

**Supremo Tribunal de Justiça**  
**Processo nº 02A2742**

**Relator:** ARMANDO LOURENÇO

**Sessão:** 26 Novembro 2002

**Número:** SJ200211260027426

**Votação:** UNANIMIDADE

**Meio Processual:** REVISTA.

## Sumário

### Texto Integral

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça:

A e B propuseram esta acção contra C.

Pediram a condenação da ré, a:

1- Elevar o muro com 85 metros de cumprimento, que rodeia a propriedade (identificada na p.i.), em cerca de 1 metro e colocar rede com cerca de 30 cm repondo assim a situação anterior, ou custear a referida obra.

2- Asfaltar o acesso à passagem superior nº 4 (Ps4), contíguo à casa de morada dos AA , no sentido Roussada/Milharado, à auto-estrada nº 8 Lisboa/Torres Vedras.

3- Colocar barreiras contra o ruído no sublanço Malveira/ Torres Vedras, do lado Oeste, junto ao restabelecimento nº 4.

4- Pagar aos autores, nos termos do artº 556º do CC, a título de indemnização por danos não patrimoniais uma quantia não inferior a 1.000.000\$00, acrescida dos juros legais calculados desde 24/4/96.

Em resumo alegaram:

A ré , como concessionária da construção de auto estradas , construiu a A.E. nº8, incluindo o restabelecimento nº 4.

O restabelecimento consiste numa passagem superior sobre a auto estrada e respectivos acessos, destinando-se a restabelecer a comunicação entre localidades, interrompida pela construção daquela via.

O dito restabelecimento confina com a propriedade dos AA.

A via de acesso á passagem superior foi construída com pavimento em "Tout

Venant."

Tendo havido um aumento de tráfego nessa via, passou a haver levantamento de uma densa poeira que afecta a utilização da casa de morada dos AA.

A subida das cotas de terreno com implantação da via, provocou uma afundamento do muro da propriedade.

Com isto , o muro deixou de proteger a devassa da propriedade dos AA.

O tráfego na AE produz intenso e incessante ruído, que diminuiu a qualidade de vida que desfrutavam.

Estes malefícios não teriam ocorrido se a ré respeitasse as regras de construção previstas no contrato de concessão, destinadas a evitá-los ou minorá-los.

A ré contestou.

Proferiu-se despacho saneador e elaborou-se a base instrutória.

Na sentença final , a ré foi :

- a) Condenada a colocar barreiras acústicas , no sublanço Malveira / Torres Vedras, da A8, junto ao restabelecimento nº4 , por forma a reduzir os níveis de poluição sonora decorrentes da auto estrada, que actualmente se registam na casa dos AA (prédio urbano sito em Chandeirão, Roussada, freguesia de Milharado, concelho de Mafra).
- b) Absolvida dos restantes pedidos.

Interpôs recurso a C.

A Relação confirmou a decisão.

Em recurso foram apresentadas as seguintes conclusões:

1- A C não pode concordar que como se concluiu no acórdão recorrido os níveis de ruído sofridos pelos AA ultrapassam o limite legal do artº 20º do DL 251/87 , de 24/06 , pois como se alegou no recurso para aquele tribunal , este normativo não tem aplicação no caso sub-judice.

2- Desconsiderou-se no acórdão que a peritagem realizada pelas técnicas da DGA , os níveis de ruído da auto estrada , audíveis na habitação dos AA , no período diurno eram de :

- LAeq = 60,1 LA50 = 56,9 e LA50 = 58,9 , no jardim da habitação; e - LAeq = 31,4 e LAeq = 32,6 LA50 = 29,1 e LA50 = 31,6 , dentro da habitação;

Com o esclarecimento de que não foi possível a medição dos níveis de ruído , pelas que constam da peritagem efectuada pela DGA (fls.103).

3- As técnicas da DGA , encerram a perícia efectuada nos autos, com a seguinte afirmação (fls.109): "Em conclusão , verifica-se uma situação de incomodidade e a violação do R.G. do ruído", tendo essa conclusão sido alicerçada em duas premissas:

a)níveis de ruído da auto-estrada audíveis na habitação dos autores (medidos nos termos que constam do relatório pericial a fls.103).

c) integração desses níveis no critério normativo previsto no artº 20 do RGR - DL 251/87 de 24/06 com as alterações resultantes do DL 292/89 de 2/09.

Desconsiderou o acórdão que nenhuma das premissas se encontram preenchidas pois os níveis de ruído diurnos estão dentro dos limites legalmente exigidos, não tendo, por outro lado, sido medidos os níveis durante o período nocturno; nem sequer o artº 20 do DL 251/87 tem aplicação a este caso.

4- O acórdão não teve em conta de que as auto-estradas "vias de tráfego" , integram a previsão do artº 28º do diploma legal referenciado , encontrando-se excluídas do âmbito do artº 20º , invocando como suporte de tal entendimento , o facto de o nº6 do artº 8º do novo RGR - aprovado pelo DL 292/00 de 14/11 , excluir as infra-estruturas de transportes da previsão do nº 3 do mesmo artº (que na versão da ré , contém um critério de base análoga à que sustenta os requisitos previstos no artº 20º do RGR anterior).

5- Em segundo lugar , a C não pode concordar como fez o acórdão que não tenha cabimento no caso falar-se em colisão de direitos. Há efectivamente colisão do direito individual dos AA , relativamente ao direito da colectividade vir a beneficiar da construção da infra-estrutura rodoviária. Quando existem dois direitos da mesma espécie e valor , a decisão do conflito face aos interesses em causa , deve ser procurada pela ponderação desses interesses , tendo em conta , por outro lado , a relatividade concreta dos interesses que estão em jogo (335º CC).

6- Nos termos do artº 1305º do CC , o proprietário goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição das coisas que lhe pertencem. Porém esse direito não é ilimitado , sofre as limitações da lei, e uma dessas limitações , é a própria função social do direito , elevada a principio constitucional.

7- Há que fazer a hierarquização dos direitos em confronto. Neste aspecto é claro o artº 335º CC que nos diz que , havendo direitos desiguais ou de espécie diferente , prevalece o que deva considerar-se superior.

8- Se houver que decidir entre o direito da personalidade dos AA e o papel da função social do direito elevado a principio constitucional , sempre haveria que fazer opção pelo segundo , nos termos do artº335º do CC.

9- A ré constrói auto-estradas na perspectiva do interesse público.

10- Não se compreende porque razão a C , pelo simples facto de ter construído a Auto - estrada, deve indemnizar os AA pelos eventuais danos causados pelo ruído uma vez que àquela não poderá ser apontada qualquer conduta ilícita e o artº 70º do CC refere-se apenas à protecção dos indivíduos contra qualquer "ofensa ilícita".

Em contra-alegações defende-se o julgado.

Após vistos cumpre decidir.

Damos por reproduzida a matéria de facto fixada pelas instâncias.

A única questão a decidir é a de saber se a ré tem o dever de tomar as medidas necessárias para evitar ou diminuir os efeitos do ruído da circulação na auto-estrada sobre os AA, enquanto fruidores da sua habitação.

Com interesse para esta questão destacamos , da matéria provada, os seguintes factos.

1-A C realizou um estudo de impacto ambiental (fls. 9 a 62) onde se lê: "no que se refere ao ruído de tráfego, as previsões das simulações realizadas em computador indicam que os níveis sonoros excederão 65 dB numa faixa de 60 metros e que até 350 a 700 metros se verificarão níveis superiores a 55 dB. Os impactes do ruído de tráfego serão assim mais significativos junto dos núcleos habitacionais de ..... . Aqui foram recomendadas medidas minoradoras, em geral sob a forma de barreiras acústicas."

2-A circulação de veículos no sub-lanço Malveira/Torres Vedras da referida auto-estrada, aberto ao público em 29/4/96, produz constante ruído.

3-Os níveis de ruído da auto estrada , audíveis na habitação dos AA no período diurno são de:

LAeq = 58,0 e LAeq = 60,1, LA50 = 56,9 e LA50 = 58,9, no jardim da habitação;

LAeq = 31,4 e LAeq = 32,6, LA50 = 29,1 e LA50 =31,6, dentro da habitação.

Estes dados considerados provados, assentaram nos dados fornecidos pela peritagem, com o esclarecimento, aceite pelo tribunal, de que não fora possível realizar a peritagem no período nocturno.

4-A circulação de veículos no dito sub - lanço produz constante ruído , provocando incomodidade aos AA no período nocturno.

A questão que temos de decidir é a de saber se a circulação rodoviária na auto-estrada produz ruídos superiores aos legalmente permitidos.

Se respondermos afirmativamente podemos responsabilizar a ré por acção

violadora de norma legal tendente a proteger a qualidade ambiental a que todos temos direito.

Para melhor tentarmos entender o regime normativo a que temos de lançar mão para solucionar o conflito entre quem tem de construir auto-estradas e o cidadão que se sente incomodado com o ruído que delas resulta , vamos fazer um breve resumo da longa história do ruído.

Ao principio era o caos e o silêncio infinito.

Aconteceu o grande estrondo e surgiu o céu e a terra.

Surgiram os mares e as fontes, as florestas e os animais.

Surgiu o paraíso com o seu ruído de fundo.

Surgiu o Homem senhor do paraíso.

E o Homem fez surgir o martelo e a bigorna , o foguete e o tron , o motor a vapor e de explosão , o avião e a bomba H.

O Homem sentiu que podia estar próximo outro grande estrondo, o caos e o silêncio infinito.

O Homem resolveu pensar e , pensando, gritou:

"Todos têm o direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado e o dever de o defender."

E envolveu na tarefa de garantir esse ambiente o Estado e os cidadãos.

Mas o Homem não achou ser bom voltar ao paraíso, achou que o progresso era bom e devia continuar, o que havia a fazer era caminhar corrigindo e ordenando as actividades limitando a face negativa das mesmas.

Os homens deviam conviver com o ruído e tudo fazer para o limitar a valores suportáveis.

E o Estado começou por definir as medidas que deviam ser tomadas para prosseguir os objectivos que o Homem lhe fixou.

Entre elas considerou as que visem "garantir o mínimo impacte ambiental , através de uma correcta instalação em termos territoriais das actividades produtivas."

E assim surgiu (entre outras) o D.L. 251/87 (RGR) que tomou medidas regulamentadoras no domínio de:

Construção e implantação de edifícios; indústria...; espectáculos...; tráfego... .

Segundo o artº 4º " os locais para implantação de edifícios são classificados como pouco ruidosos, ruidosos e muito ruidosos.

Segundo o quadro 1 do Anexo II, locais pouco ruidosos são os que satisfaçam os seguintes níveis sonoros:

L50 < 65 dB (A) dia

L50 < 55dB (A) noite;

ruidosos

L50<75 dB (A) dia

L50<65 dB (A) noite.

No artº5, proíbe a implantação de novas zonas residenciais, edifícios escolares ou hospitalares em locais ruidosos ou muito ruidosos.

Nos artigos seguintes define os níveis de isolamento sonoro médio das paredes dos edifícios a construir.

No artº14 diz que: 1- A diferença entre o valor do nível sonoro contínuo equivalente , corrigido do ruído proveniente dos edifícios destinados á indústria , comércio e serviços , e o valor do nível sonoro do ruído de fundo , que é excedido , num período de referência , em 95% da duração deste (L95), deve ser inferior ou igual a 10 D.B. (A).

E o artº15- Nos locais situados no interior de edifícios , onde se exerçam actividades que requeiram concentração e sossego , o valor do nível sonoro do ruído ambiente , que é excedido , num período de referência , em 50% da duração deste (L50), não deve exceder 60 dB(A).

E o artº 20 -No licenciamento dos locais destinados a espectáculos, incluindo os que envolvam a circulação de veículos com motor..... serão respeitados os seguintes requisitos:

a) A diferença entre o valor do nível sonoro contínuo equivalente , corrigido do ruído proveniente dos locais em questão , e o valor do nível sonoro do ruído de fundo , que é excedido, num período de referência , em 95% da duração deste ( L95), deve ser inferior a 10 dB (A).

E o artº 28º- As entidades responsáveis pelo planeamento de vias de tráfego rodoviário....deverão ter em conta a necessidade de evitar que o ruído decorrente da sua utilização venha a prejudicar as utilizações existentes ou previstas para as zonas envolventes.

E o DL 292/00 (substitui o 251/87)diz:

Artº 1º- 2- O presente diploma aplica-se ao ruído de vizinhança e ás actividades ruidosas permanentes e temporárias, susceptíveis de causar incomodidade, nomeadamente as seguintes:

d)Infra-estruturas de transporte , veículos e tráfego.

Artº 3º g) Entende-se por Zonas sensíveis -as áreas vocacionadas para usos habitacionais.... .

Artº4º-3-a) As zonas sensíveis não podem ficar expostas a um nível sonoro contínuo equivalente, ponderado A, LAeq, do ruído ambiente exterior, superior a 55 dB (A) no período diurno e 45 dB(A) no período nocturno.

b)As zonas mistas não podem ficar expostas a um nível contínuo equivalente, ponderado A, LAeq , do ruído ambiente exterior, superior a 65 dB(A) no

período diurno e de 55 dB(A) no período nocturno.

Artº8- 1-A classificação de zonas como sensíveis implica a automática proibição de instalação e de exercício de actividades ruidosas de carácter permanente, legitimando ainda a adopção de especificas restrições ao tráfego.

2- A instalação e o exercício de actividades ruidosas de carácter permanente em zonas classificadas como mistas, ou nas envolventes das zonas sensíveis ou mistas, ficam condicionadas ao respeito pelos limites fixados no nº 3 do artº 4º e pelo requisito acústico fixado pelo nº seguinte.

3 - A diferença entre o valor do nível sonoro contínuo equivalente, ponderado A, LAeq, do ruído ambiente determinado durante a ocorrência do ruído particular da actividade ou actividades em avaliação e o valor do nível sonoro contínuo equivalente, ponderado A, LAeq, do ruído ambiente a que se exclui aquele ruído ou ruídos particulares, designados por ruído residual, não poderá exceder 5 dB (A) no período diurno e 3dB (A) no período nocturno.... .

6- O disposto no nº3 não se aplica às infra-estruturas de transportes.

Artº 15-1-....as entidades responsáveis pelo planeamento ou pelo projecto das novas infra-estruturas de transporte rodoviárias.....devem adoptar as medidas necessárias para que a exposição da população ao ruído no exterior não ultrapasse os níveis sonoros referidos no nº3 do artº4, para as zonas sensíveis e mistas.

2- Sempre que sejam identificadas situações já existentes á data da entrada em vigor do presente diploma, em que sejam ultrapassados os níveis sonoros referidos no nº3 do art. 4, as entidades responsáveis pelas infra-estruturas devem elaborar planos de monitorização e redução do ruído... no prazo de um ano.... .

É certo que, à situação concreta, se aplicam as normas do DL 251/87 sem esquecer que o D.L. 292/00 pode ter interesse para esclarecer o sentido a dar à lei anterior, nem que pode ter normas de aplicação imediata.

Antes demais temos de dizer que a construção de auto-estradas era uma actividade que o legislador aceitou como licita, embora impusesse aos seus promotores "a necessidade de evitar que o ruído decorrente da sua utilização viesse a prejudicar as utilizações existentes ou previstas para as zonas envolventes e promover a adopção de medidas adequadas de protecção."

Não foi ao ponto de fixar parâmetros sonoros como fixou para outras actividades.

As normas orientadoras das outras actividades servirão de parâmetro para ajuizar do respeito pelas entidades promotoras da construção da auto estradas face àquele dever de cuidado para com o ambiente.

É em face dessas normas que o julgador há-de ponderar o julgamento da

conduta dessas autoridades e as medidas a tomar em cada caso concreto.

O legislador tomou o Homem como medida do nível de ruído admissível. Daí que começasse por definir zonas territoriais de acordo com o nível de ruído.

Depois, destinou as pouco ruidosas a habitação, escolas e hospitais.. Depois, trata da implantação de indústria, comércio, serviços e realização de espectáculos, impondo que só podem introduzir, no local onde se vão instalar, um aumento de ruído inferior a 10 dB(A)

No que toca á construção de estruturas de tráfego limitou-se impor que se evitem ruídos que prejudiquem as instalações existentes.

No caso presente que o ruído ambiente após a instalação da auto estrada não seja superior a 65 dB (A) dia e 55 dB (A) noite.

Este é considerado o nível de ruído aceitável a vivência salutar do homem.

Pode haver e há, com certeza, pequenos paraísos sonoros onde vivem homens, mas a lei não lhes concede o direito de a todo o transe o defenderem contra o ruído do progresso.

Nos casos especiais que a lei contempla estabelece uma regra assente na diferença de ruído antes e depois da fonte poluidora.

Nesse caso a lei estabelece um nível diferencial sem cuidar se o nível de ruído resultante do ruído anterior somado com o da fonte poluidora ultrapassa os níveis gerais estabelecidos para a zona.

O mesmo já não se passa com as estruturas viárias.

Compreende-se a diferenciação.

Não só pela natureza dos interesses em jogo, privado um, público o outro, mas também porque, no 1º caso é possível deslocar a fonte poluidora sem grandes custos enquanto no 2º caso o local do traçado da estrutura viária é ditado por razões imperativas.

De certo modo o mesmo critério foi usado pela nova lei. Com a diferença que , no que toca á indústria , comércio... além do critério da diferença funciona o do limite máximo , talvez por se entender que o simples critério da diferença , com as somas ao longo do tempo acabaria por poder ultrapassar os limites máximos para a zona.

Quanto ás infra-estruturas de transportes a lei hoje é clara, talvez para desfazer dúvidas, no sentido de que o critério da diferença não se aplica.

Isto tem o significado relevante de que quanto a estas fontes poluidoras, pela sua natureza, a tolerância suportável é maior em prejuízo da conservação dos

pequenos paraísos que as longas vias têm inevitavelmente de destruir, para lhe levarem o progresso.

Sendo assim não temos dúvidas que, à luz da defesa do ambiente consagrado na lei de 1987, os AA. não tinham o direito de exigir as obras de redução do som. É o preço que foi julgado adequado termos de suportar em termos ambientais.

Em face da actual legislação podemos dizer que está identificada uma situação de ruído considerada intolerável.

Como o D.L. entrou em vigor em 14/5/01 a entidade responsável pela auto "estrada tinha, até 14/5/02, de elaborar planos de monitorização e redução do ruído e apresentá-los á Direcção geral do ambiente para aprovação.

Não sabemos se o apresentou nem que planos são adequados para tornar tolerável o ruído produzido pela circulação neste local.

Assim, não podemos condenar a ré a tomar medidas para se adequar ás novas normas.

Poderia dizer-se que os AA. não têm o direito invocado, á luz das regras ambientais, mas que o tinham á luz das violação do seu direito da personalidade. ( artº 70 do C.C.)

Com relevo para esta questão perguntava-se: "De facto o ruído atinge tal intensidade que afecta o sono e o descanso dos AA, causando um prejuízo substancial na sua vivência diária?"

Esta situação não foi provada, o que se compreende em face dos níveis sonoros dentro da habitação.

Os incómodos provados verificam-se no jardim pela poeira da estrada em "Tout Venant".

Não se provando danos físicos nos AA por causa do ruído, também por este lado a acção tem de improceder.

Em face do exposto concedemos a revista, revogamos o douto acórdão, absolvendo a ré do pedido de colocação de barreiras acústicas.

Custas pelos recorrentes.

Lisboa, 26 de Novembro de 2002

Armando Lourenço

Azevedo Ramos  
Silva Salazar