



CÂMARA MUNICIPAL DE VILA DO PORTO

MINUTA DE ATA N.º 2/2021

**REUNIÃO ORDINÁRIA PÚBLICA DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA DO
PORTO REALIZADA A 1 DE FEVEREIRO DE 2021**

PRESIDENTE:

- CARLOS HENRIQUE LOPES RODRIGUES

VEREADORES/A:

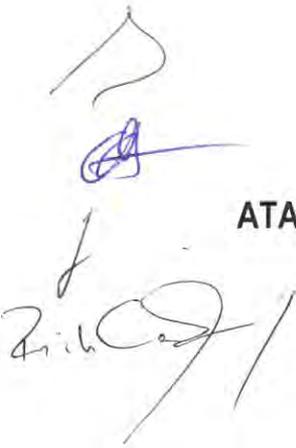
- EZEQUIEL DOS SANTOS GASPAREIRA ARAÚJO

- JOAO CARLOS CHAVES DE SOUSA BRAGA

- RICARDO PEDRO AMARAL DE CARVALHO E SOUSA

SECRETÁRIO:

- NELSON FILIPE PEREIRA DA SILVEIRA



**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA PÚBLICA DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA
DO PORTO REALIZADA A 1 DE FEVEREIRO DE 2021**

ATA NÚMERO DOIS DE DOIS MIL E VINTE E UM

Ao primeiro dia do mês de fevereiro do ano dois mil e vinte e um, no edifício dos Paços do Concelho do Município e Sala das Sessões, reuniu a Câmara Municipal de Vila do Porto, reuniu a Câmara Municipal de Vila do Porto, sob a Presidência do Excelentíssimo Senhor Carlos Henrique Lopes Rodrigues, estando presentes os Vereadores Ezequiel dos Santos Gaspar Pereira Araújo, João Carlos Chaves de Sousa Braga, Ricardo Pedro Amaral de Carvalho e Sousa.

A reunião foi secretariada pelo Chefe de Divisão Administrativa e Financeira, Nelson Filipe Pereira da Silveira.

ABERTURA DE REUNIÃO

Verificada a existência de quórum, o Senhor Presidente declarou aberta a reunião às 09:30 horas, passando a Câmara a tratar dos assuntos constantes da ordem de trabalhos.

APROVAÇÃO DE ATA

Foi presente para discussão e aprovação a ata n.º 1/2021 respeitante à reunião ordinária deste órgão executivo ocorrida no dia 15/1/2021 que, posta a votação, foi aprovada por unanimidade.

PERIODO ANTES DA ORDEM DO DIA

AUSENCIA DE VEREADORA: A Vereador Leonor de Chaves Batista não esteve presente por se encontrar a gozar de férias, tendo comunicado essa impossibilidade com a devida antecedência.

A Câmara tomou conhecimento e deliberou, por unanimidade, justificar a referida falta.

PERIODO ORDEM DO DIA



CAMINHOS VICINAIS; ARRUAMENTOS PÚBLICOS; DESTAQUE; INDEFERIMENTO DE CERTIFICAÇÃO DE DESTAQUE: Presente o requerimento da Senhora Paula Maria de Fraga Borges Pacheco, no qual requer a emissão de certidão de destaque de uma parcela de terreno, sito na Avenida de Santa Maria, freguesia e concelho de Vila do Porto, nos termos da alínea d) do artigo 6º do Decreto-Lei nº 555/99, de 16 de dezembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei nº 136/2014, de 9 de setembro.

Tem o parecer jurídico, emitido pelo Dr. Carlos Farinha, no sentido de indeferimento, o qual se dá aqui por transcrito ficando cópia apensa à minuta desta ata, registado com o nº 3918, de 07/10/2020.

Tem parecer do Arquiteto Paulo Macedo do seguinte teor:

«A pretensão deverá ser indeferida com fundamento no parecer jurídico com o registo de entrada nº 3918, de 07/10/2020, remetido à requerente através do ofício refª saída nº 8043 de 12/10/2020.

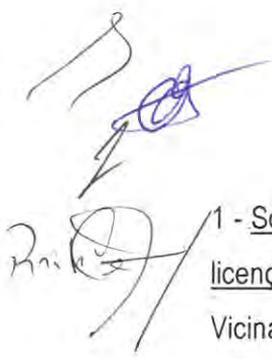
Na oportunidade, registamos que os elementos instrutórios do requerimento omitem a garagem existente a que corresponde a licença nº 42 de 15/11/1990, e eventualmente outras edificações que constam na planta de localização (fotografia aérea) conforme já foi identificado no processo a que corresponde o alvará de construção nº 21/2019.

Em face da correspondência trocada entre a CMVP e a CRCPN de Vila do Porto em 2009, e da ausência de registo dos documentos enviados à CRP, bem como à diferença de áreas – 1232 m² constante nas comunicações e 1353 m² registado – sugerimos que seja consultado na CRP e obtidas cópias do histórico de todos os registos para que constem no processo.»

A requerente após tomar conhecimento do indeferimento da certidão de destaque apresentou, em sede de audiência escrita, o documento registado com o nº 5064/2020, de 07/12/2020, o qual se dá aqui por transcrito ficando o mesmo apenso à minuta desta ata.

Para análise do documento acima identificado o Jurista Dr. Carlos Farinha solicita, previamente, a apreciação de diversas questões factuais, as quais foram analisadas pelo Arquiteto Paulo Macedo, o qual deu cumprimento ao solicitado, através do parecer emitido a 08/01/2021, cujo teor abaixo se transcreve:

«Relativamente às questões formuladas pelo Sr. Dr. Carlos Farinha, esclarecemos:



1 - Sobre o procedimento de destaque, que foi requerido posteriormente à emissão do alvará de licença de construção de garagem e à inviabilização do acesso automóvel pelo "caminho Vicinal":

1.1 - A operação de destaque está consignada no n.º 4 do art.º 6.º do RJUE, na condição que as duas parcelas resultantes do destaque confrontem com ARRUAMENTOS públicos;

1.2 - O n.º 8 do mesmo artigo vincula a obrigação de serem realizadas operações urbanísticas, sempre que necessário e onde se incluem as obras de urbanização e de infraestruturação identificadas no art.º 6.º do PDM;

1.3 - O art.º 17.º do PDM estabelece as exigências de infraestruturação aplicáveis a todas as operações urbanísticas, onde o destaque está incluído pelo disposto no n.º 8 do art.º 6.º do RJUE;

Em resumo, e restringindo ao destaque, ou seja, omitindo a ciclovia, o destaque só será viável desde que:

- a requerente assuma o projeto, o licenciamento e a execução das obras de urbanização de toda a extensão do "caminho vicinal" - com as características de acesso pedonal, circulação de veículos, estacionamento, rede de abastecimento de água, rede de esgotos domésticos e pluviais, telecomunicações e iluminação pública previstas na alínea h) do n.º 14 do Anexo I da Portaria 113/2015 de 22 de abril - e que conferirá frente urbana para a parcela a destacar, conforme vinculado no n.º 4 e no n.º 8 do art.º 6.º do RJUE e no art.º 17.º e na alínea d) do art.º 48.º (Acesso por via pública devidamente pavimentada e infra-estruturada) do PDM;

- A requerente justifique que na parcela a destacar e na parcela remanescente as edificações existentes e que se encontram em construção cumprem individualmente os parâmetros e os índices urbanísticos aplicáveis à classe de espaço (art.º 49.º do PDM).

Os elementos instrutórios do pedido de destaque não incluíram a realização das obras de urbanização, que estão sujeitas a procedimento de licença administrativa conforme reza a alínea b) do n.º 2 do art.º 4.º do RJUE. Contrariamente, o pedido de destaque foi fundamentado no entendimento que o "caminho vicinal" no seu atual estado, onde não circulam veículos e que não está identificado no PDM como infraestruturas de transporte, constitui frente urbana suficiente para atender os requisitos do n.º 4 do art.º 6.º do RJUE (confrontar com arruamento público), do art.º 6.º do PDM, do art.º 17.º do PDM, n.º 4 e n.º 8 do art.º 6.º do RJUE e do art.º 17.º e na alínea d) do art.º 48.º do PDM.

Tendo-se verificado que o "caminho vicinal" não está identificado no PDM como artéria viária do domínio público municipal, não está dotado das características exigidas no PDM e no EVCTRAA para que a parcela a destacar confronte com arruamento público, a CMVP indeferiu a pretensão.

2 - Sobre a ciclovia

A ciclovia será um equipamento público estruturante para o desenvolvimento do concelho e qualidade de vida do público em geral e dos munícipes em particular, conforme reconhecido na aprovação da candidatura a fundos comunitários.

O "caminho vicinal" apresenta:

- Perfil transversal de largura irregular, mas de impossível materialização das características mínimas dos arruamentos estabelecidas no art.º 71.º do PDM, no EVCTRAA e no RTSCIE (art.º 4.º);
- Perfil longitudinal irregular com atravessamento pela Ribeira dos Poços e com interseção condicionada na avenida de St. Maria que incumpr o EVCTRAA e o RTSCIE (art.º 4.º);
- Inserção em servidão do domínio hídrico intrínseco à Ribeira dos Poços e atravessado por aqueduto dimensionado para a circulação condicionada de veículos de manutenção da linha e margens da ribeira e do coletor de drenagem de esgotos residuais;
- Confrontação a norte/nascente com os tardoze de prédios urbanos consolidados e com frente urbana para a Av. de Santa Maria,

pelo que não é tecnicamente viável a execução de perfil transversal que integre faixa de rodagem de veículos, estacionamento, passeio e ciclovia.

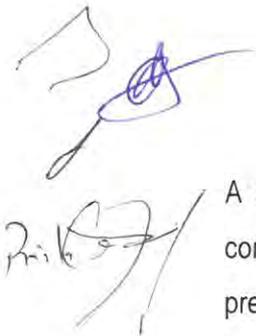
O "cominho vicinal" está inserido em "Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública", conforme vinculado no art.º 6.º do PDM, por força da inserção em margens de curso de água (alínea a) do n.º 2) e integração de infraestruturas de utilidade pública (n.º 5).

3 – Não consta no arquivo da CMVP qualquer processo de destaque requerido anteriormente para o prédio em causa, ou para qualquer outro prédio nas mesmas condições, que tenham sido deferidos.

4 – Sobre a carta militar

Desconhecemos o vínculo legal da carta militar. Contudo, temos presente que a elaboração da revisão do PDM teve também como referência a carta militar para verificação no "terreno" das artérias viárias ativas e das linhas de água, pelo que a não inclusão do "caminho vicinal" nas infraestruturas de transporte reforça a interpretação da CMVP que não é arruamento público.»

Na sequência dos esclarecimentos prestados pelo Arquiteto Paulo Macedo, o Jurista Dr. Carlos Farinha emite o seguinte parecer, do qual se dá aqui por transcrito, ficando o mesmo apenso à minuta desta Ata.



A Câmara tomou conhecimento e deliberou por unanimidade indeferir a presente pretensão, considerando o teor do parecer jurídico emitido pelo Dr. Carlos Farinha e informação técnica prestada pelo Arq. Paulo Macedo, nesta sede.

PROPOSTA DE ABERTURA DE PROCEDIMENTO CONCURSAL COMUM PARA CONSTITUIÇÃO DE RELAÇÃO JURÍDICA DE EMPREGO PÚBLICO ATRAVÉS DA CELEBRAÇÃO DE CONTRATO DE TRABALHO EM FUNÇÕES PÚBLICAS POR TEMPO INDETERMINADO, DESTINADO AO PREENCHIMENTO DO SEGUINTE POSTO DE TRABALHO:

- 1 (um) posto de trabalho para a carreira e categoria de Técnico Superior (Área de Ação Social);

A Câmara Municipal de Vila do Porto tomou conhecimento e deliberou por unanimidade:

- Aprovar o Mapa Anual Global Consolidado de Recrutamento conforme proposta apresentada pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila do Porto;
- Emitir parecer favorável, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 209/2009, de 3 de setembro, ao recrutamento do posto de trabalho em epígrafe identificado tendo em vista a constituição de relação jurídica de emprego público, através da celebração de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, nos termos e limites do Mapa Anual Global Consolidado de Recrutamento e conforme previsto no Mapa de Pessoal da Câmara de Vila do Porto para o corrente ano, de acordo com a proposta apresentada pelo Presidente da Câmara Municipal, em anexo;

2.ª ALTERAÇÃO AO PLANO PLURIANUAL DE INVESTIMENTOS (PPI) E GRANDES OPÇÕES/AMR DO PLANO DO ANO ECONÓMICO DE 2021: Em harmonia com o disposto nos pontos 8.3.1.1 e 8.3.1.2. do Decreto-Lei n.º 54-A/99, de 22 de fevereiro, a Câmara deliberou, por unanimidade, aprovar a 2.ª Alteração ao PPI/GOP/AMR no valor de 69.000 € (sessenta e nove mil euros).

REGULAMENTO MUNICIPAL DE ATRIBUIÇÃO DE GALARDOES DO MUNICIPIO DE VILA DO PORTO - PARTICIPAÇÃO PROCEDIMENTAL: O Sr. Presidente da Câmara informou da pretensão de regulamentar sobre a atribuição de Insígnias, Medalhas e Galardões Municipais e que, nesta sequência, o início do procedimento será publicitado e divulgado nos termos do artigo 98º do CPA, aprovado pelo DL n.º 4/2015, de 07 de janeiro

A Câmara tomou conhecimento.

Handwritten notes and signatures in the top right corner, including a large '7' and a signature that appears to be 'Z. C. F.'.

PEDIDO DE PAGAMENTO DO CONSUMO DE ÁGUA EM PRESTAÇÕES: Presente um requerimento datado de 18/1/2021 de [REDACTED], titular do contrato de fornecimento de água com o código de consumidor nº 50755, a requerer o pagamento de valores em dívida no valor de 919.19 €, em 12 prestações.

A Câmara tomou conhecimento e deliberou, por unanimidade, deferir o presente pedido.

ACERTO DE FATURAÇÃO 1/2021: Presente requerimento n.º 1/2021 datado de 09/12/2020 do utente [REDACTED], a solicitar acerto de faturação referente aos processamentos de novembro e dezembro de 2020, devido a derrame oculto.

O Serviço de Águas da DAF, através de informação datada de 26/1/2020, confirma a ocorrência e informa do valor da eventual correção.

A Câmara tomou conhecimento e deliberou, por unanimidade, considerando a informação apresentada pelo Serviço de Águas da DAF, deferir o presente pedido de acerto de faturação.

APOIO À MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE HABITABILIDADE DAS FAMÍLIAS – CONCESSÃO DE APOIO: Presente para apreciação e eventual aprovação, a informação emitida pelo fiscal municipal, datada de 28 de janeiro de 2021, a informar que os trabalhos pretendidos pelo requerente [REDACTED], para a criação das condições de habitabilidade na sua habitação sita no lugar da Rua do Mercado, n.º 5, freguesia de Vila do Porto, concelho de Vila do Porto, estão orçados em 3.490 € (três mil quatrocentos e noventa euros).

A Câmara tomou conhecimento e reconhecendo a urgência da intervenção, em harmonia com o preconizado em Regulamento Municipal de Apoio à Melhoria das Condições de Habitabilidade das Famílias, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 5º e, ainda, ao abrigo da alínea u) do n.º 1 do artigo 33º da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, alterado pela Lei nº 69/2015, de 16 de julho, deliberou, por unanimidade, apoiar financeiramente o requerente no valor de 3 490 € (três mil quatrocentos e noventa euros) para a criação das condições acima referidas.



APOIO FINANCEIRO À ATIVIDADE ASSOCIATIVA DO CONCELHO NO ANO DE 2021:

Apreciados os planos de atividades para o ano de 2021, a Câmara deliberou por unanimidade, conceder apoio financeiro às seguintes entidades, ao abrigo da alínea u) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação dada pela Lei n.º 69/2015, de 16 de julho e ainda, de acordo com as normas regulamentares de apoio à atividade desportiva no Concelho de Vila do Porto:

- **Associação de Basquetebol da Ilha de Santa Maria**, no montante global de 6 936 € (seis mil novecentos e trinta e seis euros);
- **Associação de Andebol da Ilha de Santa Maria**, no montante global de 3 040 € (três mil e quarenta euros);
- **Casa do Povo de São Pedro**, no montante global de 1 178 € (mil cento e setenta e oito euros);
- **Grupo Desportivo de São Pedro**, no montante global de 6 875,50 € (seis mil oitocentos e setenta e cinco euros e cinquenta cêntimos), sendo 2 100 € (dois mil e cem euros), pagos através da rubrica orçamental 080701 – Promoção do Destino Turístico, por estarem enquadrados no artigo 19º das NAAD.
- **Clube Desportivo “Os Marienses”**, no montante global de 56 853 € (cinquenta e seis mil oitocentos e cinquenta e três), sendo 43 000 € (quarenta e três mil euros) pagos através da rubrica orçamental 080701 – Promoção do Destino Turístico, por estarem enquadrados no artigo 19º das NAAD.
- **Agrupamento de Escuteiros de Santa Maria**, no montante global de 6 000 € (seis mil euros);
- **Núcleo do Sporting Clube de Portugal da Ilha de Santa Maria**, no montante global de 7 266 (sete mil duzentos e sessenta e seis euros);
- **Clube de Pesca Os Cagarros**, no montante global de 2 450 € (dois mil quatrocentos e cinquenta euros), sendo este valor pago através da rubrica orçamental 080701 – Promoção do Destino Turístico, por estar enquadrado no artigo 19º das NAAD.
- **Clube Naval de Santa Maria**, no montante global de 15 000 (quinze mil euros), sendo este valor pago através da rubrica orçamental 080701 – Promoção do Destino Turístico, por estar enquadrado no artigo 19º das NAAD.

Mais deliberou, por unanimidade, que o pagamento destes apoios será processado nas condições previstas em contrato-programa a celebrar oportunamente.

CLUBE ANA DE SANTA MARIA – APOIO AO PLANO DE ATIVIDADES 2021 – RETIFICAÇÃO DA DELIBERAÇÃO DE 15/1/2021:

A 15 de janeiro de 2021, a Câmara deliberou por unanimidade conceder o montante de 33 764,68 € ao Clube Ana de Santa Maria. Porém, em virtude de o mapa de apoio a entidades associativas do Concelho ter sido atualizado, importa retificar a redação dessa deliberação para que passe a registar as alterações, entretanto ocorridas, nesse mapa.

Assim, considerando o descrito no aludido mapa, a Câmara delibera por unanimidade, ao abrigo da alínea u) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação dada pela Lei n.º 69/2015, de 16 de julho, conceder o montante global de 34 786,69 € (trinta e quatro mil setecentos e oitenta e seis euros e oitenta e nove cêntimos), para apoiar a concretização do seu Plano de Atividades. Mais deliberou, que o pagamento do valor de 2.500 € (dois mil e quinhentos euros) será pago através da rubrica orçamental 080701 – Promoção do Destino Turístico, por estar enquadrado no artigo 19º das Normas Regulamentares de Apoio à Atividade Desportiva e processado nas condições previstas em contrato-programa a celebrar oportunamente.

PROPOSTA DE 1ª ALTERAÇÃO AO REGULAMENTO DE APOIO NA COMPARTICIPAÇÃO MUNICIPAL DE MEDICAMENTOS E APARELHOS DE SAUDE: Presente para apreciação e eventual aprovação do executivo, a proposta de 1ª alteração ao Regulamento de Apoio na Comparticipação Municipal de Medicamentos e Aparelhos de Saúde tendo em vista integrar e clarificar a situação do idoso/a institucionalizado/a, bem como, esclarecer o limite de requerimentos por munícipe a apoiar.

A Câmara tomou conhecimento e deliberou por unanimidade, aprovar a 1ª alteração ao Regulamento de Apoio na Comparticipação Municipal de Medicamentos e Aparelhos de Saúde. Mais deliberou, por unanimidade, submeter a presente proposta de alteração a aprovação do órgão deliberativo.

RESUMO DE TESOURARIA: Presente o Resumo Diário de Tesouraria relativo a 29/1/2021 que apresenta um total de disponibilidades de 1.091.635,65 €, sendo de Operações Orçamentais 1.043.677,57 € e de Operações não Orçamentais de 47.958,08 €.

A Câmara tomou conhecimento.

FUNDOS DISPONÍVEIS A 29/1/2021: 329.269,68 €.

A Câmara tomou conhecimento.

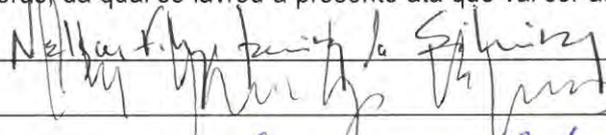
PERÍODO DE INTERVENÇÃO E ESCLARECIMENTO AO PÚBLICO: Após a ordem do dia, foi aberto o período de intervenção e esclarecimento ao público, nos termos do artigo 49.º da Lei n.º 75/2013, a de 12 de setembro, não se registando a comparência de munícipes.

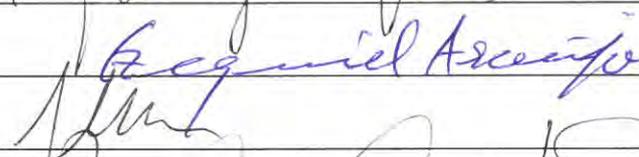
APROVAÇÃO DA ATA EM MINUTA

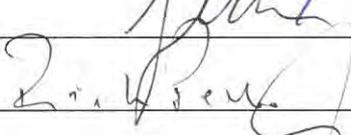
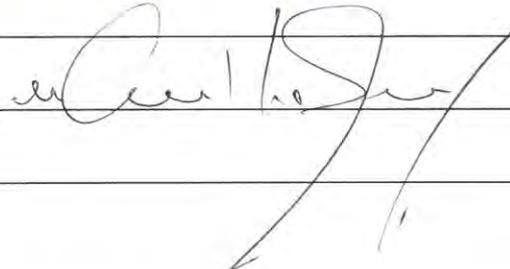
De acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 57.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar a ata em minuta a fim de produzir efeitos imediatos.

CONCLUSÃO DA ATA

E, não havendo mais assuntos a tratar, foi pelo Senhor Presidente encerrada a reunião eram 11:15 horas, da qual se lavrou a presente ata que vai ser assinada pelo Senhor Presidente e por mim, _____, que a secretariei.

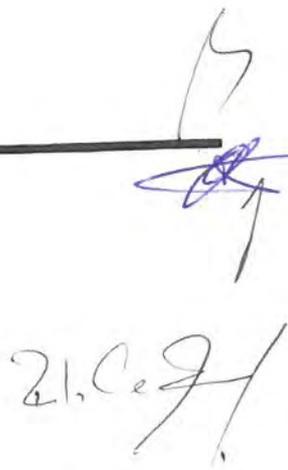




Ana Cabral - CM Vila do Porto

De: [Redacted] <[Redacted]>
Enviado: 4 de dezembro de 2020 17:31
Para: geral@cm-ciladoporto.pt; taxas@cm-viladoporto.pt
Assunto: Destaque - Audiência escrita
Anexos: S36BW-820120311580.pdf



Exmos. Senhores,

Na qualidade de mandatários da Senhora [Redacted], junto enviamos para vosso conhecimento audiência escrita, enviada ontem por correio, relativa ao indeferimento do destaque solicitado pela mesma.

Com os melhores cumprimentos

Raquel Pereira dos Santos
Associada Sênior | Senior Associate
Imobiliário e Veículos de Investimento | Real Estate and Investment Vehicles

Raposo, Sá Miranda
& Associados

Sociedade de Advogados, SP. RL

Faro • Leiria • Lisboa • Ponta Delgada • Porto
Cidade da Praia • Díli • Luanda • Macau
Maputo • Rio de Janeiro • São Paulo

Rua Rodrigo da Fonseca, n.º82, 1.º DL.
1250-193 Lisboa, Portugal
Tel. Phone: +351 213 714 940 • Fax: +351 213 882 685
E-mail: lisboa@pra.pt

www.pra.pt   

MUNICIPIO DE VILA DO PORTO

Registo N.º: 5064 /Ano: 2020
Entrada de 07/12/2020

Registado por: ana.cabral

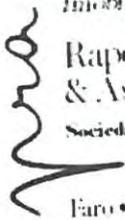
 Esta mensagem eletrónica, incluindo qualquer dos seus anexos, contém informação PRIVADA, CONFIDENCIAL E DE DIVULGAÇÃO PROIBIDA, e destina-se unicamente à pessoa e endereço eletrónico acima indicados. Se não for o destinatário desta mensagem, agradecemos que a elimine e nos comunique de imediato através do telefone +351 21 371 49 40 ou por e-mail para: mail@pra.pt

This electronic mail transmission, including any attachment hereto, contains information that is PRIVATE, CONFIDENTIAL AND PROTECTED FROM DISCLOSURE, and it is only for the use of the person and at the e-mail address above indicated. If you have received this electronic mail transmission in error please destroy it and notify us immediately through the telephone number +351 21 371 49 40 or at the e-mail address: mail@pra.pt

De: [Redacted] | PRA <[Redacted]>
Enviada: 3 de dezembro de 2020 10:47
Para: [Redacted] <[Redacted]>
Assunto: RE: Destaque - Audiência escrita

Segue digitalização para enviaves por mail

Cristina C. SERRAZINA
Associada Sênior | Senior Associate
Imobiliário e Veículos de Investimento | Real Estate and Investment Vehicles



Raposo, Sá Miranda
& Associados
Sociedade de Advogados, SPRL

Faro • Leiria • Lisboa • Ponta Delgada • Porto
Cidade da Praia • Dili • Luanda • Macau
Maputo • Rio de Janeiro • São Paulo

Rua Rodrigo da Fonseca, nº82, 1.º DLº
1250-193 Lisboa, Portugal
Tel./Phone: +351 213 714 940 • Fax: +351 213 882 635
E-mail: lisboa@pra.pt

www.pra.pt   

Esta mensagem eletrónica, incluindo qualquer dos seus anexos, contém informação PRIVADA, CONFIDENCIAL E DE DIVULGAÇÃO PROIBIDA, e destina-se unicamente à pessoa e endereço eletrónico acima indicados. Se não for o destinatário desta mensagem, agradecemos que a elimine e não comunique de imediato através do telefone +351 21 371 49 40 ou por e-mail para: mail@pra.pt

This electronic mail transmission, including any attachment hereby, contains information that is PRIVATE, CONFIDENTIAL AND PROTECTED FROM DISCLOSURE, and it is only for the use of the person and at the e-mail address above indicated. If you have received this electronic mail transmission in error, please destroy it and notify us immediately through the telephone number +351 21 371 49 40 or at the e-mail address: mail@pra.pt

B
[Handwritten signature]
2.1.2017



Handwritten notes and signatures in blue ink, including a checkmark and the initials 'R.S.M.' and 'C.R.'.

Câmara Municipal de Vila do Porto
Exmo. Senhor Presidente
Carlos Henrique Lopes Rodrigues
Largo Nossa Senhora da Conceição,
9580-539 Vila do Porto
Santa Maria, Açores

Registada

Data: 3 de dezembro de 2020

Assunto: Proposta de indeferimento de certidão de destaque

Exmo. Senhor Presidente,

Junto enviamos em anexo a audiência escrita à proposta de indeferimento do destaque remetida para nosso conhecimento através do ofício com a referência de saída/8043 de 12 de outubro de 2020.

Cristina C. Serrazina

Câmara Municipal de Vila do Porto
Exmo. Senhor Presidente
Carlos Henrique Lopes Rodrigues
Largo Nossa Senhora da Conceição,
9580-539 Vila do Porto
Santa Maria, Açores

Assunto: Resposta à notificação de indeferimento da certidão de destaque de parcela de terreno.

Exmo. Senhor Presidente:

████████████████████, com o número de contribuinte ██████████, na qualidade de proprietária do prédio urbano descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila do Porto sob o número 309 e inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 1560, sito na Avenida de Santa Maria n.º 14, freguesia e concelho de Vila do Porto, vem expor e requer a V. Exa., o seguinte:

1.º

Fomos notificados do indeferimento da certidão de pedido de destaque através do V e-mail com referência de saída/8151/2020 de 26 de outubro de 2020 com fundamento no parecer jurídico com o registo de entrada n.º 3918 e remetido para nosso conhecimento através do ofício com a referência de saída/8043 de 12 de outubro de 2020.

2.º

Dada a complexidade da matéria em análise, solicitámos através de e-mail datado de 12 de novembro, a prorrogação de um prazo de 20 (vinte) dias para elaboração de audiência prévia.

3.º

Através de carta datada de 18 de novembro, com a V. referência de saída 9125/2020 foi concedido o prazo de 10 (dez) dias úteis para apresentação da presente audiência escrita.

4.º

Estando em tempo e não nos conformando com a proposta de indeferimento, somos a elencar o seguinte:

I – PRELEMINARMENTE:

A) ENQUADRAMENTO GERAL

5.º

A Requerente é dona, legítima proprietária e possuidora do imóvel sito em Avenida de Santa Maria, freguesia de Vila do Porto, descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila do Porto sob o número 309, freguesia de Vila do Porto e inscrito na matriz predial sob o artigo 1560. doravante o “Imóvel”.

6.º

Nos termos da certidão predial, o Imóvel confronta a norte com a Avenida de Santa Maria, a sul com Caminho Vicinal, a nascente com Herdeiros de [REDACTED] e a poente com fazenda nacional e caminho vicinal.

7.º

Nos termos do Plano Diretor Municipal de Vila do Porto (adiante designado abreviadamente por “PDM”) o Imóvel encontra-se situado em zona urbana consolidada.

8.º

Desde 2014, e cientes dos requisitos para requerer o destaque de uma parcela de terreno, que a Requerente tem contactos informais e verbais com a Câmara Municipal de Vila do Porto (adiante designada abreviadamente por “CMVP”), sobre essa possibilidade.

9.º

A CMVP sempre afirmou à Requerente que a pretensão de destacar uma parcela de terreno era possível e não haveria qualquer impedimento à mencionada pretensão, uma vez que as parcelas resultantes do destaque confrontam com a via pública.

10.º

Face às sucessivas informações prestadas, nesse mesmo ano de 2014, a requerente solicitou todas as autorizações e requereu os procedimentos necessários para a construção de uma garagem a ser implantada na parcela de terreno a destacar.

11.º

Requerido o destaque da parcela de terreno, o mesmo foi indeferido por V. Exa., porque, alegadamente, e em oposição ao que afirmavam desde 2014, a parcela de terreno não confronta com uma estrada municipal, mas antes com uma servidão de infraestruturas e do domínio hídrico.

12.º

A CMVP afirmou ainda que na mencionada estrada não existe trânsito automóvel.

13.º

Conforme se demonstra pelas fotos anexas à presente audiência escrita como **Anexo I**, a mencionada afirmação é falsa, dado que o acesso ao Imóvel da Requerente é utilizado como estrada municipal, passando todo o tipo de veículos, incluindo os pesados. Também a Requerente e os restantes vizinhos accdem aos seus imóveis através dos seus veículos automóveis.

14.º

Como mencionado supra, em 2014 foi requerida a construção de uma garagem com acesso à parcela a destacar.

15.º

Apenas em 3 de julho de 2019, a ora requerente recebeu um ofício da CMVP com a saída 5178/2020, no qual afirmavam que a pretensão de construção da garagem se encontrava desconforme com o projeto aprovado pelo Alvará n.º 21/2019.

16.º

A alegada desconformidade prendia-se com a abertura de um vão de acesso a veículos no Imóvel e a instalação de um nicho de eletricidade.

17.º

Em resposta ao referido ofício, a Requerente demonstrou que o vão de acesso a veículos existe naquele local há mais de 30 (trinta) anos e sempre foi e continua a ser utilizado para o acesso de veículos ao Imóvel.

18.º

No que respeita ao nicho de eletricidade esta foi uma imposição da CMVP para que pudesse proceder ao licenciamento das obras particulares como poderão constatar dos ofícios remetidos por V. Exas., com a Saída/2204/2014 de 16 de outubro de 2014 e Saída/443/2019 de 16 de janeiro de 2019.

19.º

Com esta imposição da CMVP que, posteriormente, veio a alterar a posição previamente emitida, em manifesta má fé, a Requerente despendeu o montante de €4.936.83 (quatro mil, novecentos e trinta e seis euros e oitenta e três cêntimos).

20.º

De salientar que, até à receção deste ofício nunca tinha sido colocada em questão a admissibilidade da operação de destaque pela CMVP e sempre a possibilidade de o destaque ser requerido foi por diversas vezes abordado em reuniões informais e de pedidos de esclarecimento (informais) junto dos serviços de arquitetura da CMVP.

21.º

Ora, por aqui se começa a demonstrar a postura da CMVP na tentativa de evitar o deferimento do destaque, quer com a alegação de servidões, quer com a criação de obstáculos ao licenciamento das obras particulares realizadas na garagem e autorizadas pela CMVP.

22.º

No entanto, dada a alteração de entendimento quer quanto ao vão da garagem quer quanto ao destaque, a ora Requerente respondeu à carta de V. Exa, tendo recebido em réplica resposta da CMVP, com o ofício de Saida/5369/2020 de 30 de julho de 2020, no qual V. Exa., admite a existência de um projeto para uma ciclovia que passaria, justamente, por esta estrada e que conforme as condicionantes do local, o mencionado troço da ciclovia não permitia o acesso de veículos ao Imóvel da Requerente, permitindo a CMVP a manutenção de apenas um vão de acesso pedonal

23.º

No ofício de V. Exa., voltam a tratar o caminho municipal, erradamente, por servidão.

24.º

A estrada que confronta a sul e a poente com o Imóvel está descrito na certidão da conservatória do registo predial como caminho vicinal. Com o decurso do tempo a estrada passou a municipal e não a servidão como demonstraremos infra.

25.º

O mencionado caminho ou estrada encontra-se constituído desde tempos imemoriais e não pode ser desprovido da sua função pública nem da sua utilização.

26.º

Em 21 de setembro de 2020, ocorreu uma assembleia municipal onde a propósito da discussão sobre o orçamento da CMVP para 2021 e no seguimento de pedidos de esclarecimento se discutiu a possibilidade de um concurso a fundos comunitários para a construção de uma ciclovia que terá passagem pela estrada municipal que confronta com o Imóvel.

27.º

Nessa assembleia foi discutido a importância do fundo comunitário para a construção da ciclovia e para a resolução de problemas com as infraestruturas da rede abastecimento de água e da rede de esgotos da zona habitacional do aeroporto.

B) DA LEGALIDADE DO DESTAQUE

28.º

Conforme supra exposto, a Requerente solicitou a certidão de destaque de duas parcelas de terreno que confrontam com caminhos ou estradas municipais, a qual foi indeferida por V. Exas., uma vez que entendem tratar-se de uma servidão.

29.º

Ora, o destaque consubstancia o fracionamento da propriedade que se dá pela divisão de uma parcela de terreno em duas e que assenta em certidão emitida pela Câmara Municipal, comprovativa dos requisitos do destaque.

30.º

O Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (RJUE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, com a redação hoje vigente, dispõe, no n.º 4, do artigo 6.º, o seguinte sobre o destaque: *“Os atos que tenham por efeito o destaque de uma única parcela de prédio com descrição predial que se situe em perímetro urbano estão isentos de licença desde que as duas parcelas resultantes do destaque confrontem com arruamentos públicos.”*

31.º

Do mencionado n.º 4 do artigo 6.º extrai-se que nos perímetros urbanos o destaque depende de ambas as parcelas dele resultantes confrontarem com arruamentos públicos e do destaque se sujeitar também às normas regulamentares aplicáveis, neste caso, em razão do território, com são as constantes dos planos municipais de ordenamento do território.

32.º

Nos termos das Plantas de Ordenamento da 2.^a geração, o Imóvel situa-se dentro da área urbana consolidada, a qual se encontra estipulada no artigo 58.^o do Aviso n.^o 3279/2012 que publicou a revisão do PDM, e se define como as áreas incluídas nos perímetros urbanos dispondo de uma rede de arruamentos com todas as infraestruturas básicas de apoio à edificação, cujos lotes ou parcelas se encontram total ou maioritariamente ocupados por edificações.

33.^o

O artigo 10.^o do PDM estabelece que a *“classificação do solo como urbano visa a sustentabilidade, a valorização e o pleno aproveitamento das áreas urbanas, no respeito pelos imperativos de economia do solo e dos demais recursos territoriais.”*

34.^o

Conforme se comprova da consulta à planta de condicionantes, o Imóvel não tem quaisquer condicionantes.

35.^o

De acordo com o número 1 do artigo 14.^o do PDM, a planta de ordenamento integra as seguintes vias públicas de comunicação terrestre: *“a) Rede regional, constituída por estradas regionais principais (vias regulares) e estradas regionais secundárias (vias regulares); b) Rede municipal, constituída pelas estradas municipais e pelos caminhos municipais de 1.^o e de 2.^o; e c) Rede rural/florestal, constituída pelas restantes vias”*.

36.^o

O n.^o 2 do mesmo artigo estabelece que *“Todas as vias de comunicação terrestre inseridas em perímetro urbano não identificadas na planta de ordenamento são classificadas como estradas municipais”*.

37.^o

Verifica-se do traçado da planta de ordenamento que o Imóvel se encontra em consolidado urbano, como mencionado supra e que o troço de estrada que se situa em confrontação com o Imóvel não se encontra nem representado nem pavimentado.

38.^o

Ora o facto de a estrada não se encontrar pavimentada é única e exclusivamente imputável à CMVP que em desrespeito ao n.^o 4 do artigo 71.^o do seu PDM estipula que *“Sempre que possível, os arruamentos existentes devem ser reformulados de modo a cumprirem as características*

estabelecidas nos números 1 ou 3, conforme os casos, ou a aproximarem -se o mais possível delas”.

39.º

O n.º 1 do mencionado artigo estabelece que os arruamentos situados em solo urbano e destinados a trânsito automóvel têm de possuir determinadas características técnicas e geométricas adequadas à natureza e intensidade dos usos atuais ou previstos dos prédios que servem.

40.º

Também o artigo 21.º B do Estatuto das Vias de Comunicação Terrestre da Região Autónoma dos Açores (Decreto Legislativo Regional 39/2008/A) estabelece as características mínimas do perfil transversal tipo da plataforma das estradas e caminho municipais.

41.º

Aliás e a acrescer ao descrito supra, não se concebe como é que a CMVP não reconhece uma estrada municipal imposta pelo seu PDM e, no entanto, qualificou determinados troços como estrada municipal, apesar de não se encontrarem em perímetro urbano na sua totalidade (não obstante no PDM de 2ª geração, ter vindo a classificar o que antes já tinha reconhecido) e não se encontrarem também pavimentados, como por exemplo, o troço do Caminho rural Maria Dias.

42.º

Ainda que o PDM não tivesse classificado a estrada como municipal, aquela estrada existe há mais décadas e nos termos do n.º 4 do artigo 15.º do PDM “*Consideram-se ainda pré-existências todas as vias e espaços públicos existentes à data da entrada em vigor do PDM independentemente de estarem demarcadas na planta de ordenamento*”.

43.º

Também no Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores se estabelece em I.3.8 que o “*modelo territorial do PROTA aposta na urbanidade existente e emergente e na complementar ruralidade, sendo que a distinção entre solo urbano e solo rural não deve ser a existência de edificações de ocupação permanente, temporária ou com fins turísticos, mas sim a faculdade de lotear, como fator diferenciador e verdadeiramente identificador dos espaços urbanos*”.

44.º

De denotar que dos planos e diplomas mencionados não é enquadrável qualquer servidão que eventualmente tivesse cabimento em algum dos seus artigos, pelo que não se entende como pode a CMVP entender tratar-se de uma servidão.

45.º

Não obstante o descrito supra não deixar qualquer dúvida quanto à estrada ou caminho que confronta com o Imóvel ser público, cumpre esclarecer o seguinte:

46.º

A noção de caminho público decorre de uma interpretação restritiva do Assento do STJ de 19 de abril de 1989 – agora com valor de acórdão de uniformização de jurisprudência – segundo a qual são públicos os caminhos que, desde tempos imemoriais, estão no uso direto e imediato do público para fins de utilidade pública.

47.º

À luz de um critério funcional, que se pode ainda ir buscar a definição do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de Maio de 1945 que estabelecia que *caminhos públicos são as ligações de interesse secundário e local*, sendo subcategorizados em *caminhos municipais - os que se destinam a permitir o trânsito automóvel - e caminhos vicinais - os que normalmente se destinam ao trânsito rural* – ficando os primeiros a cargo das câmaras municipais e os segundos das juntas de freguesia das circunscrições onde se situem (artigo 7.º, als. b) e c). do Decreto-Lei n.º 34593).

48.º

Dado que o Decreto-Lei n.º 34593 foi revogado pelo Decreto-Lei n.º 380/85, de 25 de Setembro (2º Plano Rodoviário Nacional) e como referido no Acórdão do Tribunal Central Administrativo do Sul de 20 de Novembro de 2014, *“a matéria dos caminhos vicinais se encontra omissa no diploma revogatório, por despacho de 4-2-2002 do então Secretário de Estado da Administração Local foi entendido o seguinte: Apesar de o Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de Maio de 1945 (cujo artigo 6º classificava os caminhos públicos em municipais e vicinais) ter sido expressamente revogado pelo D.L. n.º 380/85, de 29/9, que aprovou o Plano Rodoviário Nacional (e que foi por sua vez revogado pelo D.L. n.º 222/98, de 17 de Julho), resulta da aplicação do Decreto-Lei n.º 42271, de 31 de Maio de 1959 (o “plano das estradas municipais”) e do Decreto-Lei n.º 45552, de 30 de Janeiro de 1964 (o “plano das estradas municipais”), e através de um argumento “a contrario sensu”, que deverão ser considerados vicinais, e portanto sob jurisdição das respetivas Juntas de Freguesia, todos os caminhos públicos que não forem classificados como municipais”*.

49.º

Resulta do exposto que a questão a colocar-se seria a da competência da câmara municipal ou da junta de freguesia mas não se se trataria de caminho público ou servidão, é um caminho público.

17
1
R. L. C. P.

50.º

Entende-se que um *caminho* possa ser considerado *público*, nos termos do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 14 de Fevereiro de 2012 verificados dois requisitos para que se possa dar como provada essa *dominialidade pública*: o uso direto e imediato pelo público e a *imemorialidade daquele uso*. Além disso, o mesmo aresto entende ainda como necessário que se verifique uma *afetação do caminho à utilidade pública*, o que deverá consistir no facto do uso do caminho visar a *satisfação de interesses coletivos de certo grau ou relevância*.

51.º

Foi proferido pelo Pleno do STJ o Assento de 19-04-1989 (DR, IS, de 2-6-89, agora com valor de acórdão uniformizador de jurisprudência), que: "*quando a dominialidade de certas coisas não está definida na lei, como sucede com as estradas municipais e os caminhos, essas coisas serão públicas se estiverem afetadas de forma direta e imediata ao fim de utilidade pública que lhes está inerente. É suficiente, para que uma coisa seja pública, o seu uso direto e imediato pelo público, não sendo necessária a sua apropriação, produção, administração ou jurisdição por pessoa coletiva de direito público. Assim, um caminho é público desde que seja utilizado livremente por todas as pessoas, sendo irrelevante a qualidade da pessoa que o construiu e prove a sua manutenção.*"

52.º

Ainda que, em acórdãos subsequentes, se tenha vindo a fazer uma interpretação restritiva deste Acórdão no sentido de que a publicidade dos caminhos também depende da sua afetação à utilidade pública, ou seja, que a sua utilização tenha por objetivo a satisfação de interesses coletivos de certo grau, em nada "belisca" o já exposto, dado que aquela estrada é usada por todos os tipos de veículos, incluindo pesados, garantindo a sua utilidade pública.

53.º

Assim entende o Acórdão do STJ de 13 de Janeiro de 2004 ao considerar que "*Tem assim de se dar por assente que se deve entender por uso imediato e direto pelo público a utilização do caminho ou terreno por uma generalidade de pessoas, obviamente por si próprias e não por intermédio de representantes, sem necessidade de qualquer autorização particular, percorrendo-o ou nele permanecendo, com vista a satisfazer relevantes interesses comuns*", tal como sucede com o caminho municipal que confronta com o Imóvel da Requerente.

54.º

Como mencionado supra, segundo o Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 19 de abril de 1989 "são públicos os caminhos que, desde tempos imemoriais, estão no uso direto e imediato do

público". Nesta visão das coisas, não é necessário para que um caminho seja havido como público que o mesmo tenha sido objeto de apropriação ou produzido por uma pessoa coletiva de direito público, ou que sobre ela uma pessoa coletiva de direito público haja praticado atos de administração, jurisdição ou conservação, bastando que sirva ao uso direto e imediato pelo público desde tempos imemoriais.

55.º

Ora, este traçado encontra-se assinalado, pelo menos, desde a carta militar de 1968 e mais recentemente na carta militar de 2002. Nas cartas militares, este caminho está devidamente assinalado e faz parte da estrada Municipal que se inicia junto do quartel Militar (folha 23 da carta militar), passa junto ao Imóvel da requerente (folha 24 da carta militar) e termina na rua do Cotovelo no centro urbano de Vila do Porto (folha 24 da carta militar).

56.º

Ou seja, a prova de que a estrada existe desde tempo imemoriais é consagrada pela representação, na primeira carta militar de 1968, de uma estrada que há muito existia e era usada pela generalidade das pessoas.

57.º

Estão assim, também por esta via e de acordo com o acórdão uniformizador de jurisprudência, reunidos os requisitos que configuram a estrada como caminho público, remonta a tempos imemoriais e tem uma finalidade de utilidade pública dado que é usada pela generalidade de pessoas, incluindo todo o tipo de veículos pesados.

58.º

Sucedo, porém, que o Imóvel antes construído numa zona sem casas foi-se urbanizando e como se pode verificar pela certidão predial do imóvel construído imediatamente ao lado do Imóvel cerca de 6 (seis) anos depois, descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila do Porto sob o número 426, freguesia de Vila do Porto, consta que o imóvel confronta a sul com caminho municipal de Santana.

59.º

Face ao exposto, não só estão cumpridos todos os requisitos legislativos e jurisprudenciais que qualificam o caminho como público, mas também o próprio município já o reconheceu na certidão predial do vizinho da ora requerente na qual consta a confrontação a sul como caminho municipal. Estamos assim, perante um caminho público e municipal, nunca hipoteticamente qualificado como servidão.

60.º

Resulta do Decreto Legislativo Regional n.º 39/2008/A a qualificação das serviços de infraestruturas, sendo que em nenhum dos preceitos legais se enquadra a mera possibilidade de transformar um caminho público numa servidão.

61.º

Assim sendo, não se antecipa como pode a CMVP alegar tratar-se de servidão de infraestruturas se os diplomas legais que permitem o recurso a essa figura não preveem a servidão de caminhos públicos, tanto mais que sobre o caminho municipal descrito em cartas e PDM não existe qualquer infra-estrutura.

62.º

E nem se alegue que o caminho se encontra em terra batida dado que a falta de manutenção apenas pode ser imputada à incúria da CMVP, pois como é amplamente afirmado pela jurisprudência *“É suficiente para que uma coisa seja pública, o seu uso direto e imediato pelo público. Assim um caminho é público desde que seja utilizado livremente por todas as pessoas, sendo irrelevante a qualidade da pessoa que o construiu e prova a sua manutenção”*.

63.º

Não obstante tudo o que mencionamos infra, a CMVP inverteu o seu entendimento de que o Imóvel confrontava com uma via pública, para defender o contrário quando surgiu a possibilidade de obter fundos comunitários para a construção de uma ciclovia.

64.º

O valor que irá ser auferido para a construção de 8 km de ciclovia será seguramente superior ao gasto para a construção da mesma o que permitirá resolver outras questões do município, aliás isso mesmo foi dado a entender na assembleia municipal de 21 de setembro de 2020

65.º

Sucedendo que a intenção de destacar o Imóvel é muito anterior à decisão de recorrer a tal fundo comunitário e como tal não pode a requerente ser prejudicada.

66.º

Aliás, se o caminho não fosse municipal, não se percebe a relevância que teria construir uma ciclovia por onde *“alegradamente”* ninguém passa.

67.º

Diga-se ainda, que a existir uma servidão de domínio hídrico, a qual por tudo o explanado e constante de PDM e planta de condicionantes, não existe, não se perceberia como poderia construir uma ciclovia sobre essa servidão.

68.º

Aliás, já foi comunicado pelo Dr. Carlos Rodrigues aos meios de comunicação que para 2021 o investimento "mais relevante" é "a construção da ciclovia que ligará o aeroporto a Vila do Porto", uma obra cuja candidatura a fundos comunitários "já foi admitida e agora espera aprovação".

69.º

Realçamos também que com a finalidade de obstar a qualquer obra que viabilizasse o destaque, a CMVP negou à requerente a possibilidade de passar pelo mencionado caminho, a ligação do ramal de esgotos. Notamos a premente má-fé da CMVP, uma vez que nesse caminho passa a rede de saneamento básico, as telecomunicações do tribunal da comarca e a rede de energia elétrica (que diga-se em boa verdade que foi paga na totalidade pela requerente).

70.º

Dado que o caminho a percorrer para o abastecimento de água é menor que o caminho para a baixada da eletricidade teve de percorrer, a ora requerente solicitou a autorização da CMVP para o fazer.

71.º

Sucedede que a CMVP sem qualquer justificação legal, não autorizou a ligação ao ramal de esgotos que, passam a três metros do Imóvel, tendo o pedido de ligação sido liminarmente negados pela CMVP.

72.º

Face ao exposto, a CMVP está a violar tanto as normas legais relativas a classificação de vias públicas, como o seu PROTA e PDM, numa clara desobediência à lei e ao direito, em claro desrespeito pelo preceituado no artigo 3.º do Código de Procedimento Administrativo.

73.º

No entanto, para além da violação do princípio da legalidade, a CMVP violou também o princípio da boa-fé consagrado no artigo 10.º do Código de Procedimento Administrativo, dado que a Administração Pública e os particulares devem agir e relacionar-se segundo as regras da boa-fé, sucede porém, que por motivos económicos a CMVP agiu de má fé perante a ora requerente ao

17
R. h. C. F.

afirmar que o destaque poderia ser realizado, uma vez que confrontava com a via pública, tendo posteriormente mudado a sua posição ainda que essa posição viole deliberadamente a legislação em vigor.


R. L. Ce Z /

74.º

Relativamente ao princípio da boa-fé, na sua vertente de proteção da confiança, é inquestionável que o princípio violado se destina à proteção da esfera jurídica dos particulares, uma vez que a razão de ser do princípio em causa é, precisamente, a de pôr os sujeitos a salvo de condutas lesivas dos seus interesses como a propagada pela CMVP.

75.º

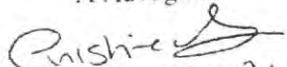
Perante o exposto não é legalmente admissível que a CMVP classifique o caminho municipal como servidão de infraestruturas, obliterando todas as disposições legais e decisões superiores uniformizadoras de jurisprudência.

Nestes termos, requer-se a V. Exas., que atento ao supra exposto, defiram a emissão de certidão de destaque do Imóvel, sob pena de se recorrer aos meios judiciais à disposição para fazer valer a referida pretensão, devidamente acauteladas pela legislação em vigor.

Junta: Protesta juntar procuração

Junta fotos como Anexo I

A Advogada


CP 21757L



PROCURAÇÃO

[REDACTED], [REDACTED], portadora do cartão de cidadão número [REDACTED], emitido pela República Portuguesa e válido até 26-04-2029, com o número de contribuinte [REDACTED], com domicílio na Rua Azevedo Coutinho, nº5 4º Esq.- Faro, constitui sua bastante procuradora a Sociedade "PRA - Raposo, Sá Miranda & Associados - Sociedade de Advogado, S.P., R.L.", com sede na Rua Rodrigo da Fonseca n.º 82 - 2.º esquerdo, na pessoa das advogadas Dra. Cristina Serrazina e Dra. Raquel Pereira Santos, a quem confere os mais amplos poderes forenses em direito permitidos, incluindo os de substabelecer.

Faro, 2 de dezembro de 2020





Rochelle

ANEXO I

By
Zihong



171

Zakir



R. h. Q. 1

1



File 09
A/B
→





Exmº Sr.
Presidente da CM de
Vila do Porto

2020/10/05

Assunto: Caminhos vicinais; arruamentos públicos; destaque

Caro Presidente,

Temos presente a documentação que nos foi remetida sobre o presente assunto (e que opõe o Município a uma pretensão particular de realizar uma operação de destaque de um seu prédio, invocando a particular interessada que estarão reunidas condições legais para tanto, já que ambas as parcelas em causa na pretensão poderem vir a confrontar com arruamentos públicos).

Quanto à natureza do caminho concretamente em causa ser realmente "vicinal", vamos adiantando que a particular goza de uma presunção legal nesse sentido, porquanto junta "certidão permanente" do seu prédio, onde podemos identificar:

COMPOSIÇÃO E CONFRONTAÇÕES:

Casa de habitação composta de res-do-chão com 5 divisões e uma falsa com 2 divisões.
Norte- Avenida de Santa Maria; Sul- caminho vicinal; Nascente- herdeiros de Jose Batista;
Poente- prédio da fazenda Nacional e caminho vicinal.
(Reprodução por extractação da descrição).

O(A) Escriurário(A) Superior:
Ana Isabel Chaves Sousa Tavares

Assim, não podemos deixar de, em jeito de enquadramento, começar por abordar esta

questão, antes de entrarmos naquela outra de saber como e em que termos a pretensão de destaque, sendo formalizada, pode vir a ser *certificada* pelo Município.

A) Breve enquadramento sobre os caminhos vicinais

Desde logo, como o próprio nome indicia, do latim *vicinalis*, *adjectivo de dois géneros*:

1. *Vizinho; próximo.*
2. *Que liga aldeias ou localidades próximas dentro de um concelho (ex.: caminho vicinal).*

"vicinal", in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/dlpo/vicinal> [consultado em 14-08-2014].

Por absolutamente *linear* quanto ao cabal esclarecimento desta matéria, vamos, com a devida vénia, seguir de muito perto uma informação produzida pela CCDR-Alentejo (in <http://www.autarnet.com>), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional-Alentejo, datada de 8/4/2008, subscrita pela Dr^a Maria Alexandra Mendes Gil dos Reis Moreira, de que destacamos, desde logo, o seguinte:

"Na falta de definições legais, a doutrina (...), mas também a jurisprudência, têm vindo a esclarecer tais conceitos, definindo os caminhos públicos como aqueles cuja propriedade pertence ao Estado ou às autarquias locais (em virtude de estes os construírem ou deles se terem apropriado desde tempos imemoriais) sendo mantidos sob a sua administração, afectos ao uso público, sem oposição de ninguém, sendo a todos os cidadãos lícito utilizarem-se dele, apenas com as restrições impostas pela lei, ou pelos regulamentos administrativos - destacado nosso.

"Diferentemente, os caminhos particulares são propriedade de pessoas, singulares ou colectivas, e destinadas a usufruto pelos legítimos possuidores ou por terceiros, desde que com o consentimento ou tolerância daqueles.

3
21.09/

“Quanto aos caminhos vicinais, em particular, não obstante integrem a natureza de caminhos públicos, constituem ligações de interesse local secundário (por contraposição com os caminhos municipais), vocacionadas para o trânsito rural, sendo, por isso, também conhecidos por “caminhos rurais”.”

Como se vislumbra o carácter *secundário* e a *ruralidade* subjacente aos caminhos em causa torna prudente saber se, no nosso caso concreto, o mesmo caminho pode ou não estar, no que toca especialmente aos Açores, subsumido no âmbito de aplicação do Decreto Legislativo Regional n.º 18/2003/A, de 9 de Abril, que aprova o novo *Estatuto das Vias de Comunicação Terrestre na Região Autónoma dos Açores*, com a redação que lhe foi conferida pelo Decreto Legislativo Regional n.º 39/2008/A, de 12 de Agosto.

Temos, pois, de saber como classificar o dito *caminho* - e, antes, mesmo, temos de saber se o caminho é *público* ou é *privado* -, para depois sabermos qual a entidade que tem, afinal, sobre o mesmo, *competência de actuação e como actuar*.

Ou seja, teremos de ter o cuidado de apreciar se, pelas características eventualmente subjacentes do caminho em causa, o mesmo, na RAA, pode ou não ser classificado já como sendo municipal ou rural/florestal.

No que releva para o efeito dos “caminhos vicinais”, o Decreto-Lei n.º 34 593, de 11 de Maio de 1945, atribuía às câmaras municipais a administração das estradas municipais e dos caminhos municipais, deixando os caminhos vicinais a cargo das juntas de freguesia.

Porém, como se viu já, na RAA, existe actualmente legislação específica regional que enquadra de modo especial a matéria.

Por outro lado, o cit. Decreto-Lei n.º 34 593, de 11 de Maio de 1945, foi **expressamente, revogado** pelo Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de Setembro, e este, por sua vez, foi revogado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho.

Mais nenhum desses diplomas tratou de disciplinar a questão dos “caminhos vicinais”,

Handwritten notes and signature at the top left of the page.

pelo que, no plano doutrinário, logo se instalou a polémica quanto aos mesmos continuarem, ou não, ainda a fazer sentido de ser hoje concebidos, legalmente.

Inclusivamente, tal polémica levou a que o, então, Secretário de Estado da Administração Local, por despacho de 2002-02-04, tivesse a necessidade de clarificar o seguinte entendimento: que “Apesar do Decreto-Lei nº 34 593, de 11 de Maio de 1945 (cujo artigo 6º classificava os caminhos públicos em municipais e vicinais) ter sido expressamente revogado pelo D.L. nº 380/85, de 29/9, que aprovou o Plano Rodoviário Nacional (e que foi por sua vez revogado pelo D.L. nº 222/98, de 17 de Julho), resulta da aplicação do Decreto-Lei nº 42 271, de 31 de Maio de 1959, e do Decreto-Lei nº 45 552, de 30 de Janeiro de 1964, e através de um argumento “a contrario sensu”, que deverão ser considerados vicinais, e portanto sob jurisdição das respectivas Juntas de Freguesia, todos os caminhos públicos que não forem classificados como municipais.” (...)

Parece, portanto, que se deve, ainda hoje, legitimamente, considerar que tudo quanto não seja ou não possa ser classificado como “caminho municipal” – e sem prejuízo das demais classificações, regional, rural-florestal – seria “vicinal”, logo da área de intervenção das **Juntas de Freguesia**.

Nesse sentido, dois argumentos legais poderiam também hoje, em N/ entendimento, conceber-se: desde logo, o art. 16º/1, ff) da Lei nº 75/2013, de 12/9, que comete às Freguesias a *competência material* de “proceder à manutenção e conservação de caminhos, arruamentos e pavimentos pedonais” – destacado nosso.

Depois, o art. 253º/10 do Código Administrativo, que, embora já revogado pela mencionada Lei nº 75/2013, de 12/9, até aí dispunha ser atribuição das juntas de freguesia deliberar sobre a *construção, conservação e reparação dos caminhos que não estejam a cargo das câmaras municipais*.

Por outro lado, a Assembleia de Freguesia, nos termos do disposto na alínea k) do nº 2 do art. 9º da lei nº 75/2013, de 12/9, poderá ainda “pronunciar-se e deliberar sobre todos os assuntos com interesse para a freguesia, por sua iniciativa ou após solicitação da junta de

freguesia.”

Tudo isso é perfeitamente defensável.

Mas, quanto a nós, a questão prévia de que ora cuidamos está em sabermos primeiro, afinal, se o caminho ora concretamente em apreço é público ou é privado.

Quanto a essa natureza de questão, no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 10 de Abril de 1970, considerou-se que “o simples uso directo e imediato dum caminho pelos moradores das povoações não lhe concede carácter público, pois é indispensável provar-se que foi produzido ou legitimamente apropriado por pessoa colectiva de direito público e que por ela é administrado” - destacado nosso.

Em sentido contrário, veio a dispor o Assento, do mesmo Supremo Tribunal de Justiça, datado de 19 de Abril de 1989, que definitivamente estipulou, em uniformização de jurisprudência, que “São públicos os caminhos que, desde tempos imemoriais, estão no uso directo e imediato do público.”

Portanto, terá de, no “nosso caso”, demonstrar-se/provar-se que (i) desde tempos imemoriais (para lá da memória dos actualmente vivos), o caminho em questão (ii) é usado directa e imediatamente pelo público.

Não basta, pois, que se verifique a utilização pelo público em geral, a existência de um acesso aberto a pessoas determinadas ou a um círculo determinado de pessoas./Por outro lado, a imemorialidade do uso só se verifica se (...) provar que o começo do uso directo e imediato pelo público nem sequer é da memória dos vivos. Nestes termos, se um determinado caminho se encontra no uso directo e imediato do público desde tempos anteriores à memória das pessoas vivas que desde sempre por lá passaram sem oposição de ninguém, estamos perante um caminho público insusceptível de apropriação privada (cfr. a cit. informação da CCDRA, destacado nosso).

Chegados aqui, também se deve aferir se deparamos ou não, no caso concreto, com outras

figuras jurídicas que podem “facilmente” ser confundidas com os caminhos vicinais – concedemos, tendencialmente afectos ao uso público -, dado que, como também se sublinha na mencionada informação da CCDR-A, que vimos seguindo, “a propósito da questão em apreço, importa, ainda, alertar para o facto de, não raras vezes, os caminhos públicos serem, na prática, confundidos, com outras realidades jurídicas distintas. Desde logo, atente-se que, quando se destinem apenas a fazer ligação entre caminhos públicos, através de prédio particular, com vista ao encurtamento não significativo de distâncias, os caminhos devem classificar-se como **atravessadouros, os quais foram abolidos pelo art. 1383.º, não beneficiando, portanto, de tutela legal, com as excepções previstas no art.º 1384º, ambos do Código Civil.** Iguamente, os alegados “caminhos públicos” muitas vezes se reconduzem, antes, no rigor, a **situações de servidão legal de passagem.** Com efeito, se a passagem se traduz num poder conferido a um proprietário de um prédio encravado de aceder à via pública, então estaremos perante uma servidão legal de passagem, direito real cujo regime jurídico se encontra estabelecido nos artigos 1550º e segs. do Código Civil” – destacado nosso.

Seja como for, a natureza “vicinal” do caminho pode, *in casu*, legitimamente presumir-se, tal como acima evidenciamos, dada a *certidão permanente*, junta pela interessada, assim o referir expressamente.

Porém, NAS CIRCUNSTÂNCIAS DO CASO CONCRETO, de modo nenhum nos parece resultar pacífico que a destinação do caminho seja efectivamente pública, apesar da descrição constante da certidão permanente acima identificada. Ou seja, apesar dessa descrição, e apesar da interessada particular (na última exposição que fez ao Município, por intermédio da sua ilustre advogada, pretender que:

“(…)

10. De facto, o caminho vicinal que confronta com o prédio urbano da minha Constituinte - e acima melhor identificado - também conhecido por “Caminho Velho”, sempre foi utilizado para a passagem de pessoas e veículos, quer veículos de uso privado quer veículos afetos


7
R. L. C. F.

a serviços públicos, tais como carros de emergência e socorro e, inclusivamente, carros afetos a vários serviços camarários.

11. Este caminho é e sempre foi, desde que há memória, uma ligação viária e pedonal usada por toda a população.

12. Quando a população em geral utiliza determinado caminho, pode fazê-lo por necessidade ou por qualquer outro motivo, inclusivamente lúdico.

(...)

30. Pelo caminho circulam veículos automóveis pertencentes ao público em geral. E este público em geral serve-se do caminho sempre que assim o deseja, quer a pé, quer utilizando qualquer meio de transporte, desde sempre.

O que é certo é que o Município opõe, em síntese, o seguinte (cfr. a informação dos serviços datada de 24/09/2020):

R. C. J.

- Legislativo Regional II. ...
- 7, 8 e 9 - O PDM identifica e tipifica as vias de comunicação no estrito cumprimento do Estatuto das Vias de Comunicação Terrestre na Região Autónoma dos Açores e identifica e regimenta, nos art.ºs. 6.º e 7.º do Regulamento, as Servidões Administrativas e Restrições de Utilização Pública;
- 10 - O designado "Caminho Velho" não permite a circulação de veículos, incluindo "... carros de emergência e socorro ...". A efetividade desta condicionante justificou a execução em 2008, pelo Governo Regional dos Açores, do prolongamento da Canada do Campo e ligação à Avenida de Santa Maria, permitindo "... a passagem de pessoas e veículos, quer veículos de uso privado quer veículos afetos a serviços públicos, tais como carros de emergência e socorro e, inclusivamente, carros afetos a vários serviços camarários" nas condições de segurança e de circulação exigidas pelo Estatuto das Vias de Comunicação Terrestre na Região Autónoma dos Açores, condições que não existiam, nem existem, nem eram, nem são possíveis criar no "Caminho Velho ou Caminho Vicinal".
- Acresce que este "Caminho Velho ou Caminho Vicinal" não possibilita, nem permite criar, o acesso a "... carros de emergência e socorro ...", nos termos exigidos nos art.ºs. 3.º a 6.º da Portaria n.º 135/2020, de 2 de Junho, que alterou e republicou a Portaria n.º 1532/2008 de 29 de Dezembro e aplicável à RAA por remissão da Portaria n.º 63/2016, de 20 de Maio;
- 11 - O caminho não é uma ligação viária, nem tem as condições de segurança exigidas para acessos pedonais públicos;
- 26 - A frente urbana do prédio URBANO é, e sempre foi, obtido a partir da Avenida de Santa Maria, comprovado pelas ligações às infraestruturas do domínio regional, municipal e privado, bem como pelos acessos;
- 27 - Não exista passeio no designado "Caminho Velho ou Caminho Vicinal";
- 28 - O acesso não consta no levantamento topográfico nem no projeto que instruiu e consubstanciou o licenciamento e a emissão do alvará de licença de construção da garagem;
- 29 - A utilidade pública é reconhecida no PDM como Servidões Administrativas e Restrições de Utilização Pública e não como Arruamento Público;
- 30 - Não permite a circulação, nem circulam automóveis;
- 31 - A pavimentação/infraestruturação das Servidões Administrativas e Restrições de Utilização Pública não constitui uma obrigação da CM.

Portanto, quanto à efectiva "destinação pública" do caminho vicinal em referência, temos duas posições de sentido contrário: a da particular interessada, que assim o alega; e a do Município, que o nega, estribando-se primordialmente no supra identificado *Estatuto das Vias de Comunicação Terrestre na Região Autónoma dos Açores* e no PDM de Vila do Porto.

E, ainda mais do que isso, quanto à *destinação pública* do caminho em referência também temos duas posições completamente distintas: a da interessada, que alega tratar-se de um caminho que permite e nele se faz há muito a circulação quer viária quer pedonal; e a do Município que, como vimos, afirma o contrário (que o caminho não permite a circulação de veículos, nem oferece sequer condições de segurança para *acessos pedonais públicos*).

Dado que, em função dos factos disponíveis, não somos nós quem, naturalmente,

Handwritten initials and a signature in blue ink, including the number '269' and a large flourish.

podemos introduzir *certezas* - precisamente, quanto aos factos, *maxime* sobre a *destinação*, pública ou não, do caminho, e se viária ou pedonal ou não, ou se só viária ou não, ou se só pedonal ou não - e, como supra observamos, a identificação do mesmo caminho como sendo "vicinal" não faz que, imediatamente, o mesmo adquira o estatuto de "coisa pública" (apenas *se e quando*, como fixou a jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça, no supra referido Assento, datado de 19 de Abril de 1989, se demonstrar que *desde tempos imemoriais, está no uso directo e imediato do público*), obviamente que, mantendo-se a situação controvertida, em *última instância*, só os tribunais a poderão dirimir.

Pese embora este *constrangimento* FACTUAL evidente e que nos cerceia na análise, nem por isso deixaremos de procurar aquela que nos parece ser a melhor solução, à luz do direito, como em seguida se desenvolverá.

(Por outro lado, é bem verdade, como alega a particular interessada que, na linha do decidido pela jurisprudência, *cfr.* o *Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 5 de Junho de 1942* (...): "Os Tribunais comuns são os competentes para decidir sobre a natureza dos caminhos, sobre se são ou não são particulares. (...) Pelo que é no âmbito e através dos tribunais judiciais que a autarquia consulente - e/ou o particular interessado com legitimidade para tanto, atenta a relação material controvertida - poderá reclamar a qualificação do caminho em causa como caminho vicinal e tentar fazer valer os consequentes direitos a manter a sua administração e a circulação por parte da população ou a obter, no caso da iniciativa do particular, a condenação do réu a reconhecer que o caminho em causa é público, a remover os obstáculos no acesso ao mesmo e a abster-se de condutas susceptíveis de impedir ou dificultar esse acesso - *cfr.* a cit. informação da CCDRA, que aqui reproduzimos, com a devida vénia e que tem clara aplicação ao presente caso, ora em apreciação).

B) Do Destaque

POR SIMPLES EXERCÍCIO A QUE NÃO NOS FURTAMOS, ADMITAMOS QUE, COMO ALEGA A INTERESSADA, O CAMINHO VICINAL EM REFERÊNCIA É MESMO DE NATUREZA PÚBLICA.

Por si só, habilitará ao destaque equacionado pela mesma?

Vejamos:

É certo que, à luz do art. 5º/2 do cit. DLR n.º 18/2003/A, de 9 de Abril, na redacção do Decreto Legislativo Regional n.º 39/2008/A, de 12 de agosto, se dispõe o seguinte:

Artigo 5.º

Características das vias

1 – *As características mínimas de natureza técnica estabelecidas no presente diploma para as diferentes categorias de vias não inviabilizam a classificação de vias já existentes de acordo com a respectiva finalidade, sem prejuízo de, posteriormente, se promover a sua aproximação àqueles mínimos, designadamente aquando da realização de obras nas mesmas.*

2 – *O Governo Regional e os municípios podem, por acto administrativo, em casos excepcionais, devidamente justificados, adoptar larguras inferiores às indicadas na secção V do capítulo II do presente diploma.*

Todavia, conforme o também preconizado pelos serviços autárquicos na supra-referida informação de 24/09/2020:

Adicionalmente, informamos que à luz do PDM:

A - reza o n.º 1 do art.º 17.º que "Qualquer empreendimento, instalação ou actividade só pode ser viabilizado se o local onde se pretenda implantar dispuser de via de acesso automóvel com características apropriadas às exigências de circulação e tráfego por eles geradas, incluindo as relativas ao dimensionamento da faixa de rodagem para veículos de emergência, ou, quando tais vias não existirem, se elas forem construídas concomitantemente com o próprio empreendimento" e o n.º 2 do mesmo artigo dispõe que "O disposto no número anterior é extensivo, com as necessárias adaptações, às restantes infra-estruturas urbanísticas básicas necessárias em função da natureza das actividades a instalar, nomeadamente abastecimento de água potável, drenagem de esgotos, abastecimento de energia eléctrica e outras legalmente exigíveis."

A servidão nunca teve, nem tem, as condições exigidas.

B - a alínea d) do art.º 47.º dispõe que as novas construções devem estar dotadas de "Acesso por via pública devidamente pavimentada e infra-estruturada"

A operação urbanística licenciada corresponde a uma garagem integrada em prédio com frente urbana para a avenida de Santa Maria e o caminho vicinal não está pavimentado nem infra-estruturado.

C - o n.º 13.º do art.º 59.º estipula que "Tendo em atenção a insuficiência de estacionamento público nestas zonas, a Câmara Municipal pode autorizar a construção de garagens nos logradouros, em favor dos utentes dos respectivos prédios, nos termos do disposto na legislação específica vigente, e desde que seja garantida a manutenção de um logradouro com a profundidade mínima de 6 m, para além do corredor de acesso às mesmas garagens".

A garagem foi licenciada no atendimento desta regra e com acesso pela frente urbana na Avenida de Santa Maria.

Ou seja, há todo um outro regime jurídico específico que deve também ser chamado à colação para o efeito da equacionada operação de destaque e a que o Município deve imperativa obediência, *in casu*, ao PDM de Vila do Porto, sob pena de violação de lei e, no caso, na modalidade mais grave, tal seja a da nulidade (cfr., v.g. o art. 68º/a) do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação - RJUE -, aprovado pelo Decreto-Lei nº 555/99, de 16/12, com a sua actual redacção).

Mas, antes de abordarmos essa problemática, vejamos ainda:

Para o que ora nos motiva (e considerando que releva factualmente da documentação que nos foi remetida que o prédio particular se encontra localizado dentro do *perímetro urbano* - e não desenvolveremos, nesta sede, este conceito...), dispõe o nº 4 do art. 6º do RJUE que:

"4 - Os atos que tenham por efeito o destaque de uma única parcela de prédio com descrição predial que se situe em perímetro urbano estão isentos de licença desde que as duas parcelas resultantes do destaque confrontem com **arruamentos públicos**."

E, relevando para o conceito de "arruamento", não distinguindo o legislador se "público" ou não, a alínea h) do art. 2º do mesmo RJUE indica-nos que tem por:

"h) «Obras de urbanização», as obras de criação e remodelação de infraestruturas destinadas a servir diretamente os espaços urbanos ou as edificações, designadamente **arruamentos viários e pedonais**, redes de esgotos e de abastecimento de água, eletricidade, gás e telecomunicações, e ainda espaços verdes e outros espaços de utilização coletiva" - destacado nosso

Em conformidade, para o que ora verdadeiramente importa, no N/ entendimento, e ainda que, como vimos equacionando, o caminho vicinal ora "controvertido" conheça uma *afecção pública imemorial*, verificamos que o legislador, pelo menos no que tange às situações de *obras de urbanização*, não diferencia quanto à *destinação pública* do arruamento, se *viária* (claramente indicando-se o tráfego de veículos rodoviários) se *pedonal* (claramente indicando-se apenas e só a passagem de peões).

Mas, será sempre desse modo, v.g. para o efeito de operações de destaque? Concretizando: uma operação de destaque só pode efectivar-se se as parcelas resultantes do destaque confrontarem **SEMPRE** com um arruamento *viário* (não pedonal)?

Vejamos o que nos indica o legislador do RJUE sempre que se refere a "arruamentos".

Além da já identificada alínea h) do art. 2º do RJUE e no cit. nº 4 do art. 6º do mesmo diploma, na alínea b) do nº 2 e no nº 5 do art. 25º do RJUE, o legislador estipula que:

"2 - Quando o pedido de licenciamento tiver por objeto a realização das operações urbanísticas referidas nas alíneas a) a e) e i) do n.º 2 do artigo 4.º, o indeferimento pode ainda ter lugar com fundamento em:

(...)

b) A operação urbanística constituir, comprovadamente, uma sobrecarga incomportável para as infraestruturas ou serviços gerais existentes ou implicar, para o município, a construção ou manutenção de equipamentos, a realização de trabalhos ou a prestação de serviços por este não previstos, designadamente quanto a **arruamentos** e redes de abastecimento de água, de energia elétrica ou de saneamento - destacado nosso.

(...)

121.13
13
[Handwritten signature]

5 - O pedido de licenciamento das obras referidas na alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º deve ser indeferido na ausência de **arruamentos** ou de infraestruturas de abastecimento de água e saneamento ou se a obra projetada constituir, comprovadamente, uma sobrecarga inoportável para as infraestruturas existentes.

Vemos que o legislador não distingue consoante a *destinação pública* do arruamento, se *viária*, se *pedonal*.

Por isso que, à luz do RJUE não podemos, com irrefutável certeza jurídica, afastar a possibilidade legal de se concretizar uma operação de destaque mesmo nas situações em que as parcelas daí resultantes confrontem com um arruamento de destinação meramente pedonal - já que, como é de direito geral, não deve o *intérprete aplicador do direito* distinguir aí onde o "legislador" não opera qualquer distinção - neste sentido, cfr. os n.ºs 2 e 3 do art. 9º do Código Civil.

Por isso que, no cenário em que vimos laborando, tal seja o de admitirmos que o arruamento controvertido seja mesmo de afectação pública, não podemos logo excluir a possibilidade de realização de uma operação de destaque apenas com base na circunstância de o arruamento ser, hipoteticamente, apenas de destinação "pedonal" (e não "viária" - apesar de o Município preconizar que não tem nem uma vocação nem outra).

Por consequência, temos de encontrar respostas noutras disposições, legais ou regulamentares, específicas e considerando, ainda, que, como preconiza a interessada particular na situação em apreço, o arruamento não só é público como permite a circulação viária e pedonal - situação que, em tese, em mero exercício, começamos por admitir que fosse - MAS QUE, RECORDAMOS, LOGO FOMOS CONSIDERANDO QUE RESULTA CONTROVERTIDA, DOS FACTOS (E QUE, POR ISSO MESMO, SÓ MEDIANTE PROVA CABAL E EM ÚLTIMA ANÁLISE A DIRIMIR NO ÂMBITO JUDICIAL É QUE PODERIA CONFERIR "CERTEZAS" no âmbito concreto).

Devemos, antes de avançarmos, ter presentes duas outras definições que nos empresta o legislador do RJUE:

Entende o legislador (alíneas i) e j) do cit. art. 2º do RJUE), por:

- i) «Operações de loteamento», as ações que tenham por objeto ou por efeito a constituição de um ou mais lotes destinados, imediata ou subsequentemente, à edificação urbana e que resulte da divisão de um ou vários prédios ou do seu reparcelamento; e por
- ii) j) «Operações urbanísticas», as operações materiais de urbanização, de edificação, utilização dos edifícios ou do solo desde que, neste último caso, para fins não exclusivamente agrícolas, pecuários, florestais, mineiros ou de abastecimento público de água;

Como vimos, acima, uma operação de destaque, apesar de isenta de controlo prévio, não deixa de se traduzir por uma intervenção no solo para fins urbanísticos.

Por isso que, sempre no cenário HIPOTÉTICO de admitirmos que o caminho vicinal em referência consubstancia um arruamento que está afecto ao público e é de destinação também viária (e também pedonal), ou seja, mesmo que não deixemos de, pela afirmativa, “conceder” relativamente ao alegado pela particular interessada, não podemos deixar de aferir da possibilidade jurídica da *certificação* favorável do Município quanto ao aventado cenário de destaque, nas circunstâncias concretas do caso.

É que,

Como demonstra a doutrina consagrada, o destaque é entendido como sendo um loteamento simples, de onde resultam apenas duas parcelas (a destacada e a remanescente), que está isento de controlo prévio, e em que a câmara municipal emite um ato de cariz certificativo sobre a verificação dos pressupostos legais exigidos, dando origem, pela sua inscrição registral, a dois prédios distintos, mas que deve observar também as normas legais e regulamentares aplicáveis em função da localização concreta de cada operação - cfr. Fernanda Paula Oliveira, Maria José Castanheira Neves, Dulce Lopes, em “Regime Jurídico da Urbanização e Edificação”, 2016, 4ª edição, Almedina, pp 139.

Com as mesmas Autoras, “a inserção do destaque numa norma sobre isenção de controlo

B
A

15
Recebe

prévio denota, precisamente, a especialidade desta figura. O que não significa que a concretização de uma situação de destaque esteja dispensada do cumprimento de exigências procedimentais, mas estas serão em regra distintas das reguladas nas demais disposições do RJUE” - op cit. pp 139.

Por isso que o nº 8 do art. 6º do RJUE estipule, concretamente - e sem margem para dúvidas:

“8 - O disposto no presente artigo não isenta a realização das operações urbanísticas nele previstas da observância das normas legais e regulamentares aplicáveis, designadamente as constantes de planos municipais, intermunicipais ou especiais de ordenamento do território, de servidões ou restrições de utilidade pública, as normas técnicas de construção, as de proteção do património cultural imóvel, e a obrigação de comunicação prévia nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, que estabelece o regime jurídico da Reserva Agrícola Nacional” - destacado nosso.

“Aquelas exigências procedimentais - [prosseguem as Autoras que vimos agora citando] - apontam para a necessidade de emissão de um ato de cariz certificativo por parte da câmara municipal, em que esta avalia se os pressupostos legais dispostos no artigo 6º se encontram verificados e, portanto, se não é exigível a prática de um ato de licenciamento ou de admissão de comunicação prévia do loteamento.”

Vejamos, então:

A particular interessada pretende, como acima se demonstrou, factualmente, que o caminho em referência não só é público, como é igualmente destinado à circulação automóvel (inclusivamente de acesso automóvel à sua propriedade - cfr. sobre este aspecto, igualmente o afirmado pela interessada particular na sua explanação de 7/8/2020, nos termos da qual:

Reafirmo que, este acesso sempre existiu, sempre foi utilizado e necessário, servindo de acesso de viaturas à minha propriedade. Não compreendo porque razão os vossos serviços continuam a trazer à colação este vão, relacionando-o diretamente com a construção aprovada pelo vosso alvará n.º 21/2019.

Ora, como supra igualmente se identificou (e passamos agora a seguir de perto, com a devida vénia a informação jurídica da CCDR-Centro, de 26 janeiro 2010, da autoria do Dr. António Ramos):

“Uma das razões para o indeferimento de um pedido de licenciamento de operações urbanísticas, como acima já referimos, é a ausência de arruamentos, nos termos do n.º 5 do artigo 24.º do RJUE.

Devemos então assentar o que se deve entender por arruamento, para efeitos da norma.

À falta de definição legal do conceito no Decreto Regulamentar n.º 9/2009, de 29.5¹, ou no próprio regulamento do PDM do concelho², devemos socorrer-nos da definição constante do Vocabulário do Ordenamento do Território, da DGOTDU – edição de 2004.³

Assim, de acordo com este documento de carácter técnico, “arruamento”, “usualmente designado por rua ou avenida, é qualquer via de circulação em solo urbano, podendo ser qualificada como rodoviária ou pedonal, conforme o tipo de utilização, e pública ou privada conforme o seu tipo de uso ou título de propriedade.”

Em nota, acrescenta-se que “no dimensionamento dos arruamentos devem ser observadas as disposições constantes nos planos municipais de ordenamento do território ou, quando omissos, os parâmetros estabelecidos pela Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro”.

A referência legal quanto aos parâmetros de dimensionamento dos arruamentos, deve actualmente ser considerada feita para a Portaria n.º 216-B/2009, de 3.3.

(...)

¹ Hoje, levar em linha de consideração o estabelecido no Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de setembro, que revogou o DR n.º 9/2009, de 29/5.

² O que também é o caso na situação concreta em apreço, pois o PDM de Vila do Poto não define o que seja “arruamento”. Aliás, nem o PDM, nem o Regulamento Municipal de urbanização e edificação de Vila do Porto, publicado no DR, II Série, n.º 195, de 10 de outubro de 2017 (embora, tal como o regulamento do PDM, contenha normativos específicos sobre arruamentos, como veremos).

³ Disponível em <https://issuu.com>.

17
R. L. C. F.

NOTA: Estão em causa razões de interesse público, conexiões com o correcto ordenamento do território sendo, por esse facto, compreensível que a lei prescreva a existência prévia de arruamentos ou que preveja que a sua existência fique garantida contratualmente, nos termos do artigo 25º do RJUE. (...)."

Portanto, se olharmos ao conceito de *arruamento* que, de acordo com a doutrina e com o *Vocabulário do Ordenamento do Território*, da DGOTDU usualmente aceite, é consagrado para efeitos urbanísticos, verificamos que a interpretação por N/s conferida supra tem acolhimento no RJUE, no sentido de que, à luz deste mesmo diploma, não podemos, com irrefutável certeza jurídica, afastar a possibilidade legal de se concretizar uma operação de destaque mesmo nas situações em que as parcelas daí resultantes confrontem com um arruamento de destinação meramente pedonal.

PORÉM SENDO INDUBITÁVEL QUE ESTA CONCLUSÃO PRESSUPÕE, INEXORAVELMENTE, O DEVIDO RESPEITO, ainda que o destaque se traduza por uma operação isenta de controlo prévio, ao quadro normativo aplicável, v.g. em matéria de ordenamento do território e de servidões e de restrições de utilidade pública - o que é, como vimos, com a doutrina consagrada, sempre *sindicável* pelo Município, em vista da *certificação* que lhe é solicitada (e no momento em que o seja - porquanto também é importante fazer notar que, em função dos dados disponíveis, não descortinamos que, no caso concreto em apreço, a particular interessada tenha já formalizado qualquer pedido de *certificação de destaque...*).

Assentes as premissas supra, estamos agora em condições de avançar um pouco mais e de apreender, então, qual o quadro normativo em vigor em Vila do Porto, em matéria, v.g., de ordenamento do território e de regras urbanísticas regulamentares que disciplinam os *arruamentos*.

Assim:

Começamos por evidenciar as pertinentes disposições do regulamento do PDM de Vila do Porto (na linha do já patenteado na supra identificada informação municipal de

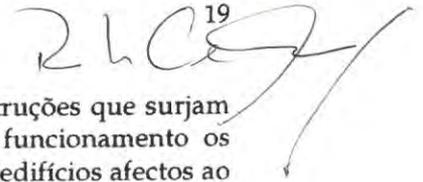
24/9/2020)⁴:

Artigo 17.º

Exigência de infra-estruturação

1. Qualquer empreendimento, instalação ou actividade só pode ser viabilizado se o local onde se pretenda implantar dispuser de via de acesso automóvel com características apropriadas às exigências de circulação e tráfego por eles geradas, incluindo as relativas ao dimensionamento da faixa de rodagem para veículos de emergência, ou, quando tais vias não existirem, se elas forem construídas concomitantemente com o próprio empreendimento.
2. O disposto no número anterior é extensivo, com as necessárias adaptações, às restantes infra-estruturas urbanísticas básicas necessárias em função da natureza das actividades a instalar, nomeadamente abastecimento de água potável, drenagem de esgotos, abastecimento de energia eléctrica e outras legalmente exigíveis.
3. Sempre que não existam, no todo ou em parte, redes públicas de infra-estruturas, são exigidas soluções individuais para as infra-estruturas em falta, com características técnicas adequadas ao fim em vista e que garantam a salvaguarda do ambiente, a estabilidade ecológica e a utilização sustentável dos recursos naturais.
4. Quando não houver possibilidade de ligação imediata às redes públicas, podem ser impostos condicionamentos às soluções individuais referidas no número anterior, destinados a viabilizar a sua futura ligação àquelas redes.
5. No solo urbano é obrigatória a ligação aos sistemas municipais de recolha e tratamento de águas residuais quando existam.
6. No solo rural, as edificações que não são abrangidas por sistemas de recolha e tratamento das águas residuais, é obrigatório:
 - a) A instalação de fossas sépticas, completada com dispositivo de infiltração ou filtração no solo, cujo dimensionamento terá de ser efectuado e licenciado caso a caso, em função da permeabilidade dos terrenos ou, em alternativa, a instalação de fossas estanques com uma capacidade superior ou igual a 25 m³;
 - b) No licenciamento das fossas estanques será obrigatoriamente definida a periodicidade da sua limpeza que será determinada em função da sua capacidade e ocupação das habitações que servem.

⁴ Quanto ao respeito devido ao supra-referido *Regulamento Municipal de urbanização e edificação de Vila do Porto*, publicado no DR, II Série, nº 195, de 10 de outubro de 2017, cfr. os seus arts. 12º/2, g) - que exige que o particular proceda à **identificação do(s) arruamento(s) público(s) que confinam com as parcelas objeto de destaque** -; 15º/2, c) - que prevê, em situações atinentes com a edificação de "muros", que poderão ser encaradas soluções distintas da regra geral prevista no nº 1 do mesmo preceito, em construções implantadas sobre terrenos destinados a cota bastante superior à da via ou arruamento confinante -; 84º, 88º, em matéria de taxas e compensações, quer para arruamentos pavimentados, quer para arruamentos não pavimentados. **O desrespeito deste quadro regulamentar específico, enfermará qualquer decisão camarária em contrário do vício de violação de lei, conduzindo à sua anulabilidade, nos termos gerais de direito.**



7. O número anterior aplica-se também às novas construções que surjam dentro do solo urbano enquanto não estiverem em funcionamento os respectivos sistemas de águas residuais, bem como aos edifícios afectos ao turismo.

8. A impossibilidade ou inconveniência de execução de soluções individuais para as infraestruturas referidas nos números anteriores constitui motivo suficiente de inviabilização destas edificações por parte do município.

9. A viabilização de qualquer edifício em local situado a uma distância superior a 30 m da via pública habilitante mais próxima é condicionada à existência ou construção de um acesso de serventia entre o edifício e a referida via, com características que garantam a possibilidade da sua utilização por veículos das forças de segurança e protecção civil, nomeadamente ambulâncias e carros de bombeiros.

Artigo 47.º

Obras de construção nova

As novas construções devem obedecer às seguintes disposições:

- a) Integração volumétrica e de composição arquitectónica na envolvente;
- b) A dotação de estacionamento de acordo com o definido no presente regulamento;
- c) Respeito pelos parâmetros urbanísticos definidos no presente regulamento;
- d) Acesso por via pública devidamente pavimentada e infra-estruturada.

Artigo 59.º

Regime de edificabilidade

1. Sem prejuízo do disposto na Secção I do presente Capítulo, as obras de construção, alteração, ampliação e reconstrução a realizar nos espaços urbanos consolidados obedecem às regras de edificação constantes dos números seguintes.

(...)

13. Tendo em atenção a insuficiência de estacionamento público nestas zonas, a Câmara Municipal pode autorizar a construção de garagens nos logradouros, em favor dos utentes dos respectivos prédios, nos termos do disposto na legislação específica vigente, e desde que seja garantida a manutenção de um logradouro com a profundidade mínima de 6 m, para além do corredor de acesso às mesmas garagens.

14. Nos espaços urbanos consolidados dispensa-se a obrigatoriedade de criação de estacionamento no interior do lote, desde que não seja aumentado o número de fogos.

Artigo 71.º

Características mínimas dos arruamentos

1. Os arruamentos situados em solo urbano e destinados a trânsito automóvel têm de possuir características técnicas e geométricas adequadas à natureza e intensidade dos usos actuais ou previstos dos prédios que servem, com os seguintes parâmetros mínimos:

- a) Faixas de rodagem: largura do perfil transversal múltipla de 3,25 m, excepto quando o arruamento possua uma única faixa correspondente a um só sentido de circulação e tal situação seja de manter, caso em que essa largura é no mínimo a que garanta a circulação de veículos de emergência e nunca inferior a 3,5 m;
- b) No caso das vias inseridas em espaços polivalentes industriais, de serviços e de logística, a largura do perfil transversal da faixa de rodagem é de 9m, excepto quando for de sentido único que poderá ser de 4,5 m.
- c) Estacionamentos laterais, quando existam, com 2,10 m de largura, a acrescerem à faixa de rodagem;
- d) Passeios, quando exigíveis, com a largura mínima de 1,6 m.

2. O cumprimento dos valores mínimos referidos no número anterior pode ser dispensado nas seguintes situações especiais:

- a) Em áreas consolidadas dos aglomerados, com alinhamentos bem definidos, e em que a alteração das características geométricas dos arruamentos possa criar dissonâncias de imagem urbana com a envolvente;
- b) Nas imediações de elementos ou valores patrimoniais a preservar, quando tal prejudicar o seu enquadramento urbanístico;
- c) Nos aglomerados de nível III.

3. O município pode impor que as infra-estruturas viárias a criar possuam características mais exigentes que as que correspondem aos mínimos indicados no número 1 sempre que:

- a) A própria natureza e intensidade das actividades e utilizações dos solos previstas assim o exija ou aconselhe;
- b) Tal seja necessário para a continuidade das características geométricas e técnicas da malha viária da área envolvente, existente ou prevista.

4. Sempre que possível, os arruamentos existentes devem ser reformulados de modo a cumprirem as características estabelecidas nos números 1 ou 3, conforme os casos, ou a aproximarem-se o mais possível delas.

Em conformidade, como é bom de ver, não basta, seja por que prisma for, depararmos ou não, *in casu*, com um arruamento vicinal público, viário ou pedonal, ou não (ainda que se admitisse a tese da interessada particular - o que, como de novo se acentua, está longe, factualmente, de ser demonstrado/provado), para que se possa logo daí *partir para a*



21

conclusão de que o destaque é possível, do ponto de vista legal.

Antes pelo contrário, haverá, isso sim, que cumprir, v.g., o quadro regulamentar acima evidenciado, o que, não sucedendo, não permite - e salvo o devido respeito - à particular interessada sustentar a sua pretensão de *destaque*.

Para que o *destaque* seja juridicamente possível, mesmo que admitamos a *tese* da interessada particular quanto à natureza pública do caminho, o arruamento (público) sobre que se vislumbrasse confrontação(ões) de parcela(s) destacada(s), tem sempre de reunir as condições/parâmetros regulamentares exigíveis para que, para fins urbanísticos e de ordenamento do território, se possa qualificar o arruamento como tal.

Exactamente por isso - e uma vez mais com a supra identificada informação jurídica da CCDDR-Centro, de 26 janeiro 2010, da autoria do Dr. António Ramos, recordamos que *estão em causa razões de interesse público, conexionados com o correcto ordenamento do território sendo, por esse facto, compreensível que a lei prescreva a existência prévia de arruamentos ou que preveja que a sua existência fique garantida contratualmente, nos termos do artigo 25º do RJUE. (...).*

E, porque pertinente, neste contexto, convocamos igualmente o douto parecer da Procuradoria-Geral da República, n.º 33/2016, publicado no Diário da República, 2.ª série - N.º 116 - 19 de junho de 2017, no qual podemos apreender, para o que ora releva

“3.4 - (...)

O destaque (...), já o antecipámos, representa uma isenção da licença para loteamento urbano. (...).

Da isenção de loteamento urbano por via do destaque pode dizer-se que surge por um imperativo de proporcionalidade e de razoabilidade.

Reconhece-se que alguns parcelamentos para edificação, pela diminuta expressão que permitem prognosticar, em pouco ou nada alteram as necessidades coletivas de urbanização e o seu nível de satisfação.

O RJUE agrupa diferentes pressupostos típicos para admitir o destaque segundo a localização em perímetro urbano (artigo 6.º, n.º 4) ou fora dos perímetros urbanos (n.º 5).

No primeiro caso, da cisão só pode resultar uma nova parcela. Exige-se a esta - a parcela destacada - que permaneça a confrontar com um arruamento público; característica que a parcela originária - e

doravante, remanescente – já possuía e deverá conservar.

Uma nova parcela permite, pois, uma nova edificação.

O pressuposto da confrontação com arruamentos públicos é, em princípio, garantia contra o povoamento disperso, contra o indesejado encravamento de parcelas de terreno e joga a favor da proximidade às infraestruturas coletivas, designadamente às redes de abastecimento de água, de energia elétrica ou de drenagem das águas residuais” - destacado nosso.

Ora, na situação concretamente em apreço, as informações técnicas municipais encontram-se todas devidamente fundamentadas (e muito para além da questão pública/privada do caminho controvertido) quanto ao facto das características (digamos deste modo, para simplificação de análise) concretas deste arruamento não cumprirem com os preceitos legais e regulamentares imperativos, v.g. à luz do PDM de Vila do Porto, para que de um *arruamento*, na acepção dos normativos regulamentares e legais aplicáveis, se possa verdadeiramente falar (remete-se, nomeadamente, para as transcrições/excertos, acima, da mencionada informação técnica municipal de 24/9/2020), quer em termos do respeito devido às *características e parâmetros* dos arruamentos consagradas nas regras do PDM e no *Estatuto das Vias de Comunicação Terrestre na Região Autónoma dos Açores*, quer, o que não pode deixar de ser acentuado, *sobremaneira*, em matéria atinente com a segurança de pessoas e bens (nomeadamente no que respeita ao trânsito/acesso/circulação de veículos de emergência).

Assim sendo, o que apenas e só os competentes serviços técnicos municipais melhor poderão (continuar a) aferir/fundamentar, outro não poderá, então, em N/entendimento, ser o posicionamento da autarquia quanto a dever considerar que, sendo eventualmente requerida a certificação municipal da reunião dos pressupostos do destaque, não estarem, *de iure*, reunidas as condições de respeito do normativo regulamentar plasmado no PDM para que tal suceda.

O que só pode conduzir a um indeferimento da pretensão de *certificação do destaque* (de novo, se e quando a mesma for formulada pela interessada particular) - sob pena de, como igualmente se demonstrou já, violação de lei e, no caso, na modalidade mais *grave*, tal seja a da *nulidade* - cfr., v.g. o art. 68º/a) do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação - RJUE -, aprovado pelo Decreto-Lei nº 555/99, de 16/12, com a sua actual redacção.

Tudo, sem prejuízo de, mantendo-se factualmente controvertida a questão de saber se o caminho vicinal referido está ou não afecto ao público e se tem ou não uma destinação viária ou pedonal, ou ambas ou não, esta questão, no limite, poder sempre vir a ser decidida *em sede própria*, tal seja por via judicial.

É este o N/ parecer⁵.

O advogado

Carlos de Almeida Farinha

⁵ NOTA FINAL: não abordamos neste parecer a questão de saber como proceder perante a realização de uma operação urbanística levada a efeito sem a necessária licença ou comunicação prévia quando resulte, este tipo de obrigatoriedade, das disposições legais aplicáveis, em função da natureza dos trabalhos edificandi. Trata-se de questão abordada nas informações municipais que nos foram remetidas, onde se questiona da inobservância, em obra, do projecto de construção licenciado pela autarquia. Naturalmente que, sendo o caso, haverá lugar à instauração do competente procedimento de contraordenação, nos termos e para os efeitos, v.g., do estabelecido no art. 98º/1, b) do RJUE.

