomas ao conselho directivo do Fundo de Fomento da Habitação devem entender-se como dirigidas ao conselho geral criado pelo presente diploma.

Art. 32.º O presente diploma entrará em vigor no dia 1 de Janeiro de 1973.

Art. 33.º Ficam revogadas as alíneas a) e b) do n.º 2 da base 1 da Lei n.º 2092, de 9 de Abril de 1958, os artigos 3.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 42 951, de 27 de Abril de 1960, com as alterações do Decreto-Lei n.º 45 362, de 21 de Novembro de 1963, bem como o Decreto-Lei n.º 49 033, de 28 de Maio de 1969, alterado pelo Decreto-

Lei n.º 473/71, de 6 de Novembro, sem prejuízo do disposto no artigo 27.º

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias* — *Rui Alves da Silva Sanches* — *Baltasar Leite Rebelo de Sousa*.

Promulgado em 29 de Dezembro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIOS DAS OBRAS PÚBLICAS E DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Decreto-Lei n.º 587/72

de 30 de Dezembro

O Decreto-Lei n.º 283/72, de 11 de Agosto, que criou no Ministério das Obras Públicas a Secretaria de Estado de Urbanismo e Habitação, estabeleceu que para este novo departamento transitavam os serviços da Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas, na parte a determinar pelo Governo, com a respectiva competência.

Em obediência ao disposto naquele diploma efectiva-se agora a transferência dos referidos serviços relativos às matérias de habitação integrados na Direcção de Serviços da Habitação Económica.

Por outro lado, extingue-se a Habitações Económicas — Federação de Caixas de Previdência, transferindo-se o respectivo pessoal para a Caixa Nacional de Pensões — entidade proprietária de mais de 13 000 fogos da categoria casas de renda económica — e para os serviços da Comissão dos Edifícios de Organismos Dependentes do Ministério das Corporações e Previdência Social, entretanto criada. Esta transferência de pessoal para os dois citados organismos justifica-se não só pela permanente necessidade de obras de conservação daquele largo património imobiliário, como ainda pelo amplo programa de construção, já em fase executiva, de Casas do Povo e centros de formação profissional, bem como de postos clínicos e sedes das instituições de previdência. Acresce que, não se encontrando aquele pessoal abrangido pelas disposições aplicáveis aos funcionários públicos, a sua integração num departamento oficial suscitava especiais dificuldades, designadamente no que se refere à idade máxima para admissão em cargos públicos e à equiparação de categorias e de vencimentos.

Do exposto resulta obviamente a necessidade de se reorganizarem os serviços da actual Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas, que passa a designar-se Direcção-Geral da Previdência.

Este novo condicionalismo implica ainda um reajustamento no Conselho Superior da Acção Social, com a consequente extinção da Subsecção 5.ª da 3.ª Secção, designada precisamente Habitação Económica, destinada ao estudo dos problemas habitacionais, e de que faz parte, entre outros, como vogal, o presidente do Fundo de Fomento da Habitação.

Nestes termos;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. Passa a denominar-se Direcção-Geral da Previdência a Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas, criada pelo Decreto-Lei n.º 37 444, de 27 de Dezembro de 1948.

2. Os serviços da Direcção-Geral da Previdência serão reorganizados no prazo máximo de sessenta dias, a contar da data da publicação deste diploma.

Art. 2.º — 1. É extinta a Direcção de Serviços da Habitação Económica da Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas, criada pelo Decreto-Lei n.º 47 193, de 10 de Setembro de 1966, transitando para o Fundo de Fomento da Habitação, dependente da Secretaria de Estado de Urbanismo e Habitação, os seguintes serviços:

- a) O Serviço de Inquéritos Habitacionais;
- b) O Serviço Social das Casas Económicas;
- c) Os serviços da 2.ª Repartição, compreendendo os da 4.ª e 8.ª Secções, o Serviço Médico e os de Inspeção e de Fiscalização de Bairros de Casas Económicas;
- d) Os serviços da 3.ª Repartição, na parte respeitante à administração do Fundo das Casas Económicas.

2. A transferência referida no número anterior compreende os lugares do quadro do Fundo das Casas Económicas incluídos no mapa anexo a este diploma.

3. O pessoal provido nos lugares do quadro indicado no número anterior passa para o Fundo de Fomento da Habitação, sem prejuízo dos seus anteriores direitos e regalias.

4. Até se proceder à reorganização de serviços prevista no n.º 2 do artigo 1.º mantém-se a situação dos servidores da Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas que continuam no Ministério das Corporações e Previdência Social, devendo as suas retribuições ser satisfeitas nos termos actualmente em vigor.

5. Cessa a competência notarial para a celebração de actos de transmissão de propriedade de casas económicas conferida no chefe do Serviço do Contencioso e Notariado em relação ao distrito de Lisboa e aos delegados do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência nos restantes distritos.

Art. 3.º — 1. É extinta a Habitações Económicas — Federação de Caixas de Previdência, criada ao abrigo do disposto no § 3.º do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 85 611, de 25 de Abril de 1946, por portaria publicada no *Diário do Governo*, 2.ª série, n.º 137, de 15 de Junho do mesmo ano.

2. O pessoal da Federação será transferido, nos termos a definir por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social, para os quadros da Caixa Nacional de Pensões e da Comissão dos Edifícios Dependentes do Ministério das Corporações e Previdência Social.

3. A transferência prevista no n.º 2 far-se-á sem prejuízo dos anteriores direitos e regalias dos empregados.

Art. 4.º — 1. É extinta no Conselho Superior da Acção Social, criado pelo Decreto-Lei n.º 446/70, de 23 de Setembro, a 5.ª Subsecção — Habitação Económica — da 3.ª Secção, referida na alínea d) do artigo 2.º daquele diploma.

2. A actual 6.ª Subsecção da 3.ª Secção passa a designar-se «5.ª Subsecção — Serviço Social e Desenvolvimento Comunitário».

Art. 5.º As dúvidas suscitadas na execução deste diploma serão resolvidas por despacho conjunto dos Ministros das Obras Públicas e das Corporações e Previdência Social.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Rui Alves da Silva Sanches* — *Baltasar Leite Rebelo de Sousa*.

Promulgado em 29 de Dezembro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 605/72

de 30 de Dezembro

1. De acordo com o estabelecido no Decreto-Lei n.º 283/72, de 11 de Agosto, que criou no Ministério das Obras Públicas as Secretarias de Estado das Obras Públicas e do Urbanismo e Habitação, é pelo presente diploma reorganizada a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, continuando-se, assim, a série de importantes providências sobre aspectos essenciais da problemática do urbanismo e da habitação, iniciadas em 1968, quando se procedeu a uma primeira actualização da orgânica dessa Direcção-Geral, a que se seguiu, em 1969, a criação do Fundo de Fomento da Habitação.

Em 1970 foi publicada a lei dos solos, contendo um conjunto de medidas destinadas a resolver os problemas da disponibilidade, a preços justos, dos terrenos indispensáveis à realização dos planos de desenvolvimento urbanístico e habitacional, tendo-se, no mesmo ano, disciplinado a actividade da indústria da construção civil nas obras particulares, através da publicação do Decreto-Lei n.º 582/70, de 24 de Novembro.

Em 1971, pelo Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro, definiram-se novos critérios para a elaboração e aprovação dos planos de urbanização — gerais, parciais ou de pormenor — e conferiu-se à Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização a possibilidade legal de orientar e promover o planeamento urbanístico de áreas territoriais.

Finalmente, já no corrente ano, regulamentou-se a expropriação sistemática de terrenos destinados a urbanização, bem como o pagamento em prestações das indemnizações devidas por expropriação.

Com a presente reforma dotam-se os serviços de urbanização dos meios necessários para uma eficiente acção em todo o território no domínio do planeamento físico, fundamental para o desenvolvimento do País, dando-lhes possibilidades de incumbir-se da orientação do planeamento urbanístico em todos os escalões territoriais e de promoverem a actualização e elaboração sistemática dos planos de urbanização e a sua coordenação a nível local e regional. Ao mesmo tempo, dá-se-lhes estrutura adequada para uma actuação activa em matéria de equipamento urbano e rural, para além da apreciação dos projectos, da comparticipação das obras e da prestação de assistência técnica às autarquias.

2. A integração da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização na Secretaria de Estado do Urbanismo e Habitação concorre para na presente oportunidade se aperfeiçoar a organização dos serviços de obras públicas, tendo em vista a prevenção e a luta contra a poluição das águas públicas interiores, objectivo do maior alcance num país de relativamente escassos e irregularmente distribuídos recursos hidráulicos, cujo aproveitamento exaustivo será consequência natural do desenvolvimento económico.

A gravidade e magnitude do problema, assinalada em manifestações tão importantes como o Congresso da Água para a Paz (1967), a Carta da Água, proclamada em Estrasburgo pelo Conselho da Europa em 1968, e o Decénio Hidrológico Internacional (1965-1975), está presente nas preocupações do Governo, que entende que o facto de

não haver ainda em Portugal casos graves de poluição de águas interiores não dispensa os cuidados das entidades responsáveis no sentido de evitar que a situação se deteriore, o que poderia verificar-se rapidamente à falta de meios de prevenção e controlo.

Além de medidas já tomadas, como as insertas no Decreto-Lei n.º 158/70, de 13 de Abril, sobre a execução de obras de drenagem e tratamento de águas residuais domésticas, outras se encontram em preparação, e no presente diploma avança-se um passo mais reunindo a Direcção dos Serviços de Salubridade, da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, compreendendo a Divisão de Abastecimentos de Água e a Divisão de Saneamento, com os serviços hidráulicos, encarregados da conservação da qualidade das águas superficiais mediante a luta contra a poluição.

Na época actual é indivisível a unidade do abastecimento de água, do saneamento e da luta contra a poluição. Na realidade, a luta contra a poluição deve inserir-se na própria gestão dos recursos hidráulicos, a qual, para ser eficaz, tem de ser unificada e exercer-se no quadro natural das bacias hidrográficas.

3. Outra providência se adopta ainda neste decreto-lei, e essa respeita à rede rodoviária.

As actividades referentes às estradas nacionais, às estradas e caminhos municipais e à exploração e conservação da Ponte Salazar estão actualmente a cargo, respectivamente, da Junta Autónoma de Estradas, da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e do Gabinete da Ponte sobre o Tejo. Actividades afins, exercidas no âmbito do mesmo Ministério, e até da mesma rede rodoviária, estão repartidas, assim, por três serviços diferentes, sem qualquer ligação horizontal entre si. As vantagens não se patenteiam e os inconvenientes são os que sempre ocorrem em situações deste tipo: diversidade de critérios no tratamento de problemas idênticos; duplicação e conseqüente mau aproveitamento de meios de acção.

A consideração conjunta, por um mesmo organismo, dos problemas da rede rodoviária nacional e da rede rodoviária municipal impõe-se, pois, a todos os títulos, e o de menor relevo não será o alcançar-se a efectiva coordenação dos programas de execução das estradas nacionais com os do plano de viação rural.

Quanto à Ponte Salazar, o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, cujo objectivo inicial foi o da sua construção, recebeu, depois de se ter desempenhado dessa incumbência, a de conservar e explorar a ponte, única actividade que hoje o ocupa. Essa incumbência, que lhe foi cometida pelo Decreto-Lei n.º 47 107, de 19 de Julho de 1966, surgiu como medida de carácter transitório, destinada a assegurar a exploração da obra até o Governo se sentir habilitado a decidir sobre o regime definitivo.

Decorridos mais de seis anos deste período experimental, pode concluir-se nada justificar que a conservação e a exploração da ponte continuem a constituir o objectivo exclusivo de organismo próprio, desintegrado do que tem a seu cargo a rede rodoviária nacional — a Junta Autónoma de Estradas — e igualmente explora obras com portagem.

Desta forma, integra-se na Junta o Gabinete da Ponte, donde resultará mais racional aproveitamento dos meios de acção que lhe estão actualmente afectos, sem perder nada do capital de organização e de experiência própria do Gabinete.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

I) Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização

Artigo 1.º — 1. A Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização disporá dos seguintes serviços técnicos e administrativos:

a) Direcção dos Serviços de Planeamento, compreendendo:

Divisão de Planeamento Territorial;
Divisão de Planeamento Urbano;
Divisão de Estudos;
Secção de Expediente Técnico.

b) Direcção dos Serviços de Gestão Urbanística, compreendendo:

Divisão de Promoção Urbanística;
Divisão de Fiscalização;
Secção de Expediente Técnico.

c) Direcção dos Serviços de Equipamento, compreendendo:

Divisão de Equipamento Urbano;
Divisão de Equipamento Rural;
Divisão de Salubridade Urbana;
Secção de Expediente Técnico.

d) Repartição dos Serviços Administrativos, compreendendo:

Secção de Contabilidade;
Secção de Pessoal;
Secção de Expediente Geral.

e) Serviços externos, compreendendo:

Circunscrições de urbanização do Norte, do Centro, de Lisboa, do Sul, da Madeira e dos Açores, com sedes, respectivamente, no Porto, em Coimbra, em Lisboa, em Évora, no Funchal e em Ponta Delgada;
Direcções distritais de urbanização, com sedes nas capitais dos restantes distritos do continente.

2. O Ministro das Obras Públicas fixará, em portaria, a área de jurisdição de cada circunscrição, tanto quanto possível de acordo com as áreas das regiões-plano.

3. A circunscrição dos Açores terá secções nas capitais dos distritos de Angra do Heroísmo e da Horta.

4. Os directores das circunscrições de urbanização do continente serão coadjuvados por um subdirector.

Art. 2.º — 1. A Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização será assistida por um conselho consultivo, com a seguinte constituição:

- O director-geral, que servirá de presidente;
- O subdirector-geral;
- Os directores de serviços;
- Um representante do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho;
- Um representante da Direcção-Geral do Turismo;

- Um procurador da República;
- Um representante da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos;
- Um representante da Junta Autónoma de Estradas;
- Um representante do Fundo de Fomento da Habitação;
- Um representante da Direcção-Geral das Construções Escolares;
- Um representante da Direcção-Geral das Construções Hospitalares;
- Um representante da Direcção-Geral de Transportes Terrestres;
- Um representante da Direcção-Geral de Viação;
- Um representante da Direcção-Geral dos Serviços Industriais;
- O chefe da Repartição dos Serviços Administrativos, que servirá de secretário, sem voto.

2. O conselho poderá funcionar por secções, cuja composição será fixada por despacho do Ministro das Obras Públicas.

3. Cabe, respectivamente, ao Presidente do Conselho, ao Secretário de Estado da Informação e Turismo, aos Ministros da Justiça, das Obras Públicas e das Comunicações e ao Secretário de Estado da Indústria a designação dos vogais referidos nas alíneas d), e), f), g) a k), l) e m) e n).

4. Os vogais do conselho, com excepção dos funcionários da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, têm direito a uma gratificação mensal a fixar pelo Ministro das Obras Públicas, com o acordo do Ministro das Finanças.

5. Junto de cada uma das circunscrições de urbanização funcionará uma comissão consultiva urbanística, cuja composição será fixada em portaria do Ministro das Obras Públicas.

Art. 3.º A Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização compete:

- Promover e acompanhar, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro, o planeamento urbanístico, assegurando a sua integração nas directrizes do ordenamento do território;
- Superintender na execução dos planos de urbanização elaborados nos termos da alínea anterior;
- Inventariar as necessidades existentes em matéria de equipamento, propondo a definição de critérios gerais para a respectiva localização e dimensionamento;
- Apoiar as entidades responsáveis pelos planos de urbanização e pela execução dos equipamentos, prestando assistência técnica e concedendo a comparticipação financeira do Estado.

Art. 4.º — 1. As circunscrições são serviços externos da Direcção dos Serviços de Planeamento e da Direcção dos Serviços de Gestão Urbanística e incumbem-lhes também coordenar regionalmente a actividade das direcções de urbanização, cujas funções exercerão nos distritos das respectivas sedes.

2. Aos subdirectores das circunscrições compete superintender na actividade distrital da respectiva circunscrição em tudo quanto respeite a equipamento.

Art. 5.º É aprovado o quadro do pessoal constante e mapa 1 anexo a este diploma e que dele faz parte integrante.

II) Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos

Art. 6.º — 1. A Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos disporá dos seguintes serviços técnicos e administrativos:

- a) Gabinete de Estudos e Planeamento;
- b) Direcção dos Serviços Fluviais, compreendendo:

- Divisão de Construção;
- Divisão de Conservação;
- Secção de Expediente Técnico.

- c) Direcção dos Serviços de Aproveitamentos Hidráulicos, compreendendo:

- Divisão de Estudos Agronómicos;
- Divisão de Hidrologia;
- Divisão de Estudos e Projectos;
- Divisão de Obras;
- Divisão de Concessões;
- Secção de Expediente Técnico.

- d) Direcção dos Serviços de Saneamento, compreendendo:

- Divisão de Estudos e Projectos;
- Divisão de Obras;
- Divisão de Contróle da Poluição;
- Laboratórios;
- Secção de Expediente Técnico.

- e) Repartição dos Serviços Administrativos, compreendendo:

- Secção de Contabilidade;
- Secção de Pessoal;
- Secção de Expediente Geral.

- f) Serviços externos, compreendendo:

- Direcção Hidráulica do Douro, com sede no Porto, e secções hidráulicas em Viana do Castelo, Braga, Régua e Mirandela;
- Direcção Hidráulica do Mondego, com sede em Coimbra, e secções hidráulicas em Aveiro, Guarda, Viseu e Leiria;
- Direcção Hidráulica do Tejo, com sede em Lisboa, e secções hidráulicas em Santarém, Castelo Branco, Setúbal e Abrantes;
- Direcção Hidráulica do Sul, com sede em Évora, e secções hidráulicas em Portalegre e Beja;
- Direcção Hidráulica do Guadiana, com sede em Faro.

2. O Ministro das Obras Públicas fixará, em portaria, a área de jurisdição de cada direcção hidráulica e das respectivas secções.

Art. 7.º — 1. O conselho consultivo, que funciona junto da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, passa a ter a seguinte constituição:

- a) O director-geral, que presidirá;
- b) O vice-presidente;
- c) O subdirector-geral;
- d) Os directores de serviços;
- e) Um procurador da República;
- f) Um representante da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização;
- g) Um representante da Comissão de Fiscalização das Obras dos Grandes Aproveitamentos Hidro-

eléctricos;

- h) Um professor de Hidráulica Aplicada de qualquer das escolas superiores de engenharia;
- i) O professor de Hidráulica Geral e Agrícola do Instituto Superior de Agronomia;
- j) Um representante da Direcção-Geral dos Serviços Agrícolas;
- k) Um representante da Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas;
- l) Um representante da Junta de Colonização Interna;
- m) Um representante da Direcção-Geral dos Serviços Eléctricos;
- n) Um representante da Direcção-Geral dos Serviços Industriais;
- o) Um representante da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos;
- p) Um representante da Direcção-Geral de Portos;
- q) Três representantes da Direcção-Geral de Saúde;
- r) Um representante do Instituto Nacional de Saúde;
- s) Dois representantes da lavoura;
- t) O chefe da Repartição dos Serviços Administrativos, que servirá de secretário, sem voto.

2. O conselho poderá funcionar por secções, cuja composição será fixada por despacho do Ministro das Obras Públicas.

3. Cabe, respectivamente, aos Ministros da Justiça, das Obras Públicas e da Educação Nacional, aos Secretários de Estado da Agricultura e da Indústria e aos Ministros das Comunicações e da Saúde e Assistência a designação dos vogais referidos nas alíneas e), f) e g), h) e i), j) a l), m) a o), p) e q) e r) do n.º 1.

Os vogais da alínea s) serão indicados pela Corporação da Lavoura.

4. Os vogais das alíneas h) e s) serão designados por períodos não superiores a três anos seguidos.

5. É aplicável aos vogais referidos nas alíneas h) e i) do n.º 1 o disposto no § único do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 48 498, de 24 de Julho de 1968.

6. O vogal da alínea h), quando for de escola que não tenha sede em Lisboa, terá direito, sempre que tenha de comparecer a sessões do conselho consultivo, ao transporte em caminho de ferro para a vinda a Lisboa e regresso.

7. Os vogais do conselho, com excepção dos funcionários da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, têm direito a uma gratificação mensal, a fixar pelo Ministro das Obras Públicas, com o acordo do Ministro das Finanças.

8. A solicitação da Direcção-Geral de Saúde, cumpre ao conselho consultivo da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos pronunciar-se sobre assuntos respeitantes à defesa sanitária das águas, bem como sobre os problemas sanitários básicos relacionados com a gestão da água.

Art. 8.º Passam para a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos as atribuições cometidas à Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização pelo Decreto-Lei n.º 47 892, de 14 de Setembro de 1967, pela Lei n.º 2103, de 22 de Março de 1960, e pelo Decreto-Lei n.º 158/70, de 13 de Abril, e demais legislação relativa à captação e utilização de águas subterrâneas, abastecimento de água e drenagem e tratamento de esgotos.

Art. 9.º É aprovado o quadro do pessoal constante do mapa II anexo a este diploma e que dele faz parte integrante.

Art. 10.º — 1. É criado o Centro de Estudos de Saneamento Básico, com o fim de promover e realizar estudos que interessem ao saneamento básico do País e ao aper-

feioamento das suas técnicas.

2. O Centro funcionará junto da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, com a qual trabalhará em estreita colaboração.

Art. 11.º O Centro terá autonomia administrativa e financeira e será gerido por uma comissão administrativa composta por um presidente e dois vogais, da livre escolha e nomeação do Ministro das Obras Públicas.

Art. 12.º — 1. Constituem receitas do Centro as dotações do Orçamento Geral do Estado inscritas anualmente no seu orçamento privativo, o produto de subsídios, donativos e legados e quaisquer outras quantias que legalmente lhe forem atribuídas.

2. A aplicação das receitas do Centro é feita mediante orçamento anual aprovado pelo Ministro das Obras Públicas e visado pelo Ministro das Finanças.

III) Junta Autónoma de Estradas

Art. 13.º — 1. A Junta Autónoma de Estradas disporá dos seguintes serviços técnicos e administrativos:

a) Gabinete de Estudos e Planeamento, compreendendo:

Divisão de Estudos;
Divisão de Planeamento;
Secção de Expediente Técnico.

b) Direcção dos Serviços de Construção, compreendendo:

Divisão de Projectos;
Divisão de Geotecnia;
Divisão de Obras;
Secção de Expediente Técnico.

c) Direcção dos Serviços de Exploração, compreendendo:

Divisão de Conservação;
Divisão de Circulação e Exploração;
Divisão de Equipamentos;
Secção de Expediente Técnico.

d) Direcção dos Serviços de Viação Rural, compreendendo uma Divisão Técnica e uma Secção de Expediente Técnico.

e) Direcção dos Serviços de Pontes, compreendendo:

Divisão de Projectos;
Divisão de Obras;
Secção de Expediente Técnico.

f) Gabinete da Ponte sobre o Tejo;

g) Repartição de Pessoal e Expediente Geral, compreendendo:

Secção de Pessoal;
Secção de Expediente Geral.

h) Repartição de Contabilidade, compreendendo:

Secção de Contabilidade;
Secção de Mecanografia;
Tesouraria.

i) Serviços externos, compreendendo:

Circunscrições do Norte, do Centro, de Lisboa e do Sul, com sedes, respectivamente, no Porto, em Coimbra, em Lisboa e em Évora;

Direcções distritais, com sedes nas capitais dos restantes distritos do continente.

2. O Ministro das Obras Públicas fixará, em portaria, a área de jurisdição de cada circunscrição, tanto quanto possível de acordo com as áreas das regiões-plano.

3. Os directores das circunscrições serão coadjuvados por um subdirector.

Art. 14.º — 1. Passam a ser exercidas pela Junta Autónoma de Estradas as atribuições cometidas à Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização na Lei n.º 2108, de 18 de Abril de 1961, no Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais, aprovado pela Lei n.º 2110, de 19 de Agosto de 1961, e na demais legislação sobre estradas e caminhos municipais.

2. A Comissão Permanente para a Classificação das Vias Municipais, a que se refere o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 45 552, de 30 de Janeiro de 1964, funcionará na Junta Autónoma de Estradas e será constituída por um engenheiro inspector superior de obras públicas, que presidirá, pelo director dos Serviços de Viação Rural, da Junta Autónoma de Estradas, e por um representante da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Art. 15.º — 1. Transitam para a Junta Autónoma de Estradas as atribuições conferidas ao Gabinete da Ponte sobre o Tejo no Decreto-Lei n.º 47 107, de 19 de Julho de 1966, e no Decreto n.º 47 145, de 12 de Agosto de 1966.

2. Os bens do Gabinete, assim como os seus direitos e obrigações, incluindo os inerentes aos contratos celebrados para a elaboração de projectos, execução de obras, arrendamento de imóveis ou qualquer outro fim, são transferidos para a Junta Autónoma de Estradas na data fixada no artigo 29.º

3. É revogado o Decreto-Lei n.º 44 600, de 26 de Setembro de 1962.

Art. 16.º — 1. As circunscrições são serviços externos da Direcção dos Serviços de Construção e, além disso, compete-lhes:

- a) A execução dos serviços externos das Direcções dos Serviços de Exploração e de Viação Rural nos distritos das respectivas sedes;
- b) Coordenar regionalmente a actividade das direcções distritais;
- c) Gerir os parques regionais de equipamento.

2. Aos subdirectores das circunscrições compete superintender na actividade distrital da respectiva circunscrição em tudo quanto respeite às Direcções dos Serviços de Exploração e de Viação Rural.

Art. 17.º São exercidos pelas direcções distritais os serviços de conservação, reparação, arborização, exploração, polícia e cadastro que competem à Direcção dos Serviços de Exploração e os serviços externos da Direcção dos Serviços de Viação Rural.

Art. 18.º — 1. É aprovado o quadro do pessoal constante do mapa III anexo a este diploma e que dele faz parte integrante.

2. O preenchimento do lugar de vice-presidente da Junta Autónoma de Estradas será feito nos termos da alínea b) do artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 488/71, de 9 de Novembro, sendo-lhe extensivo o disposto no artigo 32.º do mesmo diploma.

Art. 19.º São revogadas as seguintes disposições do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela Lei n.º 2087,

de 19 de Agosto de 1949: artigo 3.º e seus parágrafos, artigo 5.º, artigo 7.º e seus parágrafos, artigo 38.º e artigo 39.º e §§ 1.º e 2.º

IV) Disposições comuns e gerais

Art. 20.º Para a admissão aos lugares abaixo designado serão exigíveis as seguintes habilitações mínimas, ou ou tras equivalentes ou que vierem a corresponder-lhes:

- a) Técnicos: curso superior adequado;
- b) Técnicos auxiliares: o 2.º ciclo do actual curso liceal ou cursos de formação apropriados das escolas técnicas;
- c) Agente rural: curso de agente rural, regulado pelo Decreto-Lei n.º 41 382, de 21 de Novembro de 1957, ou o curso de feitor agrícola, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 24 361, de 14 de Agosto de 1954.

Art. 21.º — 1. É aplicável aos directores e subdirectores dos serviços externos da Junta Autónoma de Estradas e da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e aos chefes de secção externa da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos o disposto no artigo 40.º do Decreto-Lei n.º 26 117, de 23 de Novembro de 1935, e no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 35 215, de 8 de Abril de 1947.

2. Os lugares de subdirector serão preenchidos nos termos do disposto na alínea n) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 48 498, de 24 de Julho de 1968.

3. Os lugares de chefe de secção externa da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos serão preenchidos em comissão de serviço, por escolha do Ministro das Obras Públicas entre engenheiros civis e adjuntos técnicos principais e de 1.ª classe, da especialidade de engenharia civil, do respectivo quadro.

Art. 22.º A organização dos serviços, a composição dos quadros e a forma de recrutamento e provimento do pessoal poderão ser alteradas por decreto do Ministro das Obras Públicas, desde que daí não resulte aumento de despesa.

Art. 23.º As dúvidas que se suscitarem na aplicação do presente diploma serão resolvidas por despacho do Ministro das Obras Públicas.

V) Disposições transitórias

Art. 24.º — 1. O primeiro preenchimento das vagas dos quadros aprovados por este diploma poderá ser feito:

- a) De entre funcionários vitalícios e contratados dos quadros da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, da Junta Autónoma de Estradas e da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização;
- b) De entre pessoal dos mesmos serviços que possua as habilitações legais e que à data da entrada em vigor deste diploma, e há mais de três anos, se encontre ao serviço, com boas informações, em regime de contratado, e bem assim o que na mesma data exerça funções em regime de interinidade.

2. O preenchimento previsto no número anterior resultará de listas, aprovadas pelo Ministro das Obras Públicas e publicadas no *Diário do Governo*, donde conste o lugar em que cada funcionário fica provido.

3. Na elaboração das listas levar-se-ão em conta as habi-

litações e a antiguidade dos interessados, que serão investidos em lugares de categoria correspondente à dos que estiverem ocupando e, tanto quanto possível, em classe correspondente àquela a que se encontrem equiparados, com dispensa de concurso e do limite de idade máximo para admissão em lugares de acesso.

4. A integração do pessoal nos termos deste artigo e o abono dos respectivos vencimentos não dependem de qualquer formalidade, salvo a anotação das novas situações pelo Tribunal de Contas.

Art. 25.º — 1. Para preenchimento dos lugares vagos dos quadros que não sejam preenchidos ao abrigo do artigo anterior poderá o Ministro das Obras Públicas autorizar que sejam opositores facultativos nos respectivos concursos de promoção funcionários sem o tempo mínimo de serviço fixado no artigo 2.º do Decreto n.º 27 236, de 23 de Novembro de 1936.

2. O Ministro das Obras Públicas poderá utilizar a mesma faculdade para o preenchimento de quaisquer vagas, sempre que não haja funcionários em número suficiente com o tempo mínimo de serviço referido na disposição anterior.

Art. 26.º — 1. O pessoal contratado nos termos da legislação própria do Gabinete da Ponte sobre o Tejo que não ingresse no quadro da Junta Autónoma de Estradas transita para esta na situação que presentemente ocupa, mantendo-se válidos, mediante simples averbamento visado pelo Ministro das Obras Públicas, os respectivos contratos.

2. Por igual forma se consideram válidos os contratos de prestação de serviço.

Art. 27.º Os serviços externos da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização continuarão a ocupar-se dos processos de comparticipação e de fiscalização das obras de viação rural, de abastecimento de água e de esgotos até que, por despacho do Ministro das Obras Públicas, a respectiva competência passe a ser exercida pelos serviços da Junta Autónoma de Estradas e da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos.

Art. 28.º — 1. Os encargos resultantes deste diploma que não tenham cabimento nas respectivas dotações do Orçamento Geral do Estado serão suportados nos termos do artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 48 498, de 24 de Julho de 1968.

2. Cumprido que seja o disposto no n.º 2 do artigo 24.º, e enquanto não se concretizem as necessárias providências de carácter orçamental, poderão ser utilizadas na satisfação dos encargos com pessoal resultantes do presente diploma as disponibilidades das verbas consignadas no orçamento do Ministério das Obras Públicas ao pagamento do pessoal dos respectivos quadros aprovados por lei.

Art. 29.º O presente diploma entrará em vigor no dia 1 de Janeiro de 1973, podendo, todavia, ser publicadas antes dessa data, mas para produzirem efeitos a partir da mesma, as listas a que se refere o artigo 24.º

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias* — *Rui Alves da Silva Sanchez*.

Promulgado em 29 de Dezembro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 8/73

de 8 de Janeiro

A existência nas grandes cidades de sectores urbanos insalubres vem constituindo motivo de grande preocupação para os corpos administrativos e para o próprio Governo.

A demonstrá-lo está a importância que a Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, conferia já ao problema, possibilitando a expropriação por utilidade pública, face à inércia dos respectivos proprietários daquelas «casas que reconhecidamente devam ser reconstruídas ou remodeladas em razão das suas pequenas dimensões, posição fora do alinhamento ou más condições de higiene ou estética».

Em torno de tal possibilidade a lei tece todo um regime jurídico em que se prevê expressamente a fixação de planos gerais de reconstrução sempre que as casas a renovar constituam um conjunto; se admite o financiamento pelo Estado das obras de renovação; se regula a desocupação dos prédios por via administrativa e finalmente se determina, para as hipóteses de expropriação, que a entidade expropriante providencie no sentido de ser proporcionada nova habitação aos moradores em comprovada situação de carência.

Anos mais tarde, o Governo, com a publicação do Decreto-Lei n.º 40 616, de 28 de Maio de 1956, através do qual foram conferidos à Câmara Municipal do Porto os meios jurídicos e financeiros necessários à resolução do chamado problema das «ilhas», veio impulsionar a primeira iniciativa de vulto no domínio da renovação urbana tal como fora concebida pela Lei n.º 2030.

A execução do Decreto-Lei n.º 40 616 permitiu, na verdade, colher uma experiência muito útil, no que se refere, designadamente, à eficácia dos instrumentos jurídicos por ele postos em vigor e ao seu confronto com os institutos consagrados pela Lei n.º 2030.

Fruto em boa parte dessa experiência são já as normas que, no diploma definidor das bases jurídicas indispensáveis à prossecução de uma política de solos adequada às novas necessidades do desenvolvimento urbanístico, se referem expressamente ao problema da renovação urbana, estruturando os meios indispensáveis a uma actuação mais eficaz da Administração.

Reconhece-se, porém, que há aspectos importantes no desenvolvimento de qualquer plano de renovação que não foram ainda objecto de adequada previsão normativa, nomeadamente os que respeitam ao realojamento dos ocupantes dos conjuntos a renovar, ao estabelecimento de um direito de reocupação dos primitivos fogos depois de renovados, bem como aos reflexos nos contratos de arrendamento das obras de beneficiação quando a cargo dos senhorios.

Por isso se tomou a iniciativa da publicação do presente diploma, que mais não pretende que aperfeiçoar e completar os meios existentes, por forma a tornar possível a realização sistemática de obras de renovação onde venham a mostrar-se mais necessárias.

Espera-se, assim, com os resultados apurados na sua aplicação, a acrescentar aos das experiências já levadas a cabo, tornar possível a estruturação conveniente do instituto da renovação de sectores urbanos no futuro diploma básico do urbanismo, actualmente em preparação.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. A elaboração e execução de planos de urbanização de pormenor visando a renovação de sectores urbanos sobreocupados ou com más condições de salubridade, solidez, estética ou segurança contra risco de incêndio cabe ao Fundo de Fomento da Habitação ou às câmaras municipais e obedecerá ao disposto no presente diploma.

2. Compete ao Ministro das Obras Públicas a aprovação dos planos de urbanização referidos no número anterior, sempre que a iniciativa da sua elaboração pertença ao Fundo de Fomento da Habitação, ou quando se verifique uma das hipóteses previstas no n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro.

Art. 2.º — 1. Para execução dos planos referidos no artigo anterior o Fundo de Fomento da Habitação ou as câmaras municipais determinarão, precedendo vistoria realizada nos termos do § 1.º do artigo 51.º do Código Administrativo, a demolição total ou parcial das construções e a execução das obras necessárias à renovação dos sectores abrangidos.

2. Sempre que a desocupação dos prédios abrangidos seja necessária à execução das obras referidas no número anterior, o Fundo de Fomento da Habitação ou as câmaras municipais ordenarão o respectivo despejo sumário, que deverá executar-se no prazo de trinta dias.

3. No caso de as operações de renovação abrangem construções pertencentes a várias pessoas, as entidades competentes procederão à sua expropriação, total ou parcial, sempre que os interessados não apresentem, no prazo fixado, acordo sobre os encargos com a realização das obras e o exercício do direito de propriedade sobre as construções que vierem a substituir as primitivas.

4. As expropriações referidas nos números anteriores regem-se, além de outra legislação, pelo disposto na Lei n.º 2142, de 14 de Maio de 1969, e no Decreto-Lei n.º 278/71, de 23 de Junho, na parte aplicável.

Art. 3.º — 1. A execução de quaisquer obras, bem como o prazo para a sua conclusão, serão notificados aos proprietários por carta registada com aviso de recepção e constarão de edital a afixar nos paços do concelho e de anúncio a publicar num jornal da sede do concelho ou num dos jornais mais lidos na localidade.

2. Sempre que não seja possível proceder à notificação referida no número anterior, o prazo para a conclusão das obras conta-se a partir da publicação do último anúncio.

Art. 4.º — 1. Quando os trabalhos referidos no artigo 2.º não sejam executados no prazo fixado, as entidades competentes poderão ocupar os respectivos

prédios a fim de mandar proceder à imediata execução das obras por conta dos proprietários.

2. A cobrança das importâncias despendidas por força do disposto no número anterior compete, na falta de pagamento voluntário, aos tribunais das contribuições e impostos, constituindo título executivo a certidão passada pelos serviços do Fundo de Fomento da Habitação ou das câmaras municipais donde constem todos os requisitos referidos no artigo 156.º do Código de Processo das Contribuições e Impostos e demais legislação aplicável.

Art. 5.º — 1. O Fundo de Fomento da Habitação ou as câmaras municipais poderão, a requerimento dos interessados, elaborar os projectos e executar os trabalhos de renovação urbana.

2. As quantias devidas pela realização das actividades referidas no número anterior, acrescidas dos juros legais, poderão ser pagas em anuidades mediante prévia deliberação das câmaras municipais ou despacho do Ministro das Obras Públicas.

Art. 6.º Os créditos a que se referem os artigos 4.º e 5.º gozam de privilégio imobiliário, graduado a seguir à alínea b) do artigo 748.º do Código Civil.

Art. 7.º — 1. Os trabalhos previstos neste diploma serão precedidos de realojamento dos ocupantes, sempre que a desocupação se revele indispensável à sua execução ou se mostre excedida a capacidade habitacional das edificações.

2. Os ocupantes desalojados, nos termos do número anterior, terão direito a reocupar os fogos que habitavam, em conformidade com o disposto no presente diploma.

3. Para efeitos do disposto no n.º 1, o Fundo de Fomento da Habitação ou as câmaras municipais criarão novos núcleos habitacionais, devidamente localizados e equipados, os quais se destinarão prioritariamente aos moradores desalojados nos termos que vierem a ser fixados em despacho do Ministro das Obras Públicas.

4. O Governo incentivará a promoção económico-social das populações das áreas sujeitas a operações de renovação.

Art. 8.º — 1. A utilização das edificações situadas em áreas sujeitas a operações de renovação urbana depende de licença municipal, na qual se fixará a sua capacidade habitacional.

2. À licença de utilização é aplicável o disposto no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 166/70, de 15 de Abril.

3. A reocupação de prédios sem prévia licença municipal ou em desconformidade com ela será punida com a multa de 10 000\$.

Art. 9.º — 1. Os fogos das edificações situadas em áreas sujeitas a operações de renovação não podem ser locados ou sublocados de forma que neles fique residindo mais de um agregado familiar ou seja excedida a sua capacidade habitacional.

2. A infracção ao disposto no número anterior implica a aplicação da multa de 10 000\$ aos locadores ou sublocadores e o despejo sumário dos ocupantes até se assegurar o seu cumprimento, pela ordem seguinte:

- a) Os que não se integrem em agregado familiar residente no fogo;
- b) Os agregados familiares que excedam a capacidade habitacional do fogo;

c) Os agregados familiares que residam há menos tempo no fogo.

3. Os ocupantes despejados nos termos do número anterior terão direito a uma indemnização correspondente a cinco anos de renda, salvo se o senhorio lhes facultar habitação satisfatória, no prazo de dez dias, por igual renda mensal e dentro da mesma localidade.

Art. 10.º — 1. O direito de permanência ou reocupação das edificações situadas em áreas sujeitas a operações de renovação será atribuído prioritariamente, aos agregados familiares, pela ordem seguinte:

- a) Aos que residam há mais tempo no prédio e na zona;
- b) Aos que tenham maior número de filhos a seu cargo;
- c) Aos que sejam constituídos por maior número de pessoas;
- d) Aos que tenham menor rendimento *per capita*.

2. Os ocupantes que não se integrem em qualquer agregado familiar residente na área serão realojados em conformidade com os seguintes factores de prioridade:

- a) Maior permanência na zona;
- b) Maior número de anos de idade;
- c) Menor rendimento;
- d) Maior proximidade dos locais de trabalho.

3. As ordens de prioridade referidas nos números anteriores são estabelecidas sem prejuízo da preferência sempre dada aos ocupantes que sejam simultaneamente titulares do direito de propriedade de superfície ou de usufruto sobre o respectivo prédio ou parte dele.

Art. 11.º Os contratos de locação ou sublocação celebrados com violação do disposto nos artigos anteriores são nulos, podendo o Fundo de Fomento da Habitação ou as câmaras municipais ordenar o despejo sumário dos ocupantes.

Art. 12.º — 1. A atribuição de novos fogos, construídos ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 7.º, será feita a título precário, mediante licença passada de acordo com o regime estabelecido no Decreto n.º 35 106, de 6 de Novembro de 1945, na parte aplicável.

2. Os valores médios das taxas a cobrar serão fixados em face do estudo económico a elaborar para cada núcleo, segundo directrizes gerais a fixar em portaria do Ministro das Obras Públicas em que se atenda à situação financeira dos agregados a que se destina cada habitação.

Art. 13.º — 1. Quando a extensão e complexidade das operações de renovação urbana a efectuar o justifiquem, o Governo pode autorizar a constituição, a título eventual, de gabinetes técnicos por onde corrao todos os assuntos com ela relacionados.

2. No âmbito dos trabalhos de renovação e quando nisso houver conveniência o Fundo de Fomento da Habitação ou as câmaras municipais podem autorizar, com dispensa de quaisquer formalidades, a elaboração de projectos, fiscalização de obras ou quaisquer trabalhos urgentes ou especializados em regime de prestação de serviços ou de empreitada.

Art. 14.º — 1. Os senhorios das edificações remodeladas, beneficiadas ou reconstruídas parcialmente nos termos do presente diploma terão direito a um aumento de renda até ao limite correspondente a um juro de 8 por cento sobre a importância despendida.

2. Nos casos em que seja determinada a construção ou reconstrução total da edificação, o senhorio poderá exigir dos inquilinos beneficiados pelas obras a renda que for fixada por avaliação fiscal.

3. Aos inquilinos que se encontrem em qualquer das situações previstas no artigo 256.º do Código Administrativo poderão ser concedidos subsídios não reembolsáveis que não excedam a diferença entre a renda paga antes da realização das obras e a fixada posteriormente.

Art. 15.º Os registos de transmissão das construções e terrenos adquiridos pelo Fundo de Fomento da Habitação ou pelas câmaras municipais para a execução das operações de renovação urbana, bem como os que se mostrem necessários para as tornar possíveis, serão efectuados nas conservatórias de registo predial, com preterição dos demais, dentro dos vinte dias imediatos ao da apresentação do respectivo requerimento.

Art. 16.º O financiamento das operações de renovação urbana previstas neste diploma, bem como a aquisição dos terrenos necessários à sua realização, incluindo a construção dos núcleos habitacionais referidos no n.º 3 do artigo 7.º, terão lugar nos termos do Decreto-Lei n.º 576/70, de 24 de Novembro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. —
Marcello Caetano — António Manuel Gonçalves Raposo — Manuel Artur Cotta Agostinho Dias — Rui Alves da Silva Sanches.

Promulgado em 29 de Dezembro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.