

A. VASCO DE FARIA

MEIOS RURAIS

LOTEAMENTOS — ESTRADAS E CAMINHOS
— ABERTURA E CONSERVAÇÃO

Comunicação apresentada ao
II COLÓQUIO NACIONAL DOS
MUNICÍPIOS, EM LOURENÇO
MARQUES



BARCELOS—1971



3(469.12)(042)

Com a melhor conservação

Alm L 72

MEIOS RURAIS

LOTEAMENTOS — ESTRADAS E CAMINHOS
— ABERTURA E CONSERVAÇÃO

A. VASCO DE FARIA

MEIOS RURAIS

LOTEAMENTOS — ESTRADAS E CAMINHOS
— ABERTURA E CONSERVAÇÃO

Comunicação apresentada ao
II COLOQUIO NACIONAL DOS
MUNICÍPIOS, EM LOURENÇO
MARQUES



MUNICIPIO DE BARCELOS
BIBLIOTECA MUNICIPAL

Nº 60134

Barceliana

BARCELOS—1971

Legado
Álvaro Arezes L. Martins

SUMÁRIO

- I. — Considerações prévias.
- II. — O Decreto-Lei n.º 46 673, de 29 de Novembro de 1965. Dúvidas e dificuldades de aplicação nos meios rurais.
- III. — Abertura e conservação de estradas e caminhos rurais. As autarquias locais e a conservação. Dificuldades de ordem técnica e financeira. Apoio das Juntas Distritais. As Juntas de Freguesia e os caminhos vicinais. Necessidade de participação.
- IV. — BARCELOS perante o problema concreto da abertura e conservação das vias municipais. O seu Plano Especial como complemento do Plano de Viação Rural (III Plano de Fomento).

*A todos os que recta e abnegadamente
trabalham pelo desenvolvimento
das nossas aldeias*

I. — *Considerações prévias*

Merecedora dos mais quentes e vibrantes aplausos a oportuna e utilíssima iniciativa da Câmara Municipal de Lourenço Marques ao promover o II Colóquio Nacional dos Municípios.

Oportunidade e utilidade que ressaltam, em termos inequívocos, do próprio texto do Plano

«A legislação sobre corpos administrativos encontra-se em plena revisão, mas estamos em crer que os órgãos do Governo não dispõem de elementos informativos fornecidos pelas próprias populações interessadas.

Será uma vasta compilação de informações desta natureza que se pretende reunir para colocar à disposição do Governo sob a forma de recomendações ou sugestões.»

Os estudiosos do Direito Administrativo, os representantes das Câmaras Municipais, responsáveis primeiros pela salvaguarda e tutela dos legítimos interesses dos povos e que com eles vivem e sentem, de forma tão íntima e efectiva, os seus anseios e carências, trocarão ideias e experiências, que temos bem fundada fé — permitirão uma uniformidade de actuação — salva-

guardados, é certo, os muito respeitáveis e inamovíveis condicionalismos locais — em ordem a uma mais eficiente e realista política administrativa.

Ideias e experiências que nos encaminharão para um autêntico e actualizado municipalismo de unidade na diversidade.

Ora, será dentro deste espírito que Barcelos tentará dar a sua achega, achega que longe de constituir um estudo exaustivo e sistemático, resultante de uma fria e profunda meditação que os problemas administrativos suscitem, serão antes, e principalmente, como que um «desabafo» — perdoe-se-me o plebeísmo — perante alguns dos «problemas concretos», as suas dificuldades e soluções possíveis, postos pelo «sui generis» mundo rural.

Dentro da temática geral do Colóquio, não obstante a importância e actualidade que cada um reveste, optámos por alínea *d*) do Tema IV — estradas e caminhos.

Razão da opção:

Trata-se de um problema de interesse geral, problema que atormenta e preocupa, embora com graduação variável, tanto os municípios metropolitanos, como ultramarinos;

depois uma certa «deformação rural» própria de quem preside aos destinos de um concelho de 1.^a ordem e com a importância do de Barcelos, importância que em sede própria, ainda que fugidamente, tentaremos desenhar.

Para aquilatarmos do interesse que a abertura e conservação das vias rurais se reveste, e as suas inci-

dências na vida social, política e económica do espaço Português, apenas relembramos que a par da Escola, da electricidade e água, a rede viária, constitui a infraestrutura, sem a qual não é possível falar-se em promoção sócio-económica.

Que adianta ao lavrador ainda que esclarecido, aberto aos modernos processos de exploração agrícola, se lhe faltam caminhos e estradas por onde possam circular os seus tractores?

Limita-se a contemplar o seu parque de máquinas, parado, resguardado do tempo, no telheiro da quinta...

Como se pode conceber uma lavoura espartilhada na sua freguesia, sem possibilidade de acesso aos mercados urbanos?

Locais onde o médico, a ambulância e os bombeiros não têm acesso, são locais em «estado de coma», desencoraja o amor à terra, desafeiçoa o camponês e obriga-o a procurar, na cidade ou no estrangeiro, uma actividade que até pode ser mais penosa, mas que será melhor recompensada e menos preocupante.

Estarão os Municípios, na generalidade, habilitados, técnica e financeiramente, a responder a tão angustiante desafio?

Uma coisa é certa, o problema, aqui ou além, existe, com maior ou menor intensidade, há que atacá-lo frontalmente, sem tibiezas, com rapidez, não se compadecendo com planeamentos a longo prazo, pois, quando se chegasse à fase da execução, bem tememos que seja demasiado tarde...

II. — *O Decreto-Lei n.º 46 673, de 29 de Novembro de 1965. Dúvidas e dificuldades de aplicação nos meios rurais.*

Não obstante estarem devidamente clarificadas no Relatório deste diploma legal as razões justificativas da sua elaboração, afigura-se-nos de todo o interesse rememorá-las, para uma melhor apreensão das dúvidas e dificuldades que, aqui ou além, a sua aplicação e interpretação nos suscita.

Teve como escopo, travar a actividade especulativa dos particulares, que outra preocupação não tinham, além do lucro fácil e imediato através de um aproveitamento desordenado de terrenos para construção urbana, impondo uma disciplina e fiscalização de que as autoridades administrativas, por falta de meios legais adequados, até aí careciam.

Disciplina e fiscalização exercida de molde a que fiquem «prèviamente asseguradas as indispensáveis infra-estruturas urbanísticas» (Rede viária, saneamento, abastecimento de água e distribuição de energia eléctrica), proteger a legítima expectativa dos compradores de boa fé, como também desonerar as Câmaras Municipais de encargos financeiros — que mais cedo ou mais tarde fatalmente haviam de surgir — que prejudicariam «os seus programas normais de activi-

dade», bem como evitar, com reais prejuízos para o interesse comum, um desfazimento com os eventuais «planos oficiais para o aproveitamento dessas regiões».

O relatório do Decreto-Lei n.º 46 673, na sua redacção clara, simples e sóbria, revela-nos um programa de acção, sério, realista e pormenorizado, merecedor de todos os encómios.

Preocupa-se em remediar e curar maselas, que começavam, em ritmo desenfreado, a alastrar-se pelo Portugal metropolitano, criando situações irremediáveis e irreversíveis...

Ora, como o valor e eficácia de uma Lei só válidamente se pode aferir, depois de experimentada, afigura-se-nos que este Diploma, com ou outro ajuste, que me parece atendível, terá uma vida longa pois pretende dar resposta às solicitações do homem actual e a um estilo de vida que tende cada vez mais para um nivelamento da sociedade contemporânea.

Ajustamentos a considerar na tramitação do processo de loteamento urbano (simplificação e redução das entidades ou serviços a pronunciarem-se) e num tratamento específico, que a hipótese em apreço parece impor, para as zonas tipicamente rurais — zonas onde em prazo mais ou menos curto, não seja lícitamente previsível a existência de redes de abastecimento de água e de drenagem de esgotos — para já não falar na distribuição de energia eléctrica...

Zonas rurais que, com certeza, não terão prioridade em relação a tantas e tantas vilas e cidades a que falta uma rede de água e saneamento capaz de corresponder ao seu surto expansionista.

Obrigar-se o particular — abstraindo mesmo da sua potencialidade económica — a suportar o encargo com a execução da rede viária, saneamento, abasteci-

mento de água e distribuição da energia eléctrica nas zonas tipicamente rurais, equivale a desencorajá-lo, porque materialmente impossível, leva-o ao abandono da terra (o que já tem sucedido) não por represália, mas por falta de braços para o seu amanhã.

Terreno abandonado, terreno não reprodutivo, grave prejuízo para a economia nacional.

Eis um ponto merecedor da melhor e cuidada atenção, de forma a que se encontre a solução mais conforme o condicionalismo factual e o bem comum.

Prescreve o art. 1.º do Decreto-Lei n.º 46 673:

«Entende-se por loteamento urbano, para os efeitos deste diploma, a operação ou o resultado da operação que tenha por objecto ou tenha tido por efeito a divisão em lotes de um ou vários prédios fundiários, situados em zonas urbanas ou rurais, para venda ou locação simultânea ou sucessiva, e destinadas à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais.»

Esta disposição começa por nos dar o conceito do «loteamento urbano», para efeitos, acentue-se, deste Decreto-Lei, abrangendo as *zonas urbanas e rurais*.

Chegou a pôr-se em dúvida se o artigo em apreço, abrangeria todos os casos de loteamento urbano, independentemente da superfície dos respectivos talhões.

Dúvida que hoje se considera sanada pelo Parecer da Procuradoria Geral da República de 27 de Março de 1969 (in D. G. de 16-7-969):

«O regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 46 673, de 29 de Novembro de 1965, é aplicável a toda a operação que tenha por objecto ou ao resultado de toda a operação que tenha tido por efeito a divisão em lotes de um ou vários prédios fundiários, situados em zonas urbanas ou rurais, para venda ou locação simultânea ou sucessiva, desde que se destinem à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais, independentemente da área atribuída a cada um desses lotes.»

Ora,

não sendo de considerar a área atribuída a cada um dos lotes, muito menos parece de atender ao seu número.

Assim, a divisão de um prédio fundiário em dois, três ou quatro lotes estará abrangido pelo art. 1.º.

Além do mais,

não obstante a inexistência do intuito especulativo, a exclusão da doação do art. 1.º poderia constituir um estímulo à celebração de negócios simulados, e sendo sobejamente conhecida a dificuldade de prova na simulação, o escopo que o legislador pretendeu atingir seria fatalmente iludido. (1)

(1) Nas conclusões gerais do II Colóquio Nacional dos Municípios foi proposta uma nova redacção para o art. 1.º do Decreto-Lei n.º 46 673, de 29 de Novembro de 1965:

«Artigo 1.º — Entende-se por loteamento urbano, para os efeitos deste diploma, a operação ou o resultado da operação que tenha por objecto ou tenha tido por efeito a divisão em lotes, independentemente da sua superfície, de um ou vários prédios fundiários situados em zonas urbanas ou rurais, e destinados à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais.»

Preceitua o art. 2.º:

«1. — O loteamento urbano depende de licença da câmara municipal da situação do prédio que se pronunciará depois de ouvido o seu serviço de obras e urbanização quando chefiado por engenheiro, architecto ou agente técnico de engenharia, a respectiva comissão de arte e arqueologia e a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização.

2. — Se o loteamento for requerido para zonas de construção urbana previstas em plano ou antepiano de urbanização aprovado e obedecer às condições exigidas nos seus traçados e regulamentos, será dispensado o parecer da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, quando o serviço municipal de obras e urbanização tenha sido ouvido.

Neste caso os pedidos consideram-se deferidos se a câmara municipal sobre eles se não pronunciar no prazo de noventa dias.»

Uma primeira distinção nos impõe esta disposição nos seus números 1 e 2.

A saber:

Zonas onde existe plano ou antepiano de urbanização aprovado e aqueles onde este falta.

Assim, a divisão de um prédio fundiário em dois, três ou quatro lotes estará abrangido pelo art. 1.º.

Não será levar longe demais esta interpretação?

No entanto a Lei parece não nos deixar qualquer alternativa..... «ubi lex non distinguit nec non distinguere debemus» ...a não ser que tenhamos de distinguir.

Poder-se-á aqui distinguir?

Continuando a análise desta disposição, uma outra dúvida nos assalta.

A Lei fala.....«para venda ou locação simultânea ou sucessiva, e *destinados* à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais» não emprega a expressão «transmissão da propriedade a título oneroso ou gratuito ou locação» pelo que parece ter querido excluir a doação.

Negócio jurídico tão frequente no Minho, de Pais a filhos e de Tios a sobrinhos, porventura — quantas vezes a expectativa sai defraudada — com intuito de os agarrar à terra, outras e até simultaneamente, para evitarem o pagamento do imposto sucessório.

Assim sendo, quereria o legislador intencionalmente que o art. 1.º não abrangesse a doação?

Vamos pela negativa.

Pois, o que para o Decreto-Lei n.º 46 673 parece interessar, em primeira linha é o *destino dos lotes*, ou seja, que sejam «consignados» à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais.

Dentro destes últimos, situam-se precisamente os meios rurais, pelo menos não temos notícia da existência de qualquer plano ou antepiano para estes, pois se até — não obstante o Decreto-Lei n.º 33 921, de 5 de Setembro de 1944 tornar obrigatório às

Câmaras Municipais do continente e ilhas adjacentes, promover o levantamento de plantas topográficas e a elaboração de planos gerais de urbanização e expansão das sedes dos municípios — há tantas e tantas vilas e cidades que ainda os não possuem.

A título meramente exemplificativo apontamos o caso da Cidade de Barcelos que aguarda *há oito anos* que o seu antepiano seja apreciado.

É evidente, ser juridicamente irrelevante qualquer indeferimento de obras baseado nesse estudo, que o tempo se vai encarregando de o tornar cada vez mais desactualizado, como são evidentes os perigos de um crescimento e desenvolvimento desordenado, só temperado por uma prudente acção municipal, levando os particulares a aceitarem uma orientação, que se nos figura mais conforme os interesses da comunidade.

Mas este «entendimento» assenta mais na boa vontade dos intervenientes do que em bases legais, pois o n.º 2.º do art.º 4.º do mesmo Diploma insere uma doutrina bastante elástica...

Voltemos no entanto à distinção do art.º 2.º:

Zonas onde existe plano ou antepiano de urbanização aprovado

Para estas, é a câmara e só ela, aliás dentro das atribuições que o art. 46.º do Código Administrativo lhe confere, que deliberará sobre o pedido do loteamento urbano.

Aliás, nem outro caminho poderia o legislador seguir, pois a Câmara Municipal limita-se a verificar se o pedido está conforme o plano ou antepiano já anteriormente apreciado pela Direcção-Geral de Urbanização.

Zonas onde não existe plano ou antepiano de urbanização aprovado

De «iure constituto» terá que seguir a tramitação prescrita no n.º 1 do art. 2.º do Decreto-Lei n.º 46 673.

Será no entanto de «iure constituendo» a melhor solução?

Vamos pela negativa.

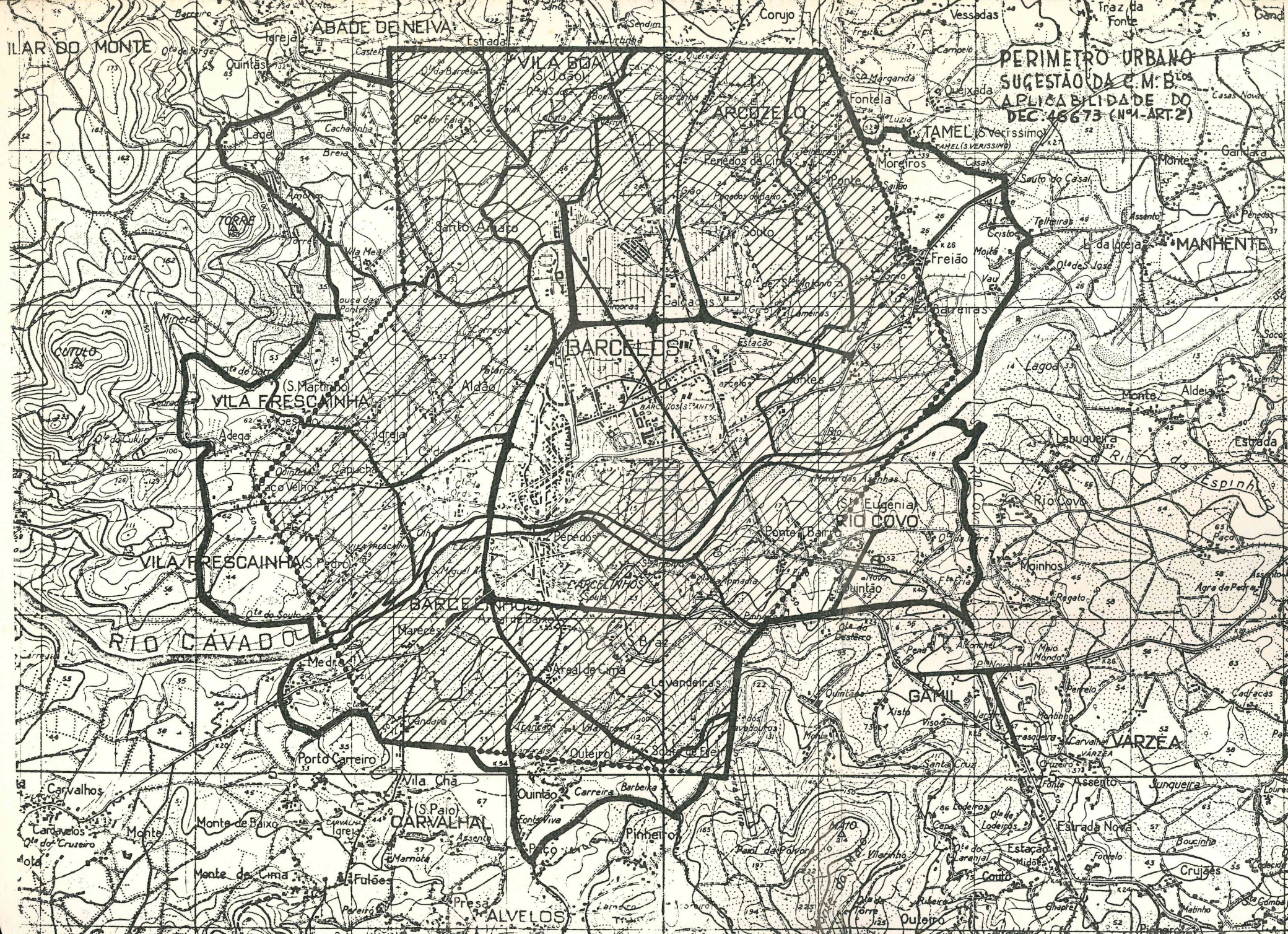
Talvez, porque mais de acordo com o princípio de que cada zona tem a sua expressão diferenciada, e, por conseguinte de atender e considerar, fosse de estabelecer duas sub-zonas.

Uma, coincidiria com o perímetro urbano da vila ou cidade (juntamos, para uma melhor ilustração, a sugestão da Câmara Municipal de Barcelos do alargamento da zona urbana recentemente apresentada) e para esta hipótese a estrita observância do n.º 1 do art. 2.º

A outra sub-zona, que se poderia qualificar de *típicamente rural*, para esta, parece-nos ser a Câmara Municipal a entidade, e só ela, idónea para se pronunciar sobre o pedido do loteamento urbano.

Está dentro das suas atribuições (art. 46.º do Cod. Adm.), está mais próximo do problema e a ideia de celeridade que se pretende imprimir à administração (celeridade já consagrada nos mais variados domínios, por ex. Decreto-Lei n.º 48 890, de 4-3-969, regulamentação do trânsito e Decreto-Lei n.º 166/70, de 15-4-970, licenciamento de obras particulares) teria assim pleno acolhimento.

Acrescentaremos que, pelo menos para o caso em apreço, deveria ser ouvida a autoridade sanitária concelhia (Delegado ou Subdelegado de Saúde).



Esta orientação sofreria, no entanto, um ligeiro desvio, para a hipótese das câmaras cujos serviços de obras e urbanização não tivessem e chefiá-los engenheiro, arquitecto ou agente técnico de engenharia,

neste caso, recorreriam ao Gabinete Técnico da Junta Distrital respectiva, que emitiria o seu parecer (art. 312.º do Cod. Adm.) após o que a Câmara Municipal deliberaria sobre o empreendimento pretendido.

Detivemo-nos, mais do que desejávamos e contávamos sobre uma ou outra disposição que o Diploma em apreço nos sugeriu, dadas as dificuldades encontradas em o moldar às realidades e necessidades do meio rural.

Uma última reflexão faremos, aliás já ligeiramente aflorada nas considerações prévias, ao art. 3.º.

«O pedido de loteamento será instruído com a planta cotada da divisão a efectuar, e todas as indicações necessárias para a apreciação do empreendimento, designadamente tipo e natureza das construções previstas, *rede viária*, estudo económico e memória descritiva e justificativa, e menção do encargo que o requerente se propõe assumir com a criação de espaços livres, arruamentos e demais trabalhos de urbanização.»

Esta disposição expressamente só fala em *rede viária* parece «esquecer» o saneamento, o abastecimento de água e a energia eléctrica.

Mas tal não é exacto, pois e conforme o Parecer da Procuradoria Geral da República de 27 de Março de 1969 (in D. G. de 16-17-969)

«Ao emanar as suas instruções de 12 de Setembro de 1966, a Direcção-Geral de Administração Política e Civil teve apenas a confessada intenção de assegurar correcta e uniforme aplicação do citado Decreto-Lei n.º 46 673 por parte das câmaras municipais.»

Ora,

no n.º 6 dessas Instruções esclarece-se que por «trabalhos ou obras de urbanização, nos termos previstos nos artigos 3.º, 6.º e 7.º deverá entender-se a execução da rede viária, de saneamento, de abastecimento de água e distribuição de energia eléctrica, criação de espaços livres e arborizados, parques de estacionamento e ainda a instalação de outros equipamentos públicos de utilização colectiva, podendo sempre a câmara optar pela execução directa de tais trabalhos ou pela execução a cargo do titular do alvará, no todo ou em parte, sob fiscalização da Câmara.»

Quando procurado por pequenos proprietários rurais (atente-se que no Minho a agricultura é minifundiária) que pretendem dividir seus prédios em cinco, seis ou doze lotes e os esclareço do condicionalismo e das exigências da Lei, vejo-os impermiáveis a tanta exigência, a tanto rigorismo...

Como será possível exigir-se (é curioso que a abertura de estradas ou caminhos que a lei impõe, é bem colhida) uma rede de água, saneamento e distribuição de energia eléctrica, quando é do conhecimento público que em tantas e tantas zonas rurais há fontes de chafurdo, as fontes públicas, não abundam e o petróleo continua tendo o monopólio da iluminação...?

Talvez, sendo-se menos ambicioso e um pouco mais realista (repare-se que seria imprescindível o parecer da autoridade sanitária) se em lugar da rede de abastecimento de água e saneamento, no verdadeiro sentido técnico, nos contentássemos com a captação por intermédio de poços e a construção de fossas sépticas.

E quanto à distribuição de energia eléctrica?

Onde a houver, e, só neste caso, (Barcelos orgulha-se de ter as suas 89 freguesia electrificadas, embora em lugares de certa importância ainda falte) obrigue-se, pois, neste caso, o encargo não seria proibitivo e consequentemente desencorajante.

Mais comentários merecia o Decreto-Lei n.º 46 673, mas a nossa atenção incidiu fundamentalmente sobre as dificuldades resultantes da sua aplicabilidade no meio rural, no entanto e apesar disso, quanto ao resto nas suas linhas gerais, subscrevemo-lo inteiramente, aliás como atrás já tivemos ocasião de dizer, revela-nos um programa de acção sério, realista e pormenorizado, merecedor de todos os encómios.



III. — *Abertura e conservação das estradas e caminhos rurais.*
As autarquias locais e a conservação.
Dificuldades de ordem técnica e financeira. Apoio
das Juntas Distritais.
As Juntas de Freguesia e os caminhos vicinais.
Necessidade de participação.

Sendo a autarquia local «a pessoa colectiva de direito público correspondente ao agregado formado pelos residentes em certa circunscrição do território nacional para que os interesses comuns resultantes da vizinhança sejam prosseguidos por órgãos próprios dotados de autonomia dentro dos limites da Lei» (1) e conforme ressalta da Lei Administrativa, à luz do nosso direito, são consideradas autarquias locais: os concelhos, as freguesias e os distritos,

tendo por órgãos próprios os *concelhos*: o conselho municipal, a Câmara Municipal e o Presidente da Câmara Municipal (2) —

(1) Prof. Marcello Caetano, in «Manual de Direito Administrativo», Tomo I, — 8.^a Edição, pág. 186.

(2) Atente-se que só consideramos, para efeitos desta exposição, as autarquias locais metropolitanas, com exclusão de Lisboa e Porto. No arquipélago da Madeira, as freguesias não são autarquias locais. No Ultramar só os concelhos e as freguesias «são autarquias locais propriamente ditas».

(Lei Orgânica do Ultramar Português, Base 48). Prof. Marcello Caetano na obra atrás citada.

art. 15.º do Cod. Adm.; as *freguesias*: as famílias representadas pelos seus chefes na forma estabelecida na Lei e a Junta de Freguesia — art. 197.º do Cód. Adm. e finalmente o *distrito*: o conselho do distrito e a Junta Distrital — art. 285.º do Código Administrativo.

Cada um destes órgãos, têm as suas atribuições e competência bem demarcadas, pois o nosso legislador preferiu adoptar o princípio do «*numerus clausus*», isto é, enumerar taxativamente as atribuições que lhe são cometidas ⁽¹⁾ o que equivale a dizer, estar vedada a interpretação analógica.

Quer dizer, entre os três sistemas de determinação das atribuições municipais: «o chamado *sistema de cláusula geral* que é o brasileiro, o *sistema da enumeração taxativa* e o *sistema misto* que consiste numa cláusula geral seguida de enumeração exemplificativa, ou numa enumeração rematada por uma remissão «em geral» para certo critério pelo qual em caso de dúvida se decidirá» (Prof. Doutor Marcello Caetano),

o nosso legislador optou pela do meio, como atraz se refere, evidentemente, que não influenciado por «*in medio virtus*» pois, como ensinava o nosso saudoso e Insigne Mestre de Direito Prof. Doutor Manuel de Andrade, «a virtude não está no meio, está onde está».

Mas, e uma vez mais, foi colocado perante a antinomia: *certeza e segurança jurídica* por um lado e,

(1) Distinção entre atribuições e competência. As primeiras são «interesses a realizar pela pessoa colectiva» a segunda «poderes jurídicos conferidos aos órgãos para desempenho das atribuições» — Prof. Doutor Marcello Caetano na mesma obra.

por outro, eventualmente, maior justiça e oportunidade.

É mais seguro um direito certo, embora aqui ou além, menos justo e oportuno... deixando-se ao perigoso sabor de uma interpretação flutuante, a tutela dos interesses da comunidade (1).

Parece-nos ser a melhor orientação, e, se eventualmente surgirem outras necessidades colectivas, pois, confia-se a tutela desses novos interesses às autarquias, com prévia contemplação legal, de molde a não retardar a evolução e desenvolvimento da vida municipal.

Estas breves reflexões, ainda que sobejamente conhecidas não só dos estudiosos do direito, mas também de todo o homem que as circunstâncias levaram a ter um contacto mais assíduo com os problemas de Administração, impunham-se, quanto mais não seja para dar um certo ordenamento à exposição, dada a íntima conexão existente com o problema concreto que nos propusemos abordar:

as autarquias locais e a abertura e conservação das vias rurais.

Ninguém ignora as tremendas dificuldades, não só de ordem financeira como técnicas, com que a generalidade dos Municípios se debatem para abrir e conservar as suas estradas e caminhos.

Os encargos daí decorrentes, a louvável ânsia de dotar os respectivos concelhos de aceitáveis vias de comunicação de forma a corresponder às necessi-

(1) «Mais vale um direito certo, embora com possibilidades de ser injusto algumas vezes, do que um direito com maiores probabilidades de justiça, mas puramente arbitrário, incerto» — Prof. Doutor Antunes Varela, in «Noções Fundamentais de Direito Civil» — Vol. I, Edição Coimbra Editora, 1945, pág. 137.

dades que a vida actual a isso obriga, faz, e não poucas vezes, com que o desânimo e a impotência se aposse dos responsáveis.

Visitam-se aldeias, percorrem-se estradas e caminhos, ouvem-se os legítimos queixumes das populações e tudo se tenta, tudo se procura fazer para lhes dar — como nos compete — uma vida menos difícil.

Encontrar uma solução que rápida e eficientemente responda a algumas dessas carências, eis a fé que me acompanha neste II Colóquio Nacional dos Municípios.

A solução terá que ser achada por nós, Governo e particulares.

Já públicamente tivemos, e, mais de uma vez, oportunidade de o afirmar: só de uma acção conjunta, de autêntica mobilização de vontades, constituída pelas Autarquias locais, Estado e indivíduo pode resultar obra válida e consoladoramente positiva.

Princípio que se me afigura certo em todos os domínios, mas de maneira premente na Saúde e Assistência, Educação e Obras Públicas.

Na hora que vivemos, mesmo sem sacrificar as atribuições que a Lei confere às autarquias locais, impõe-se, como necessidade vital, este entendimento, esta união de vontades, esta interpenetração, pois, como ensina o Prof. Doutor Marcello Caetano na Conferência de Madrid em 26 de Abril de 1949:

«...não poder desejar num mundo onde cada vez mais todos os interesses se enca-deiam, todas as vontades são interdependentes e todas as acções se solidarizam e interpenetram, que se mantenham ilhas de jurisdição administrativa, abroqueadas

em direitos egoístas, tão autónomas como nos tempos em que, de longe em longe, apenas surgia do meio do matagal intenso, onde dominava o urso, uma povoação cerrada sobre si, que a agricultura, o pastoreio e a caça tornavam ciosamente comunitária».

No específico problema da construção e conservação das estradas municipais generalizou-se a corrente — corrente que ainda tem adeptos — que atendendo às dificuldades e até impossibilidade que às Câmaras Municipais por vezes se lhes deparam, o caminho indicado seria o de «trespassar» para o Estado, mais concretamente, para a Junta Autónoma de Estradas esses «ónus».

Solução simplista e cómoda, demasiado pragmática, mas que redundaria num cerceamento das atribuições do Município, com a inevitável diminuição da sua força e prestígio, além de que, estamos firmemente convictos, não traria para a comunidade os benefícios que os defensores de tal posição esperariam.

Os próprios Municípios veriam essas estradas como algo que lhes não pertencia, deixariam de por aquele entusiasmo, aquele querer, que por vezes opera milagres...

Uma estrada que se rasgue, um caminho que se pavimente ou rectifique, é uma vitória, que as populações de mãos dadas com as câmaras vivem e sentem profundamente, e, que tantas vezes escapa à inteligência e sensibilidade daqueles que só estão ligados ao território por simples e frias razões de serviço...

Que esta orientação não é aconselhável, já, e de que maneira, se pronunciou o Dr. António Pedrosa

Pires de Lima, Director-Geral de Administração Política e Civil ⁽¹⁾:

«...esboçou-se, apenas, o desejo de que a construção e reparação das estradas municipais passasse a constituir encargo do Estado, confiando-se à Junta Autónoma de Estradas.

Mas esta opinião, além de não se ter generalizado, não se fundamentava em razões de princípio, pois não se contestou o carácter acentuadamente local da matéria, e que a Administração autárquica estará mais apta a tomar sobre ela, com oportunidade resoluções adequadas. Além disso, a concentração num só organismo, de tudo quanto se relaciona com as vias municipais, provocaria o congestionamento dos serviços e um acréscimo de responsabilidades difícilmente suportável. O que, neste aspecto se justificará é a revisão da classificação das estradas, de modo a que passem a considerar-se nacionais algumas cuja utilização deixou de ter carácter acentuadamente local ou que, por darem acesso a lugares de turismo, se revestem também de interesse geral.»

Quando se começou a desenhar o movimento da restauração da autarquia distrital em 1959, e antes dela, e se hesitava em determinar-lhe as atribuições,

(1) Comunicação apresentada no IV Congresso da União Nacional (Maio-Junho de 1956), «Centralização e Descentralização. — A função das Autarquias Locais e dos Organismos Corporativos na Vida Política e Administrativa.»

chegou a pensar-se em cercear as atribuições municipais, ora se assim tivesse acontecido, como não transferir para os distritos o encargo da construção e conservação das vias municipais?

Em sentido contrário ergueu-se a autorizada voz do Prof. Doutor Marcello Caetano ⁽¹⁾

«...como transferir para os distritos o encargo da construção e conservação das estradas e caminhos municipais, por exemplo? Quero dizer com isto, que as atribuições municipais hão-de ser desempenhadas pelos Municípios, sòzinhos, quando possam, ou federados se tiverem de associar-se, mas só por eles, embora com assistência e participação do Estado.»

Assim sendo,

serão os Municípios que terão de rebuscar nas potencialidades e possibilidades que a Lei lhes faculta, a fórmula que melhor se coaduna com o interesse geral.

Mas vem de longa data o queixume generalizado, mas exacto, da falta de recursos financeiros e técnicos.

A solução, portanto, parece dever encontrar-se no montante das participações (em sede própria indicaremos como a Câmara de Barcelos procurou resolver o problema) e na procura de apoio técnico fora do Município.

Quanto à instituição do sistema de participações, impõe-se um parêntesis, pois trata-se de uma

⁽¹⁾ Prefácio a «Problemas de Administração Local» — editado pelo Centro de Estudos Sociais da União Nacional em Dezembro de 1957.

fórmula de criação portuguesa e que começou a ser adoptada no estrangeiro — maxime nos Estados Unidos da América do Norte (1).

Casos há, e tantos, por maior interesse e vontade que o Estado, por intermédio do Ministério das Obras Públicas ponha, em compartilhar obras de abertura de vias municipais, estas não se concretizam, porque a percentagem de ajuda estatal (no caso de Barcelos é de 75%) não pode, por falta de recursos financeiros, ser acompanhada pela respectiva autarquia local.

Talvez fosse de encarar a hipótese, que não resolveria totalmente o problema, mas atenuava-o em muito, manter-se a comparticipação legalmente fixada, e, *como medida transitória*, atribuir-se-lhe um subsídio, não reembolsável, de acordo com as necessidades e disponibilidades municipais.

Isto é,

além do Plano de Viação Rural com a comparticipação normal, a par deste, elaborar-se-ia um plano especial das vias municipais com uma comparticipação de montante superior.

Creemos ser a única e eficaz fórmula de atenuar o atraso a que estamos votados em tão importante, como preocupante problema.

Seria um encargo demasiado pesado para as finanças estatais?

Imediatamente é possível, mas dado que se trata de um verdadeiro investimento e de rentabilidade assegurada (pense-se só nos reflexos de ordem económica nos sectores da agricultura, transportes, indús-

(1) Prof. Doutor Marcello Caetano, in «Conferência em Madrid em 26 de Abril de 1949».

tria, etc.), era do maior interesse social, político e económico, encará-lo muito a sério.

Além do mais — e temos disso experiência — as populações ajudavam, ajuda que se traduziria na cedência de terreno a título gratuito, construção de vedações, mudança de ramadas e até num ou noutro caso, com contribuição monetária.

Eis, como de maneira tão efectiva o Estado, as autarquias locais e o indivíduo, unidos na mesma «cruzada» ligados pelo mesmo ideal, prosseguiam o escopo desejado: — Valorização e desenvolvimento da comunidade.

Quanto ao apoio técnico:

Regra geral, a sua insuficiência sente-se com maior premência na conservação, do que na abertura de vias municipais, pois quanto a estes, em princípio são dadas de empreitada, limitam-se as câmaras a exercer uma mera acção de fiscalização, conjuntamente (nas obras participadas) com a Direcção de Urbanização do respectivo distrito.

Vai-se acentuando, cada vez mais a incapacidade da administração municipal para, com relativa presteza e eficiência, acorrer à imprescindível conservação da sua rede viária.

Gastam-se milhares de contos na abertura e pavimentação de estradas, abandonando-as, ou até mesmo, não lhe dando aquele mínimo de assistência exigível, é dinheiro desbaratado, deitado fora e não é, como se torna evidente, a maneira mais acertada de administrar e conservar os bens públicos...

Ora, se é uma verdade incontestável e incontestada, que a generalidade dos Municípios, para além

da magreza financeira e talvez por causa dela, não possuam aquele equipamento humano e de máquinas para capazmente cumprirem essa missão, onde buscar, então a solução?

Já atrás se disse ser inconcebível renunciar a essas atribuições, assim sendo e dado que o Decreto-Lei n.º 42 536 (1)

«concebeu o distrito como uma *autarquia supermunicipal* destinada a reunir os esforços dos municípios, a orientá-los e a apoiá-los. As suas atribuições são sobretudo de fomento e cultura (art. 311.º e seg. do Cód. Adm.) avultando entre as primeiras a criação de serviços de estudos e projectos e da assistência técnica dos municípios, bem como de parques de máquinas e de outro equipamento a utilizar por eles»

terá de ser procurada, na Junta Distrital respectiva, a orientação a seguir, pois, e nunca será demais repeti-lo, este órgão autárquico, para além do seu *carácter subsidiário*, no sentido de suprir as insuficiências das câmaras e juntas de freguesia neste domínio, terá também a necessária função de estimular, voluntariamente, a junção dos municípios, associando-os em vista à prossecução de interesses comuns dos respectivos concelhos, numa palavra, fomentará e incentivará a federação dos municípios, pelo que se torna urgente e ingente

«a existência de gabinetes técnicos que apoiem grupos de Municípios e de serviços que cubram vários concelhos não só para

(1) Prof. Doutor Marcello Caetano, in «Manual de Direito Administrativo» — Tomo I — 8.ª Edição, pág. 329.

dividir os custos mas também para obter o indispensável rendimento de equipamentos» (1).

A este propósito cabe aqui uma palavra da mais elementar justiça para o Distrito de Braga.

Foi aqui, graças ao entusiasmo do Comendador António Maria Santos da Cunha que tão pronta e eficientemente acolheu a sugestão dos Ministérios das Obras Públicas e Interior, nas pessoas dos Ministros Rui Sanches e Gonçalves Rapazote, que se arrancou, no sentido que ora defendemos:

reforçadas foram as dotações para a criação e funcionamento do serviço de conservação das rodovias municipais, que compreendem um parque de máquinas a integrar nos já existentes Serviços Técnicos de Fomento.

Um passo muito importante foi dado para alcançar a meta desejada...

Dando-se a esses Serviços as possibilidades técnicas e financeiras, de acordo com as carências do Distrito, e porque conhecemos a ténpera, capacidade e vontade dos responsáveis, não duvidamos que Braga será um autêntico centro piloto no qual os restantes Distritos irão buscar muitos ensinamentos, de que advirão palpáveis benefícios para o País.

Embora de todos conhecida e à guisa de apontamento, recordamos que a presença efectiva do Estado, até aqui na conservação das vias municipais (estradas e caminhos) só se sentia, por via de regra, através de uma comparticipação designada como «conservação

(1) Dr. Gonçalves Rapazote — Titular da Pasta do Interior, in Discurso de encerramento no «I Colóquio para o desenvolvimento de Vila Real» — 9 de Dezembro de 1970.

permanente das vias municipais» e que se traduzia na ordem dos 50% para atenuar os encargos das Câmaras com os salários e vencimentos do pessoal técnico e cantoneiro.

Tudo o mais, brita, areia, pedra, jornaleiros, etc., enfim o necessário para que sèriamente se possa falar em conservação permanente, ficava a cargo das câmaras e que tantas e tantas vezes e como já atrás foi aludido, se traduz num abandono de tal ordem que estradas e caminhos que há 5 anos eram aceitáveis, hoje, por falta de recursos financeiros e de máquinas, estão intransitáveis.

Apontamento sugerido pela experiência dolorosamente vivida no concelho de Barcelos e a título de exemplo, cuja rede viária (excluídos os caminhos vicinais, sobre os quais nos debruçaremos oportunamente) atinge 338 km. divididos conforme o quadro seguinte:

Estradas Municipais — construídos — 160 km.	Calçada	— 48
	Macadame	— 40
	Terra	— 72
Caminhos Municipais—construídos — 178 km.	Calçada	— 22
	Macadame	— 50
	Terra	— 106

Articulando a extensão das estradas e caminhos municipais, com as disponibilidades financeiras do Município, do qual daremos também uma breve e sucinta resenha, hemos de concluir que o panorama é pouco lisongeiro, embaraçoso, em virtude de não ser só específico de Barcelos, mas de quase generali-

dade dos concelhos metropolitanos, embora com intensidade variável.

Assim sendo, para além de um maior e substancial apoio financeiro estatal impõe-se uma colaboração estrita, íntima e realmente efectiva das câmaras com os gabinetes técnicos das Juntas Distritais, ou mais concretamente com o seu «serviço de conservação das rodovias municipais».

Não obstante verificar-se uma diminuição das despesas nas freguesias — apesar das carências com que se debatem — ela foi resultante da diminuição das participações oriundas do Estado.

Nota-se que, apesar disso, e conforme se verifica pelo quadro, os encargos da Câmara cresceram.

Eis o panorama que o Meio Rural de Barcelos apresenta, parece-me que estes números dispensam comentários a não ser o de ressaltar, o esforço que o Município faz, tentando colmatar brechas que continuarão a existir, se lhe não for facultado — como aliás aos demais concelhos — os indispensáveis meios financeiros e técnicos.

Retomando o exemplo de Barcelos:

Receitas ordinárias

1966	7:958.217\$20
1967	8:662.781\$50
1968	8:670.573\$40
1969	9:908.646\$00

A estas receitas teremos de deduzir 40,5%: percentagem destinada às despesas com o pessoal a cargo da Câmara.

**Subsídios concedidos às Juntas de Freguesia para obras
e melhoramentos da sua iniciativa**

1966	129.000\$00
1967	119.020\$00
1968	533.089\$00
1969	419.934\$60

**Comparticipações directas do Município em obras nas freguesias
— Transformação, beneficiação e reparação das vias rodoviárias,
incluindo pareceres técnicos, projectos, etc.**

1966	295.136\$80
1967	300.446\$00
1968	691.322\$60
1969	715.331\$60

**Importâncias recebidas em regime extraordinário através do Fundo
do Desemprego e Melhoramentos Rurais para obras de transfor-
mação, reparação, etc., nas freguesias do concelho**

1966	1:725.412\$80
1967	2:682.032\$00
1968	1:980.822\$50
1969	665.949\$00

**Comparticipação extraordinária da Câmara para obras
de reparação e beneficiação das vias rodoviárias
nas freguesias do concelho**

1966	2:601.854\$00
1967	3:387.269\$50
1968	2:200.006\$10
1969	1:540.049\$20

**Recapitulação das Receitas e Despesas para Obras
de Construção e Reparação das vias rodoviárias
Municipais nas Freguesias do Concelho**

Ano	Despesa	Receitas	Para mais
1966	3:025.990\$80	1:725.412\$80	1:300.588\$00
1967	3:806.715\$50	2:682.032\$00	1:124.683\$50
1968	3:424.417\$60	1:980.822\$50	1:443.595\$10
1969	2:675.315\$40	665.949\$00	2:009.366\$40

Nestas despesas, estão incluídos os encargos resultantes da beneficiação e conservação dos caminhos vicinais, caminhos vicinais que só no concelho de Barcelos devem ter cerca de 700 km.

Alguns deixaram de ter um cunho acentuadamente paroquial, para se revestirem de inegável interesse concelhio.

Portanto,

ou se revia a sua classificação, solução que na maioria dos casos me parece desacon-

selhável, na medida em que traria um alargamento da rede municipal, obrigando à criação de novos cantões (atente-se na falta de pessoal cantoneiro, e, no aumento de encargos com os vencimentos) ou, torná-los mais extensos se tal fosse possível, (art. 2.º da Lei n.º 2 110, de 19-8-961).

Mas, como os cantões, em regra não podem ter menos de 4 km nem mais de 8 km dar-se a um cantoneiro 8 km para conservar, será o mesmo que o mandar fazer o que puder e não o que deve...

Aliás, *o sistema de a cada cantão, um cantoneiro*, talvez fosse mais vantajoso substituí-lo pelo de *brigadas móveis*, que com regularidade percorriam essas mesmas zonas.

Ganhava-se em eficiência, celeridade e a fiscalização era melhor exercida.

Falando-se em caminhos vicinais, associámo-los imediatamente às Juntas de Freguesia, pois é a este órgão que compete «a construção, conservação e reparação dos caminhos que não estejam a cargo das Câmaras Municipais» — n.º 10.º do art. 253.º do Cód. Adm.

Como acentua o Prof. Doutor Marcello Caetano «não há profunda distinção entre a natureza das atribuições municipais e das atribuições paroquiais: as freguesias são afinal uma espécie de municípios secundários ou subunidades municipais com escassos meios de acção, que vão desenvolvendo modestas actividades de interesse social». (1)

(1) In «Manual de Direito Administrativo» — Tomo I — 8.ª Edição, pág. 324.

Ora, atendendo aos seus escassos meios de acção, escassez resultante de uma quase ausência de receitas próprias, vivendo, ou melhor *sobrevivendo* de subsídios que o Estado (n.º 13.º do art. 255.º do Cód. Adm.) eventualmente lhes concede e de que passagem se diga, são raríssimos, é sobre o Município ⁽¹⁾ que impende mais este encargo.

É um peregrinar diário das Juntas de Freguesia para as Câmaras, esperando encontrar no Presidente, o apoio financeiro para o arranjo dos seus caminhos.

Quantas e quantas vezes oferecendo braços para ajudar, tractores para o transporte de materiais e também, e não menos vezes, deixando o Gabinete, desiludidos por — não obstante e boa vontade e compreensão — não terem sido atendidos na justa pretensão.

São essas pequenas obras, que, para aqueles pequenos meios, têm quase valor idêntico à construção de uma ponte ou barragem.

Sente-se frustrada a Junta, sente-se frustrada a Câmara Municipal.

Em Barcelos, das suas 89 freguesias, só uma realmente possui receitas que, embora a nível concelhio não sejam famosas, tem capacidade financeira para resolver esses pequenos-grandes problemas.

Essa receita provém da venda de extracção de areia.

(1) A este propósito veja-se a comunicação apresentada no Centro de Estudos Político-Sociais a 23-1-957 por Dr. José Gonçalves de Araújo Novo, subordinada ao Tema «Coordenação dos Serviços Técnicos Locais e dos Serviços Técnicos do Estado» in «Problemas de Administração Local», pág. 269.

E as restantes?

Essas, continuam pacientemente, esperando que o Município se não esqueça.....o Município não se esquece..... mas nem tudo pode.

O exemplo de Barcelos, apenas serviu para ilustrar uma situação de facto, fàcilmente verificável na esmagadora maioria dos nossos concelhos.

Descrito, ainda que aligeiramente, o quadro dos caminhos vicinais e dada a impossibilidade material de uma presença mais actuante das Câmaras — presença que é acolhida com extraordinário espírito de colaboração por parte das populações — sugeríamos que, após cuidadoso, sério mas simples estudo, realizado a nível do freguesia com a supervisão das respectivas Câmaras, através dos seus serviços técnicos, se estabeleça com *carácter de regularidade uma dotação normal destinada à conservação e rectificação dos caminhos vicinais*, a conceder pelo Estado. ⁽¹⁾

Era mais uma aplicação, e valiosa do princípio:

Estado, autarquias locais e particulares de mãos bem apertadas, trabalhando na mais estreita comunhão, em vista à satisfação dos interesses da grei.

(1) Nas conclusões gerais do II Colóquio Nacional dos Municípios no seu n.º 19, propõe-se:

«As vias de comunicação rodoviárias deverão ser reclassificadas de acordo com as funções que efectivamente devam desempenhar independentemente das suas características actuais, cabendo ao Estado todos os encargos com as artérias de interesse nacional e regional, e às autarquias locais, com a necessária comparticipação do Estado, apenas os correspondentes às artérias de serviço local. Entende-se que esta comparticipação do Estado necessitará normalmente de ser reforçada com vista a garantir um equilíbrio nas condições de circulação em toda a rede pública.»

Consideradas de per si, não são, como, desassissadamente se pode objectar, obras sem dimensão capaz, pequenas obras, sem valorarem grandemente homens ou políticas, mas «lembramos que estas pequenas obras são executadas pelo povo, orientado pelas repartições técnicas municipais. Não pode haver projectos formais, nem burocracia nem demoras.

As obras desejam-se, imaginam-se e executam-se. Os técnicos municipais acompanham os trabalhos, dão as indicações necessárias e corrigem as deficiências ao longo dos trabalhos.

Assim, os anseios das populações neste aspecto, são rapidamente satisfeitos, para alegria de todos.» (1)

Os caminhos vicinais se não forem vistos com olhos de ver, isto é, ignorar ou minimizar a sua importância para a promoção e desenvolvimento dos povos, é quase o mesmo, do que mandarmos construir uma vivenda em que nada falta, excepto as canalizações da água...

(1) Engenheiro Horácio de Moura, in «Problemas Actuais de uma Comunidade Distrital» — Coimbra Editora — Novembro de 1968, pág. 115.

IV. — *BARCELOS perante o problema concreto da abertura e conservação das vias municipais* ⁽¹⁾.

O seu plano especial como complemento do Plano de Viação Rural (III Plano de Fomento)

Tem a Cidade de Barcelos e seu concelho uma superfície de 392 Km², 89 freguesias, uma população que, pelo censo de 1970, deve rondar os 100 000 habitantes, uma privilegiada situação geográfica na província do Minho, formando com mais doze concelhos o Distrito de Braga.

A Norte confina com o Distrito e concelhos de Viana do Castelo e de Ponte de Lima, a Leste com os concelhos de Vila Verde, Braga, e Vila Nova de Famalicão, a Sul com este e Póvoa de Varzim (Distrito do Porto) e a Oeste com Esposende.

A par de uma indústria em apreciável crescimento, com especial destaque para as malhas e cerâmica, possui, talvez pela sua situação e pela força irresistível de uma tradição ⁽²⁾ uma agricultura que desem-

(1) Na III Parte desta exposição foi afluído «conservação corrente das vias municipais» pelo que nos dispensamos de o abordar.

(2) O Mercado Semanal realiza-se às quintas-feiras, sendo inquestionavelmente, o mais importante do País.

É de salientar, contrariando uma tendência generalizada, de ano para ano a verificação de um invulgar crescimento, a que não estranho o afluído turístico.

penha papel de notável relevo na economia nacional ⁽¹⁾.

Assim sendo, assume particular importância o problema das vias de comunicação, para que estas, pelo menos para estes sectores de actividade, continuem em ordenado desenvolvimento, e, se não deixam atrofiar pela falta de infra-estruturas.

Como já tivemos ocasião de lembrar, pode dizer-se que todo o concelho se encontra electrificado, problema que ainda continua em aberto em muitos outros, pelo que para se executar verdadeira política de promoção sócio-económica, impõe-se que as estradas e caminhos correspondam e acertem o passo com a electricidade...

Portanto o quadro, em visão simplista, apresenta-se, em relação a Barcelos, nestes termos:

Temos luz, mas faltam estradas e caminhos.

Mal que não é exclusivo de Barcelos, pelo que (é o que melhor conhecemos) se me afigura de interesse geral, retermo-nos um pouco, mostrando como imaginamos atenuar o atraso que as circunstâncias, mais variadas, assim nos impuseram.

Na presente exposição, juntaremos cartas que ilustrarão, bastante melhor que as palavras, a malha das vias de comunicação, dando-nos uma ideia global de tão preocupante problema.

(1) Corroborando tal asserção, é do máximo interesse a leitura pormenorizada e valioso trabalho «Sector Agrícola no Distrito de Braga» que a Equipa de Estudo e Promoção do Desenvolvimento Comunitário do Distrito de Braga levou a efeito, sob a orientação do Dr. João Maurício Salgueiro, ao tempo Director do Planeamento do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho.

Inteirados da desesperada situação em que nos encontrávamos e, dado que o Plano de Viação Rural (III Plano de Fomento), nem de longe pode responder às necessidades nem suprir as carências, enveredamos pelo caminho seguinte:

elaborar um plano especial — seria complementar do Plano Geral—, chamar as populações a colaborar, dar prioridade àqueles lugares que se encontrassem isolados, solicitar do Estado um substancial apoio financeiro mas a *título transitório* e executá-lo no mais curto prazo.

Foram estas coordenadas que nos orientaram. Assim, os Serviços Técnicos da Câmara iniciaram o trabalho, imprimindo-lhe ritmo invulgar a ponto de se poder dizer que a máquina está montada, aguardando apenas que surja o necessário combustível para a pôr em movimento.

O Plano Especial mereceu de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas a melhor e cuidada atenção, obteve pareceres superiores favoráveis e irá ser examinado na oportunidade da elaboração dos planos gerais de trabalho (1).

«O concelho de Barcelos apresenta uma precaríssima rede de vias municipais e possui 127 *povoações* com mais de 100 habitantes sem acesso ou, em alguns casos, com acesso deficientíssimo em terra, o que pode ser compro-

(1) Ofício emanado da Direcção de Urbanização do Distrito de Braga, sob o n.º 3.121, de 27-10-969.

vado pela análise do presente Plano, pelo último censo populacional (censo de 1960) e pela consulta da carta na escala 1:25.000, sendo provável que aquele número de povoações se encontre presentemente ultrapassado em consequência de construções recentes.

Dos 160 e 178 km. de estradas e caminhos municipais previstos na classificação oficial, apenas 30% e 7% respectivamente, se encontram pavimentados.

Ao ritmo dos últimos anos a rede de estradas e caminhos municipais do concelho de Barcelos estaria concluída dentro de um século.

Sem vias municipais capazes, não pode haver desenvolvimento e progresso, as populações debandam e as economias regionais atrofiam-se.

Para ocorrer às prementes necessidades do Concelho de Barcelos, com 89 freguesias e às petições e justos anseios da sua população, elaborou-se o presente Plano Especial, previsto para ser executado em princípio, em seis anos, dentro das possibilidades financeiras da Câmara, se a esta for concedido, por parte do Estado, um subsídio especial além da comparticipação prevista de 75%, análogamente ao que parece ter sucedido em outros casos idênticos ao de Barcelos.

Na concepção do presente plano previu-se exclusivamente o acesso com terraplanagem a todas as povoações isoladas com mais de 100 habitantes atrás referidas, e

algumas ligações fundamentais a concelhos vizinhos, limitando-se a pavimentação aos troços que se julgarem mais carecidos e que serão objecto de detalhada apreciação durante a elaboração dos respectivos projectos a apresentar oportunamente, se o Plano, cujo custo se estima em 44:107.520\$00, merecer aprovação.

Embora este custo se apresente vultoso, ele inclui apenas 9% e 50% das pavimentações que ainda há a efectuar nos caminhos municipais e estradas do Concelho de Barcelos, conforme se pode verificar pelos gráficos e demais elementos que se anexam.

Se o Plano merecer aprovação procurar-se-á interessar na sua execução as populações por ele abrangidas, por forma a obterem-se dádivas que permitam pavimentar a maior extensão possível das vias municipais com as verbas que constem do Plano.

Pelos ponderosos motivos expostos elaborou-se o presente Plano Especial que se submete à douda apreciação superior» (1).

Por aqui se vê não se tratar de um plano ambicioso, nem irrealizável, apenas se pretendeu «avancar» segura e prudentemente, sem quiméricos objectivos, tendo-se bem presente as disponibilidades finan-

(1) José Lino Martins dos Santos — Agente Técnico de Engenharia da Câmara Municipal de Barcelos, responsável pela elaboração do Plano Especial.

Por não vermos interesse no âmbito deste trabalho, dispensámo-nos de pormenorizar as obras a executar, bem como a discriminação da estimativa.

ceiras do Município e o extraordinário esforço que, em todos os domínios, o Estado está desenvolvendo.

Neste plano especial, houve a preocupação — aliás como se impunha — de se estudar a execução, e esta, conforme se pode ver no programa de trabalhos junto, é possível, sem grandes esforços ou atrasos.

Basta que haja vontade e interesse — o que dada a necessidade, urgência e alcance — também não faltará.

Esta orientação, que aliás não é exclusiva de Barcelos, parece-nos passível de generalização, estendendo-se a outros concelhos que, como o nosso, lutam desesperada e estòicamente, para dar ao mundo rural o mínimo de condições, para sobreviver, com dignidade, transformando-o de facto em seiva vivificadora onde o País — sequioso em andar depressa — vá buscar as energias necessárias para se engrandecer e valorizar social, política e econòmicamente.

Esta a nossa sugestão, este o nosso apelo.

Algumas vezes, não são os grandes planeamentos que melhor respondem ao interesse nacional, a não ser, que antes deles, já se encontrem solucionados estes pequenos-grandes problemas, problemas que asfixiam os pouco lembrados, por vezes, centros rurais. (1)

Abrámos os olhos à realidade, ponhamos de parte as utopias e, sobretudo, tenhamos consciência dos limites (2).

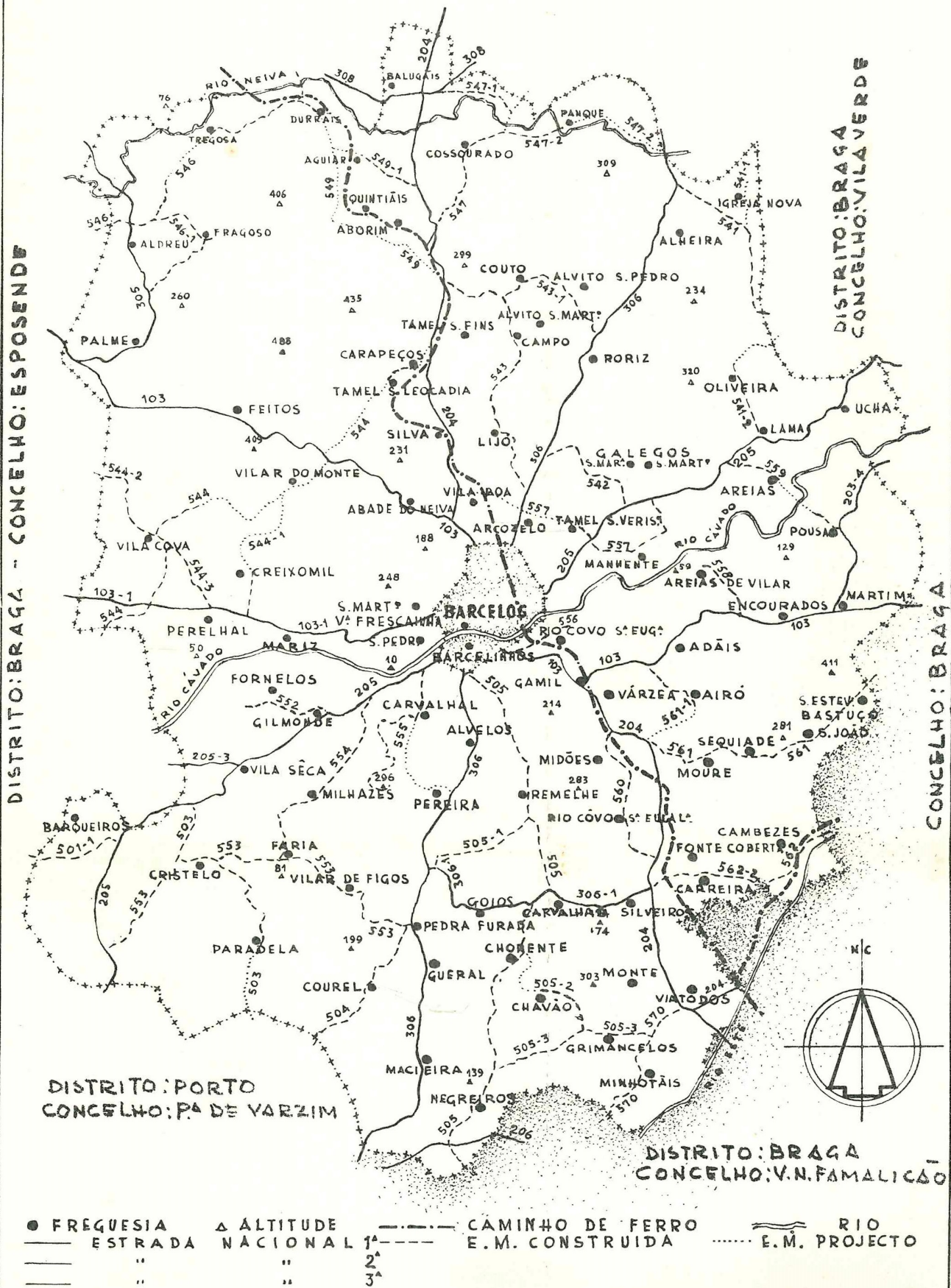
(1) É inegável vivermos na época dos grandes espaços, o que não invalida a nossa posição, a qual não deve ser entendida como prenúncio tendencial de regresso à «política de campanário» que aliás, como o caciquismo, também teve as suas virtudes...

(2) In «Problemas da Revolução Corporativa», pág. 45, Edição de 1941 — Prof. Doutor Marcello Caetano.

CONCELHO DE BARCELOS
PLANTA A' ESCALA 1:125 000

CONCELHO: VIANA DO CASTELO

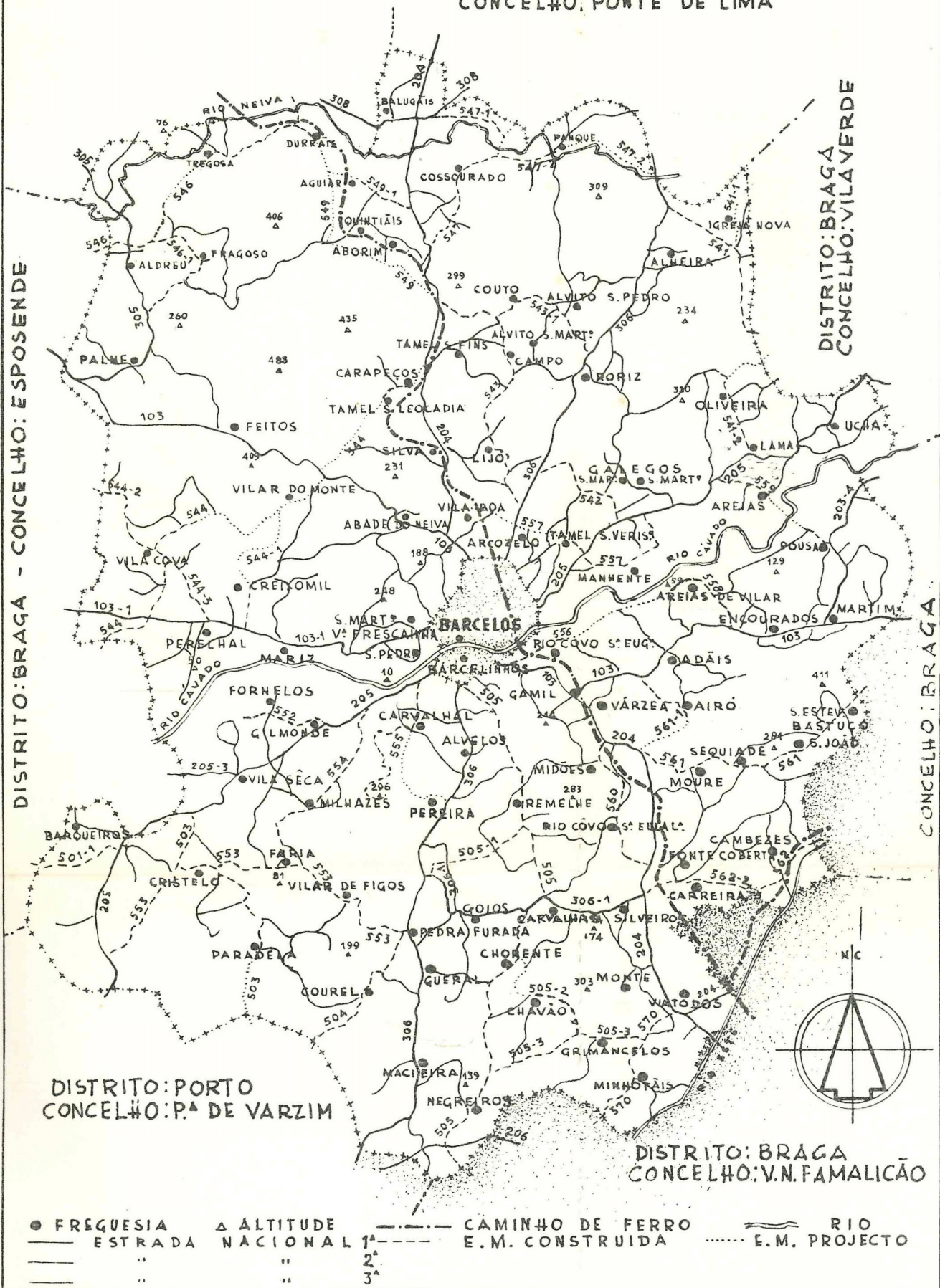
DISTRITO: V^{MA} DO CASTELO
CONCELHO: PONTE DE LIMA



CONCELHO DE BARCELOS
PLANTA A' ESCALA 1:125 000

CONCELHO: VIANA DO CASTELO

DISTRITO: V^{NA} DO CASTELO
CONCELHO: PONTE DE LIMA



Eis o princípio pelo qual nos procurámos nortear e que é o único mérito — se mérito houver — da presença de Barcelos no II Colóquio Nacional dos Municípios.

Trouxemos alguma coisa?

Temos sérias dúvidas, no entanto, de ciência certa, levaremos desta progressiva e linda Lourenço Marques, que ressuma Portugalidade, uma redobrada fé no fortalecimento das Instituições Municipais e numa mais íntima ligação «ao próprio carácter da Nação», assente nos firmes e veneráveis padrões da História e no condicionalismo do presente (1).

(1) A este propósito recomenda-se a leitura da Conferência proferida pelo Prof. Doutor Marcello Caetano na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 16 de Janeiro de 1936.

ESTRADAS MUNICIPAIS

TERRAPLENAGEM

PAVIMENTAÇÃO

18,4 Km.	
Previsto no Plano 24,6 Km.	55,3 Km.
Existente 116,6 Km.	Previsto no Plano 55,9 Km.
	Existente 48,4 Km.

CAMINHOS MUNICIPAIS

TERRAPLENAGEM

115,4 Km.
Previsto no Plano 76,2 Km.
Existente 86,4 Km.

PAVIMENTAÇÃO

234,3 Km.
Prevista no Plano 23,1 Km.
Existente 20,6 Km.

Plano especial das Vias Rodoviárias do Concelho de Barcelos

PROGRAMA DE TRABALHO

Inquérito às facilidades dadas pelos proprietários . .	60 dias
Projectos.	3 anos
Estimativas.	4 anos
Terraplanagens.	5 anos
Pavimentação	6 anos
Dias úteis de trabalho	250/ano

VIAS	Terraplanagem		Pavimentação	
	Totais previstos no Plano	A executar por dia	Totais previstos no Plano	A executar por dia
E. M.	24,6 km.	20 m.	55,9 km.	$38 \times 6 = 228\text{m}^2$
C. M.	76,2 km.	61 m.	23,1 km.	$16 \times 4 = 64\text{m}^2$
Totais a executar por dia		81 m.		292m ²

I — ADMINISTRAÇÃO DIRECTA — (Quantidade de obra a realizar dependente da admissão de pessoal, do seu rendimento e dos preços a apresentar por empreiteiros).

1 — PESSOAL:

a) — Pessoal Técnico

- 1 Agente Técnico de Engenharia Civil
- 1 Topógrafo-Desenhador
- 2 Fiscais de obras
- 1 Apontador-Fiscal-Dactilógrafo

b) — Pessoal de Secretaria

- 1 Escriurário

c) — Pessoal de pavimentação — (4 brigadas)

- 4 Calceteiros de 1.^a
- 4 Calceteiros de 2.^a
- 12 Jornaleiros
- 1 Motorista de camionete
- 1 Ajudante de camionete

d) — Pessoal de terraplanagens:

- 1 Motorista de camionete
- 1 Ajudante de camionete
- 2 Motoristas de dumpers
- 1 Condutor de pá de arrasto
- 1 Ajudante de pá de arrasto
- 12 Jornaleiros
- 1 Pedreiro de 1.^a
- 1 Pedreiro de 2.^a
- 2 Ajudantes de pedreiro

2 — MEIOS DE ACÇÃO:

- 1 pá de arrasto
- 2 Camionetes (1 existente)
- 2 Dumpers
- 2 Cilindros (existentes)

3 — INSTRUMENTOS:

- 1 Taqueómetro
- 1 Nível
- 2 Miras

4 — FERRAMENTAS:

- 24 Picaretas
- 24 Enxadas
- 24 Pás
- 12 Marretas
- 12 Martelos de calceteiro
- 12 Maços
- 6 Camartelos
- 6 Colheres de pedreiro
- 6 Talhaças
- 6 Desempenadeiras
- 6 Esparaveis
- 6 Picadeiras
- 3 Fios de prumo
- 3 Níveis de bolha de ar
- 12 Cruzetas
- 3 Esquadros
- 6 Marretas
- 6 Ponteiros
- 6 Cinzeis
- 6 Escopros
- 6 Picões
- 3 Fitas métricas

II — EMPREITADAS

- a) — Fornecimento de materiais
- b) — Construção de muros
- c) — Pavimentações

Barcelos, 7 de Novembro de 1969

**Composto e Impresso nas Oficinas Gráficas
da Companhia Editora do Minho
Barcelos**

biblioteca
municipal
barcelos



60134

Meios rurais