

Centro – Histórico

5. Classificação como monumento de interesse municipal das voltas de Macada, da rua das Antigas Voltas de Macada, sito na freguesia de Santana de Vimieiro – Início de procedimento.

Submete-se à consideração do Executivo Municipal a proposta de classificação como monumento de interesse municipal das voltas de Macada, da rua das Antigas Voltas de Macada, sito na freguesia de Santana de Vimieiro. nos termos do disposto no n.º 3.º do artigo 29.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro. Tudo de acordo com os documentos constantes no processo.

PROPOSTA PARA REUNIÃO DE CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA

N.º Informação: 71425

Data: 16/07/2024

Deliberações	
Deliberação da Câmara Municipal	Deliberação da Assembleia Municipal:

Despachos	
O(a) Vereador(a)	O Presidente, à reunião de Câmara,
Despacho do(a) Sr(a). Vereador(a), com competência delegada por Despacho do Sr. Presidente de 18 de outubro de 2021,	O(a) Vice-Presidente, à reunião de Câmara, (Na qualidade dos termos do nº3 do artigo 57 da Lei nº169/99 de 18 de setembro)

O(a) Diretor de Departamento	O(a) Diretor(a) Municipal
-------------------------------------	----------------------------------

O(a) Chefe Unidade	O(a) Chefe Divisão
---------------------------	---------------------------

Assunto: PROPOSTA PARA REUNIÃO DE CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA A CLASSIFICAÇÃO DAS VOLTAS DA MACADA, DA RUA DAS ANTIGAS VOLTAS DA MACADA, SITUADO NA FREGUESIA DE SANTANA DE VIMIEIRO COMO MONUMENTO DE INTERESSE MUNICIPAL – INICIO DE PROCEDIMENTO.

PROPOSTA: Submete-se à consideração do Executivo Municipal a proposta de classificação como monumento de interesse municipal Voltas da Macada, da rua das Antigas Voltas da Macada, situado na freguesia de Santana de Vimieiro, nos termos do disposto no nº 3.do art.º 29º da Lei nº 107/2001, de 8 de setembro.

O (a) Técnico(a)

Anexos:

1. Proposta e respetiva fundamentação / Informação técnica.
2. Ficha de procedimento de Classificação Interesse Municipal das Voltas da Macada.
3. Planta de delimitação do monumento e respetiva zona de proteção.

Nº Processo: 2024/400.10.404/1

Local obra: Rua das Antigas Voltas da Macada, Santana Vimieiro, 4705-750 (União de Freguesias de Celeirós, Aveleda e Vimieiro)

Nº Requerimento: E/71362/2024

Requerente: Fundação Bracara Augusta (FBA)

Nº Informação: 71362

Data: 16/07/2024

Assunto: Proposta de classificação das Voltas de Macada, sita na Rua das Antigas Voltas da Macada, na freguesia de Santana de Vimieiro como Monumento de Interesse Municipal.

Informação técnica:

1. As popularmente reconhecidas “Voltas de Macada”, cuja designação resulta de um antigo tramo da Estrada Real oitocentista Porto-Braga, “presumivelmente, uma sobrevivência toponímica da corruptela do antigo sistema de pavimentação rodoviário oitocentista, constituem hoje um testemunho, único do património histórico e da paisagem cultural rodoviária em Portugal. As Voltas de Macada são um tramo desativado da ligação rodoviária que antecedeu a Estrada Nacional, Nº14 (Porto-Braga)”. Estas estão situadas no lugar do mesmo nome, Freguesia de Vimieiro no contacto com a de Priscos, no município de Braga, consubstanciando-se como um segmento da estrada oitocentista entre o Porto e Braga, que reúne um conjunto de 9 rampas declivosas e outras tantas curvas com raio de 180º, dispostas em *zigzag*, destinadas a vencer um desnível de 32mts ao longo de uma extensão de cerca de 600 mts.
2. A DCHPA elaborou a planta com a delimitação técnica do monumento ma classificar e respetiva zona de proteção.
3. Julgo que será do interesse do Município de Braga proceder à classificação deste monumento, pois trata-se de um monumento único, de extrema importância histórica e cultural para a região e para o País, sendo um dos primeiros testemunhos da modernidade das infraestruturas rodoviárias em Portugal, projetada ainda antes da segunda metade do século XIX, onde em Braga se preservava o testemunho único das denominadas “**Voltas da Macada**”.
4. Neste contexto, anexo à presente informação, encontra-se o requerimento inicial do procedimento de classificação como monumento de interesse municipal, bem como a planta de localização do imóvel e imagens, entendendo-se que estão reunidas as condições para determinar a abertura do procedimento

de classificação como Monumento de Interesse Municipal do Prédio nº 5-9 da Rua de São Victor, nos termos do disposto no nº 1 do artigo 94.º da Lei nº 107/2001 de 8 de setembro;

5. Caso a presente proposta venha a ser aprovada, em sede de decisão do Executivo Municipal, deverá ser feita a comunicação ao Património Cultural, I.P. para se pronunciar nos termos do referido no nº 2 do mesmo artigo do citado diploma, conjugado com o disposto no artº 61 do Decreto-Lei nº 309/2009 de 23 de outubro, devendo ser enviada uma cópia do processo anexo à presente informação;
6. A presente informação e a decisão que vier a ser proferida deverão ser tornadas públicas através de edital, publicado no site do Município e no Diário da República.
7. Após decisão final o processo deverá ser enviado à DISIQ para proceder à divulgação de abertura do procedimento de classificação, conforme disposto no nº 2 do art.º 11 do Decreto-Lei nº 309/2009 de 23 de outubro.
8. De seguida deverá voltar à DCHPA

Remete-se para decisão superior



Pedido de Classificação Patrimonial das denominadas “Voltas de Macada”

Junho 2024

Exmo. Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

Doutor António Cunha

Exmo. Presidente da Câmara Municipal de Braga

Dr. Ricardo Rio

A Fundação Bracara Augusta (FBA) é uma pessoa coletiva de direito privado, sem fins lucrativos, instituída por escritura pública em 18 de março de 1996. São seus fundadores, o Município de Braga, a Universidade do Minho, a Universidade Católica Portuguesa e o Cabido Metropolitano e Primacial de Braga, com estatutos publicados no diário da república n.º 121, IIIª série, de 24 de maio de 1996, e com o Estatuto de Utilidade renovado por um período de 10 anos, pelo despacho nº 1619/2024 publicado no Diário da Republica, 2ª Série a 9 de fevereiro de 2024.

É hoje o consórcio de instituições de Braga que têm como principal missão, para os próximos anos, a consolidação **e definição de uma agenda cultural própria, no estabelecimento de pontes e de interações com todas as organizações e agentes que têm o património cultural de Braga como domínio da sua atividade e finalidade principal**. O Município, a Universidade do Minho, a Universidade Católica e o Cabido da Sé de Braga, constituem assim a força primordial de um consórcio que tem por objetivo a cooperação cultural, a organização e a preparação de projetos e ações referentes à investigação, conservação e promoção da riqueza patrimonial e monumental de Braga.

A Fundação Bracara Augusta reconhece a importância histórica e cultural para a região e o País, da Estrada Braga-Porto, como sendo um dos primeiros testemunhos da modernidade das infraestruturas rodoviárias em Portugal, projetada ainda antes da segunda metade do século XIX, onde em Braga se preserva o testemunho único das denominadas **“Voltas da Macada”**. Obtido o apoio da Câmara Municipal de Braga e tendo, também, sido consultados os Presidentes da União de Freguesias de Celeirós, Aveleda e Vimeiro e da Junta de Freguesia de Priscos, e tendo os mesmos manifestado o seu interesse e apoio à iniciativa, vimos por este meio solicitar a **Classificação Patrimonial das conhecidas “Voltas da Macada”**.

Remetemos em anexo:

- a) Requerimento Inicial do Procedimento de Classificação de Bens Imóveis – Imóvel de Interesse Municipal, conforme minuta da Câmara Municipal de Braga
- b) Monografia de Apoio
- c) Cartas de Enquadramento e Classificação no Plano Diretor Municipal de Braga

Braga, 26 de junho de 2024

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Fundação Bracara Augusta,



A – REQUERIMENTO INICIAL DO PROCEDIMENTO DE CLASSIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS – IMÓVEL DE INTERESSE MUNICIPAL

1. IDENTIFICAÇÃO

Património Arquitetónico	<input type="checkbox"/>	Património Arqueológico	<input type="checkbox"/>	Património Misto	<input checked="" type="checkbox"/>
Designação/Nome:	Voltas de Macada				
Outras Designações:	Curvas de Macada				
Local/Endereço:	Rua das Antigas Voltas da Macada				
Localidade:	Lugar das Voltas da Macada	Freguesia:	Santana Vimieiro 4705-750 (União de Freguesias de Celeirós, Aveleda e Vimieiro)		
Concelho:	Braga	Distrito:	Braga		
Código Nacional de Sítio (CNS):	_____ (No caso de se tratar de património arqueológico)				

2. CARATERIZAÇÃO

- 2.1. Função Original: Tramo de estrada oitocentista da ligação entre Porto e Braga
- 2.2. Função Atual: Arruamento/caminho público vicinal
- 2.3. Enquadramento: Tramo em ziguezague da antiga Estrada Real (Porto-Braga), instalado num talude destinado a vencer um desnível acentuado
- 2.4. Descrição Geral: As popularmente reconhecidas “Voltas de Macada” (VM) resultam da designação de um antigo tramo da Estrada Real oitocentista Porto-Braga. Presumivelmente, uma sobrevivência toponímica da corruptela do antigo sistema de pavimentação rodoviário oitocentista, denominado de *Mac-Adam*¹ (*macadame*²). Podemos adiantar, sem reserva, que as VM constituem hoje um testemunho, ainda que residual, diríamos, único, do património histórico e da paisagem cultural rodoviária em Portugal. As VM são um tramo desativado da ligação rodoviária que antecedeu a Estrada Nacional, N°14 (Porto-Braga). Estas estão situadas no lugar do mesmo nome, Freguesia de Vimieiro no contacto com a de Priscos, no município de Braga, consubstanciando-se como um segmento da estrada oitocentista entre o Porto e Braga, que reúne um conjunto de 9 rampas declivosas e outras tantas curvas com raio de 180°. Dispostas em *ziguezague*, destinadas a vencer um desnível de 32mts ao longo de uma extensão de c. 600 mts.

(ver monografia de apoio no final da ficha)

1 - Método de construção de pavimentos de estradas rodoviárias atribuído ao britânico, John Loudon Mac-Adam (1756-1836), publicado em *Remarks on the present State of Road-Making*, London, 1820. Todavia, entre outras referências, contestado pelo Barão de Eschwege (que introduziu em Portugal, em 1840, no Palácio da Pena o asfalto francês (1820), que insinua ter este sido executado muito antes na Alemanha nas províncias rhenanas (Matos, T.: 1980, p211)

2 - Pavimento de estrada constituído por uma camada espessa de 6 a 8 polegadas (1/3 ou 1/2 vara) e abaulada de cascalho miúdo... exigia ser renovado frequentemente com novas camadas ... compacto como a crosta da mais forte argamassa... não precisava de fiadas de pedras na orla do caminho. Segundo Teodoro de Matos (1980,



2.5. Estado de Conservação:

	MB	B	RZ	M	R
Paredes	-	-	-	-	-
Pavimentos	-	-	-	X	-
Coberturas	-	-	-	-	-
Outros	-	-	X	-	-

MB - Muito Bom; B - Bom; RZ - Razoável; M - Mau; R – Ruína

2.6. Espólio: RZ

Não se verifica-----

2.7. Depositário do espólio/materiais:

Não se verifica-----

p212) o primeiro ensaio deste método em Portugal foi realizado por John Milley Doyle em 1824, no lado nascente da estrada do Campo Grande em Lisboa, estando definitivamente consagrado em Portugal no ano de 1837, embora subsistissem outros métodos como “das calçadas”, o “escocês”, e outros sistemas mistos.



3. SITUAÇÃO DE PROPRIEDADES

- 3.1. Proprietário: Público - Município de Braga
Endereço: Praça do Município 4700-435 Braga
- 3.2. Artigo Matricial: -----

4. OBSERVAÇÕES

- 4.1. Intervenções previstas: 4.1. Desconhecidas
- 4.2. Pessoas/entidades que possam dar informações: 4.2. Miguel Bandeira/Fátima Pereira (Fundação Bracara Augusta); Câmara Municipal de Braga - Divisão do Centro Histórico, Património e Arqueologia e Unidade de Arqueologia; União de Freguesias de Celeirós, Aveleda e Vimieiro; ASPA – Associação para a Defesa, Estudo e Divulgação do Património Cultural e Natural.
- 4.3. Restrições à divulgação da informação:
- 4.4. Não se verifica

5. OUTRAS PROTEÇÕES (caso existam)

- 5.1. Classificação: 5.1. Pretendida
- 5.2. ZEP: 5.2. Pretendida
- 5.3. Instrumentos de gestão territorial: 5.3. Não se encontram referenciadas no inventário do Património Classificado e Inventariado - Sistema Patrimonial, da Planta de Ordenamento, do Plano Diretor Municipal

6. CARATERIZAÇÃO HISTÓRICA

- 6.1. Época(s) construtiva(s): Meados do século XIX, décadas de 1840 e início da de 1850
- 6.2. Descrição histórica:

7. CARATERIZAÇÃO ARQUITETÓNICA

- 7.1. Descrição: Tramo da Estrada Real, sendo originalmente pavimentada pelo sistema *Macadam*, enquanto testemunho da engenharia de infraestruturas rodoviárias oitocentista, do período do liberalismo monárquico de meados do século XIX.

8. CARATERIZAÇÃO ARQUEOLÓGICA

- 8.1. Tipo de sítio: Paisagem cultural
- 8.2. Período cronológico: Século XIX



9. BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

10. ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS E FOTOGRÁFICOS (anexos)*

10.1 Planta de localização com o imóvel assinalado: (ANEXO I)

Escala: 1:2000 ☐ 1:5000 ☐ 1:25000 ☐

10.2 Referências cartográficas:

X	Y	Z	Datum	Projeção
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Longitude	Latitude	Altitude	Datum	Projeção
<input type="text" value="8°27'34.5\"/>	<input type="text" value="41°29'37.8\"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

10.3 Documentação fotográfica: (ANEXO II)

Interior ☐ Exterior ☒ Envolvente ☒

11. IDENTIFICAÇÃO DO PROPONENTE*

11.1 Proponente: Fundação Bracara Augusta

Contato: 965015344, ou 967970800 Documento de identificação: 503984701

11.2 Preenchido por: Miguel Bandeira e Fátima Pereira Data: abril de 2024

Monografia de apoio

AS VOLTAS DE MACADA

Memória descritiva e enquadramento ao pedido de reconhecimento e classificação patrimonial

As popularmente reconhecidas “Voltas de Macada” (VM) resultam da designação de um antigo tramo da Estrada Real Porto-Braga. Presumivelmente, uma sobrevivência toponímica da corruptela do antigo sistema de pavimentação rodoviário oitocentista, denominado de *Mac-Adam*³ (*macadame*⁴). Podemos adiantar, sem reserva, que as VM constituem hoje um testemunho, ainda que residual, diríamos, único, do património histórico e da paisagem cultural rodoviária em Portugal. As VM estão situadas no lugar do mesmo nome, Freguesia de Vimieiro no contacto com a de Priscos, no município de Braga, consubstanciando-se como um segmento da estrada oitocentista entre o Porto e Braga, que reúne um conjunto de 9 rampas declivosas e outras tantas curvas com raio de 180⁰. Dispostas em *ziguezague*, destinadas a vencer um desnível de 32mts ao longo de uma extensão de c. 600 mts.

Suportando-nos na obra fundamental e incontornável de **A. Teodoro de Matos** (1980)⁵, considerando a génese da rede vial portuguesa herdeira das estradas romanas, do que dela subsiste, pode-se afirmar que a matriz sobrevivente constitui uma expressão de paisagem cultural, pela sua adequação à topografia e à geografia física do lugar. Mais ainda no Minho, onde a dispersão do habitat e a movimentação do relevo determinam uma grande organicidade do traçado viário primitivo. Para além do valor patrimonial histórico em si mesmo, as VM traduzem o esforço da engenharia dos séculos XVIII e XIX em vencer os obstáculos do relevo que ainda não tinham sido melhorados pelas obras de arte viárias.

3 - *Método de construção de pavimentos de estradas rodoviárias atribuído ao britânico, John Loudon Mac-Adam (1756-1836), publicado em Remarks on the present State of Road-Making, London, 1820. Todavia, entre outras referências, contestado pelo Barão de Eschwege (que introduziu em Portugal, em 1840, no Palácio da Pena o asfalto francês (1820), que insinua ter este sido executado muito antes na Alemanha nas províncias rhenanas (Matos, T.: 1980, p211)*

4 - *Pavimento de estrada constituído por uma camada espessa de 6 a 8 polegadas (1/3 ou ½ vara) e abaulada de cascalho miúdo... exigia ser renovado frequentemente com novas camadas ... compacto como a crosta da mais forte argamassa... não precisava de fiadas de pedras na orla do caminho. Segundo Teodoro de Matos (1980, p212) o primeiro ensaio deste método em Portugal foi realizado por John Milley Doyle em 1824, no lado nascente da estrada do Campo Grande em Lisboa, estando definitivamente consagrado em Portugal no ano de 1837, embora subsistissem outros métodos como “das calçadas”, o “escocês”, e outros sistemas mistos.*

5 - Matos, A. Teodoro de. “Transportes e Comunicações em Portugal...1750-1850” (1980)

Assistiu-se, então, ao aumento da circulação do número de pessoas e bens, demandados por uma crescente liberalização da sociedade e da economia, com reflexos evidentes nas estradas, quando se “impuseram modelos diferenciados de carros e, uns e outros, de animais de tração”. Entre meados dos séculos XVIII e XIX, sobretudo, a partir da primeira metade deste último, as Estradas Reais “vão ser objeto de reparações, alterações de percurso, construção e reconstrução de pontes, estabelecimento de diligências...” bem como outros benefícios, tais como a melhoria do serviço da mala-posta, a introdução de portagens e, sobretudo, o envolvimento direto das populações locais, pelos contactos e recrutamento de mão-de-obra.

Até ao momento não se conhece ao certo a data em que foram projetadas ou executadas as VM, contudo, muito provavelmente datam da primeira metade do século XIX, no âmbito das obras de construção das estradas do Minho, no segmento itinerário Braga-Vila Nova de Famalicão. A este propósito é interessante relevar a passagem do romance de Camilo Castelo Branco, em “Eusébio Macário – História natural e social de uma família no tempo dos Cabrais” (1879), novela situada no ano de 1822, quando o protagonista a dado passo afirma:

- “Quem tem feito mais estradas que o Excelentíssimo Conde de Tomar⁶? Quem fez a estrada de Valongo? **Quem fez a estrada de Braga até aos ziguezagues?**”.

Poder-se-ia de aí inferir que esta incursão crítica de Camilo pelo *realismo*, para mais na sua variante *naturalista*, evidenciasse a veracidade própria de uma fonte histórica, todavia, esta afirmação permite-nos admitir, ainda como mera hipótese, que as VM seriam anteriores às obras de construção da moderna Estrada Real de Braga ao Porto, que foram concluídas em 1852, já na *Regeneração*, em plena vigência do Ministro A. M. Fontes Pereira de Melo⁷.

A Estrada Real entre o Porto e Braga, sendo antecedente da atual Estrada Nacional N°14, insere-se num programa mais vasto e dilatado no tempo, de incremento dos transportes e das comunicações territoriais, que exprime exemplarmente a história da circulação rodoviária em Portugal.

Entre nós, são já claramente consistentes os desígnios pioneiros de uma rede de estradas nacional, particularmente, desde o último quartel da segunda metade do século XVIII. Evoquemos, pois, as referências fundamentais, tais como:

6 - António Bernardo da Costa Cabral (*cabralismo*), governante português (entre 1839 e 1851)

7 - António Maria Fontes Pereira de Melo (referente do *fontismo* dos melhoramentos materiais do reino) participou no governo de Portugal entre 1851 e 1886

- A natureza das comunicações, decorrentes da existência do *correio-mor do reino*, originário no primeiro quartel do século XVI, e que foi incorporado na coroa em 1797, quando, no ano seguinte, foi criado o serviço de *mala-posta* entre Lisboa e Coimbra. Ainda antes existia o serviço de estafeta, que cobria com regularidade e frequência os principais pontos do litoral do País, permitindo-nos compreender que estes circulavam em estradas⁸;
- Pelo pensamento e a organização. Em 1781 Miguel Pereira Pinto Teixeira produz informação específica relativamente às providências necessárias à *abertura e conservação de Estradas Reais*, preconizando o lançamento de sete vias a iniciar de imediato e que cobririam todo o Reino. Entre elas a primeira ligava Lisboa (rua Bela da Princesa) a Valença do Minho, cursando V^a N^a de Famalicão a Braga (Matos:1980, p32).
- Através da complexidade crescente da organização e regulação do trânsito, que passou a implicar a construção e manutenção de estradas, o historiador T. de Matos dá-nos conta de se ter procedido à reparação das estradas do Minho, particularmente, a do Porto a Braga, no ano de 1789⁹. A propósito da construção da estrada de Lisboa a Coimbra - o tramo nacional mais estruturante de então, por pretender chegar ao Porto - releve-se a crescente complexidade da matéria, pelo alvará de 18 de março de 1791, com a criação de um Superintendente Geral de Estradas. Um ano antes seria publicado o *Methodo para construir as Estradas de Portugal*, de José Diogo Mascarenhas Neto. Iniciava-se neste contexto o lento período da transição da engenharia militar para a civil, com os primeiros a dirigirem o projeto e as obras, face aos inspetores da administração que faziam a fiscalização e acompanhavam os trabalhos. Um processo de organização de recursos humanos desenhado sob o léxico próprio do exército, de que são exemplo as *esquadras*, as *secções* e outras denominativos, também eles, subordinados à finalidade funcional e estratégica do desenho dos itinerários militares.
- As relações económicas de poder, pela imposição de taxas de passagem, da cobrança de portagens, de antiga tradição medieval. A introdução de *barreiras* em Portugal, institucionaliza-se por alvará de 11 de março de 1796, provavelmente de importação inglesa, vindo a condicionar e a determinar, em simultâneo, a importância económico-fiscal das estradas. Pelo que a sua conservação, ainda na segunda metade do século XVIII, passou a ser um assunto de Estado. Neste período o produto de contribuição para estradas recairia sobre a venda de produtos alimentares como: a carne, o vinho, o azeite e o sal (Matos: 1980, p198);
- Se é verdade que os itinerários também se faziam pelo pisoteio resultante do *movimento intenso de carros e pessoas*, também é certo que entre os principais aglomerados, feiras, pontos centrais de comércio, de cruzamento, rotas de peregrinação, e mudança de meio de transporte, havia necessariamente de se fazer por caminhos e estradas. Veja-se os normativos produzidos no reinado de D. Maria I, como o 1^o *regulamento para a construção*

8 - Em 1768 o correio do Minho chegava a Lisboa Sexta-feira, e partia desta, de retorno, domingo de manhã (Matos:1980, p477)

9 - "Informação" de Miguel Pereira Pinto Teixeira (1789), (Matos:1980, p32)

das novas estradas, de 11 de março de 1796 (Matos: 1980, p.36), publicitado conjuntamente com o *regulamento para a reforma dos carros e estabelecimentos das barreiras nas estradas novamente construídas*. Este com a grande preocupação em promover a reparação de estradas.

Estabelecidas as ligações entre Lisboa e o Porto, a partir de 1791 com um novo traçado, e providas de carreiras regulares de passageiros e mercadorias a partir de 1798, as ligações a Espanha e as estradas do Minho ganhariam um maior protagonismo nos investimentos. Não fossem os acontecimentos da guerra, que interromperam os diversos relacionamentos até 1826, só depois foram restabelecidas as comunicações (Matos: 1980, p19).

Seria, pois, preciso esperar pela década seguinte, com o liberalismo já implantado, para se encarar uma política consistente de fomento das estradas públicas. A 12 de março de 1835 foi criada a Comissão dos Melhoramentos de Comunicação Interior que, entre outras disposições, optou pelo método de pavimento em *macadame*. Por estes anos surgirá em cena o renomado Tenente Coronel De Claranges Lucotte¹⁰, o mesmo que, associado a um grupo de capitalistas estrangeiros e portugueses, beneficiando da legislação liberal específica da viragem dos de 1834/35, irá protagonizar o início da concessão e (re)construção de estradas em Portugal. Tendo esta iniciado a sul do País, Claranges e os seus associados irão arrematar as ofertas postas a concurso em 28 de novembro de 1837, das quais destacamos a construção e reparação de estradas da província do Minho, cujo contrato seria assinado em janeiro de 1839. Este cidadão francês, de que nos fala Camilo Castelo Branco nos seus romances, será o primeiro empresário e sócio desta e de outras empreitadas viárias, bem como ainda das *obras de arte* associadas, de que é caso maior a ponte suspensa sobre o rio Douro. Porém, só em 28 de setembro de 1843 – já com Costa Cabral no poder – é firmado o contrato definitivo, abrangendo as estradas do triângulo, Porto a Braga, de Braga a Guimarães, e desta para o Porto, designadamente, com a recomendação, sempre que possível, de que a *construção ou reparos se fizessem sobre os leitos das estradas existentes*. Entretanto, o concessionário do

10 - Jean François Marie Armand, Conde (Matos: 1980: p188). *Terá sido o primeiro concessionário privado de estradas em Portugal, pioneiro da construção, conservação e exploração rodoviária moderna entre nós. Entre alguns exemplos, cite-se a referência de Camilo Castelo Branco, em A Brasileira de Prazins – Cap V (p.51) 1845... referindo-se às relações amorosas entre os habitantes e os construtores: “As outras duas, muito boçais e lavradeiras, tinham amantes – uns engenheiros e empreiteiros do Conde de Clarange Lucotte, que andava fazendo as estradas entre Braga, Porto e Guimarães”*

empreendimento, por decreto de 24 de outubro daquele ano, foi autorizado a trespassar a empreitada para a novel *Companhia de Estradas do Minho*, de que resultou a sublocação do contrato a 28 de setembro de 1843 (Matos: 1980, p.45).

De facto, com o governo de Costa Cabral (1842-46), passou a haver uma política concreta de fomento das comunicações rodoviárias em Portugal, interrompida que foi pelas chamadas “revoltas da Maria da Fonte”, para depois ser definitivamente retomada, a partir da segunda metade do século XIX, com a “Regeneração” (Matos: 1980, p30).

Neste capítulo, a *região* do Minho, particularmente caracterizada por ser “rica, a mais populosa, a mais industriosa do nosso paiz”, já então se via esquadrihada por toda uma densa rede de estradas sinuosas, adossadas à movimentação do relevo, “em terreno natural sem terem sido melhorados pela arte” (Matos: 1980, p488), de secções estreitas onde só passavam bestas e carros de bois, penalizando consensualmente o desejado progresso regional.

A construção de estradas durante o liberalismo ascendeu ao nível de uma prioridade nacional, como nos testemunha o exemplo do teor do exame do projeto lei nº38, efetuado pela Comissão de Fazenda e de Administração Interior, em 20 de abril de 1843, que nos relata o modo como se pretendiam fazer “as estradas do Reino” (Gouveia: 2015, p44)

- A Comissão reconhece a grande vantagem, que pode resultar a este País de se abrirem, e melhorarem as estradas para facilitar os meios de comunicação interior, diminuir o custo dos transportes dos produtos da agricultura, e de todas as mercadorias, que por elas transitarem; mas atendendo também às faculdades dos contribuintes, e de parecer que se deviam modificar os Art.os 3.º, e o § único do mesmo pela maneira seguinte:

Art.º 3.º Por espaço de dez anos, a contar desde o princípio do ano económico futuro, todos os Portugueses do sexo masculino, e do Continente do Reino contribuirão para a abertura, melhoramento, e conservação das estradas públicas com o seu serviço pessoal de quatro dias de trabalho anual, dando um dia em cada três meses, ou remindo-o a dinheiro à sua escolha, pela quantia de cem réis.

§ 1.º Oito dias de trabalho somente serão dados nas estradas, que ficarem até duas léguas de distância da casa dos contribuintes, e quando isso não possa ser nas estradas novas, serão aplicados aos reparos, e concertos das estradas travessias, e de vizinhança

§ 2.º Esta contribuição é extensiva a todas as pessoas do sexo feminino, que pagarem verbas de décima, excedentes a mil réis, podendo á sua escolha mandar um trabalhador ao serviço das estradas, pela forma dita no parágrafo antecedente, ou remir o encargo a dinheiro, na razão de cem reis por dia de trabalho

O envolvimento massivo da população, designadamente, tendo por base o critério fiscal, denota bem a magnitude e a extensão das medidas preconizadas.

Neste contexto, a integração das estradas do Minho no arranque da moderna rede de estradas nacionais, vem confirmar a importância e a prioridade da *região* no desenvolvimento político e económico do País. Tratava-se não só de reparar e melhorar as ligações entre as duas principais cidades do baixo-Minho, bem como nelas de estabelecer um serviço de diligências.

Tal como a instabilidade política de então o determinava, as alterações da constituição do empreendimento não contribuiriam para a celeridade das obras. Assim, a Companhia de Estradas do Minho, com sede em Lisboa e uma delegação no Porto (Rua do Largo de São Domingos, nº42), não tendo merecido o investimento expetante, retornou ao domínio do Conde Lucotte (24 de outubro de 1843), tendo este sublocado, novamente nas mesmas condições, à Companhia (10 de abril de 1844), agora constituída por Luís Teixeira Sampaio, seu Diretor; Jorge Dionísio Walsh; Duarte Cardoso de Sá; Gabriel Borges Marques da Rocha; e Vicente Gonçalves Rito Tinto. Ainda assim, não ficaríamos por aqui, pois, iniciados os trabalhos nesse mesmo mês¹¹ a Companhia soçobrou e as obras foram transferidas em junho de 1845, desta vez para a Companhia das Obras Públicas de Portugal¹², fundada no ano anterior.

Os trabalhos já decorreriam a bom ritmo, isto porque em novembro desse ano laborariam cerca de 6000 trabalhadores nas estradas do Minho¹³, quando a instabilidade política já aqui referida, decorrente da *patuleia* e a crise económica, fez demitir o governo de Costa Cabral. Interromperam-se as obras públicas e toda a estratégia de fomento viário foi adiada, obrigando a Companhia a denunciar o contrato. Tinham sido extintas as contribuições diretas de repartição (Matos: 1980, p185) e, mais não bastasse, seriam, também, notados erros

¹¹ - Cf, “segundo informação do próprio Lucotte, em 11 de Abril de 1844, ter-se-iam já iniciado as obras”, (Matos:1980, p45) fazendo referência a uma fonte do AHMOP.

¹² - *Constituída em 19 de dezembro de 1844*, (Matos: 1980, p182)

¹³ - *Pela pena de Camilo ficou para a posteridade a “Tia Antónia Pires, ‘pobre jornaleira’ dos Arcos (...) “que, há catorze anos andava a britar cascalho na estrada do Porto a Braga. Era uma suja e lázara criatura de cinquenta e tantos anos, encorreada dos ardores do sol, e esmoucada e desnocada de pés e mãos pelo pesado trabalho de carregar e martelar pedra” de “dar com ela a britar pedra no viaduto de Arnoso”; in Vinte horas de liteira (julho a outubro de 1864) – cap XII “História de um brilhante”; p124*

irreparáveis, sobretudo, cometidos no traçado e no empedrado da estrada de Porto a Braga. As reclamações públicas subiram de tom, especialmente, no Minho.

Note-se que um dos principais objetivos da construção e reparação de estradas visava o transporte de mercadorias e o estabelecimento de diligências. No primeiro caso, de acordo com o nosso autor de referência, desde o último quartel do século XVIII que já havia recovagem para a cidade dos arcebispos (Matos:1980, p414), sabendo-se do considerável fluxo de mercadorias entre o Porto e Braga. Nos últimos anos do final do século XIX eram consideráveis as exportações de bacalhau, ferro e linho do Porto para Barcelos e Braga (28 de outubro de 1845). À imagem do que há muito era corrente usufruir na Europa moderna, o estabelecimento de diligências regulares vem a ser uma preponderante do discurso político, sobretudo, do enunciado da primeira metade do século XIX. Nos contratos de 1837 e 1843 era outorgado “às empresas concessionárias o privilégio de estabelecer diligências, carruagens de posta e carros acelerados para o transporte de mercadorias”. Em 1845 chegou-se mesmo a negociar para as estradas do Minho a compra de diligências tipificadas. Já antes, no final da década anterior, fora constituída no Porto a Companhia de Transporte União (1839), com o objetivo de “fazer os transportes nesta cidade, e dentro, e fora do Reino, tanto de Famílias como de mobílias, fazendas e mais géneros de grosso tráfico”.

A suspensão dos trabalhos, em maio de 1846, além de motivar descontentamento geral, por dar prejuízo ao comércio local, certamente, e também por ter diminuído o emprego (ainda que as obras ocupassem também, militares e reclusos) ainda estavam por terminar no final de 1848. Em agosto desse ano as “estradas do Minho tinham um prejuízo de 150 contos” (Gouveia:2015, p71), problema que foi levantado no Parlamento e secundado pela Câmara Municipal do Porto que, no ano seguinte, pugnando por uma nova lei, se queixou da degradação das estradas, em especial as do Minho.

Na verdade, só com a subida ao poder dos *Regeneradores*, num período que ficou conhecido pelo *fontismo*, em virtude do já citado ministro A. M. Fontes Pereira de Melo, a política dos “melhoramentos materiais” retomou a prioridade executiva, ganhando um novo alcance, sobretudo, nas comunicações e transportes, com a criação em 1852 do providencial Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Já com o novo Governo foi aberto um novo concurso, em 19 de julho de 1851, para a conclusão das estradas. A estrada real Porto-Braga ficou finalmente concluída em 1852¹⁴, passando a ser explorada pela Companhia de Viação Portuense¹⁵, com estatutos do mesmo ano, sendo, simultaneamente, a concessionária das diligências entre as duas cidades. (Matos:1980, p384). Abria-se assim uma nova época nas ligações de Braga ao Porto, anunciada nos novos guias dos viajantes, e de que hoje restam alguns marcos simbólicos incontornáveis, o obelisco comemorativo da obra, situado no viaduto de Arnoso (Vila Nova de Famalicão); e, naturalmente, as *curvas de macada*. Estas últimas, como já afirmámos, sendo muito provavelmente anteriores às obras promovidas durante a Regeneração, foram, contudo, seguramente sujeitas a reparação e retificações de traçado durante este período.

De facto, o emprego dos termos: construção, reparação e conservação, não correspondem literalmente ao que à primeira vista podem sugerir. Por exemplo, dependendo do alcance da obra usava-se algumas vezes a palavra construção para referir a abertura de uma “nova” estrada sobre um leito rodoviário pré-existente, correspondendo a retificações de alinhamento, alargamento de secção, reperfilamento, nova pavimentação, e construção de “obras de arte”.

Tendo-se dado início à concessão da ligação do Porto para Braga (1852), passados alguns meses da inauguração das obras já se iniciavam as carreiras regulares de diligências, carros acelerados e da condução das malas de correio, pese o atravessamento do Ave, na Trofa, só ter ficado concluído em 1858, com a construção da ponte pênsil.

A mala-posta entre o Porto e Braga, que seguia nas diligências, de acordo J. Cordeiro (2002), foi inaugurada em 5 de maio de 1852, sendo anterior à de Lisboa ao Porto e às demais que se seguiram.

Por fim, praticamente duas décadas depois, reconhecido o iminente advento do caminho de ferro, a circulação por tração animal começou a sofrer uma forte concorrência, tendo o

¹⁴ - Os trabalhos foram dirigidos pelos engenheiros, Sebastião Lopes Calheiros e Belchior José Garcez, a propósito dos quais levantaram o mapa da “Estrada do Porto a Braga” de 1853. Sendo este último um engenheiro experimentado no presente tipo de trabalhos, tendo andado em 1843 pelas estradas de Trás-os-Montes e nas obras dos itinerários militares, levantados em 1845 (Matos: 1980, p). Garcez, levantou ainda, conjuntamente com o Tenente Miguel Baptista Maciel, a Planta da Cidade de Braga em meados do século XIX. BAHMOP.

¹⁵ - Resultante do contrato do governo promovido pelo Duque de Saldanha, de 9 setembro de 1851, com os capitalistas do Porto que dirigiam a Companhia: José Pedro de Barros Lima; Joaquim Augusto Kopke Schewirin de Sousa (Barão de Massarelos); e, António Gomes dos Santos



Governo rescindido o contrato com a Companhia de Viação Portuense, reconfigurando-se a partir daí um novo ciclo da circulação terrestre em Portugal. Em 1875 chegou o comboio a Braga e assim se pôs fim à hegemonia do tráfego por estrada até à chegada efetiva do automóvel, cerca de meio século depois.

Bragamaio2024MSMB



Localização e Enquadramento nos Instrumentos de Gestão Territorial

As Voltas de Macada, localizadas na União de Freguesias de Celeirós, Aveleda e Vimieiro, no contacto entre as freguesias Vimieiro e Priscos, encontram-se **classificadas no PDM (2015)** na *Planta de Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo* como **Espaço Cultural e parcialmente caracterizada** na *Planta de Condicionantes - Riscos Naturais e Antrópicos - Risco de Incêndio* como **Classe de Perigosidade de Incêndio (Alta ou Muito Alta)** decorrente das características de topografia e pela sua confrontação com o Espaço Florestal de Proteção.

A sua classificação como Espaço Cultural, e conforme o art.º 56 do Regulamento do Plano Diretor Municipal de Braga (RPDMB) integra áreas, que como esta em causa, que **conjuga a vertente patrimonial com um peculiar enquadramento paisagístico**, localizadas em solo rural e que o plano procura preservar e proteger.

As árvores presentes no local são maioritariamente carvalho-alvarinho (*Quercus robur*) e sobreiro (*Q. suber*), mas tem também algumas espécies invasoras que importa avaliar e ponderar a sua substituição. Qualquer intervenção neste espaço, conforme o art.º 58 do RPDMB, deve privilegiar a **valorização, proteção, conservação e recuperação dos seus valores culturais e ambientais**.

Referências Bibliográficas

Alegria, Maria Fernanda. *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. 75

Branco, Camilo Castelo.

- *A Brasileira de Prazins* [1845]
- *Vinte horas de liteira* [1864]
- Eusébio Macário – História natural e social de uma família no tempo dos Cabrais” [1879]

Cabral, Manuel Villaverde – *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. Lisboa: A regra do Jogo, 1981

Cordeiro, J. M. A mala-posta entre Porto e Braga, memória da cidade, Locla 56. Público. 19/V/2002

Estrada de Braga ao Porto. Archivo pittoresco: semanario illustrado. 4.º Ano, n.º 46, 1861

Fernandes, Mário Gonçalves – *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal 1852/1926*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002. Tese de doutoramento

Justino, David – *A formação do Espaço Nacional: Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega, 1988.

Gouveia, Pedro Tiago Moreira Dias - Discursos Sobre a Rede Viária Nacional (1836-1852). FLUP, Mestrado em História Contemporânea. FLUP, Set. 2015, Porto, 2015

Matos, A. Teodoro de. *“Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850), Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 1980, 650 pp.* Tese de Doutoramento.

Maré, Florbela Lima. História das Infra-Estruturas Rodoviárias; Mestrado em Engenharia Civil — especialização em vias de comunicação. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, julho de 2011

Mattoso, José (Direção) – *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993. ISBN 972-33-0935-1. Vol. 5.

Pacheco, Elsa - Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2004 - Dissertação de Doutoramento em Geografia, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Teixeira, Joana Gameiro. A Rede de Comunicações Terrestres no Distrito do Porto (1813-1885), com base em duas fontes cartográficas analisadas pelos SIG; Mestrado em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território; Faculdade de Letras da Universidade do Porto 2021



Serrão, Joel (Direção) – *Transportes*. In *Dicionário da História de Portugal*. Lisboa: [s.n.], 1971. Vol. IV. p. 192-206

Referências eletrónicas acedidas em março/abril de 2024

<https://pt.wikiloc.com/trilhas/outdoor/portugal/braga/macada>,

https://www.nationalgeographic.pt/historia/saga-correios-portugal-dia-mundial_4298

<https://www.cm-braga.pt/pt/0101/viver/urbanismo/planeamento-urbano/pdm/elementos-que-constituem-o-plano>

https://www.cmbraga.pt/archive/doc/Patrimonio_Classificado_e_Inventariado_Sistema_Patrimonial.pdf

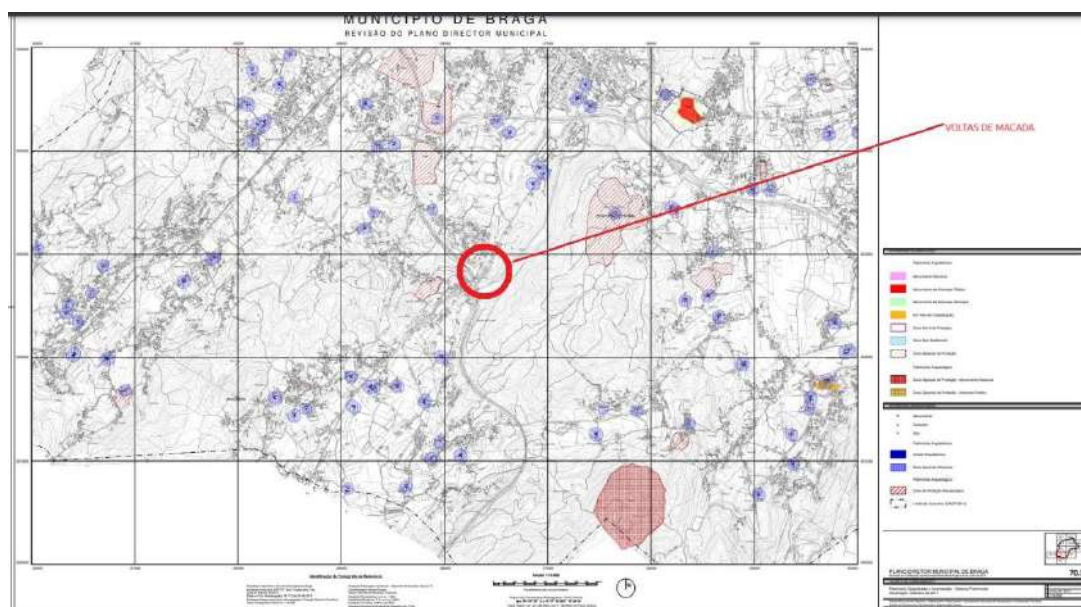
<https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/10/mala-posta-e-diligencias.html>

cartografia de referência

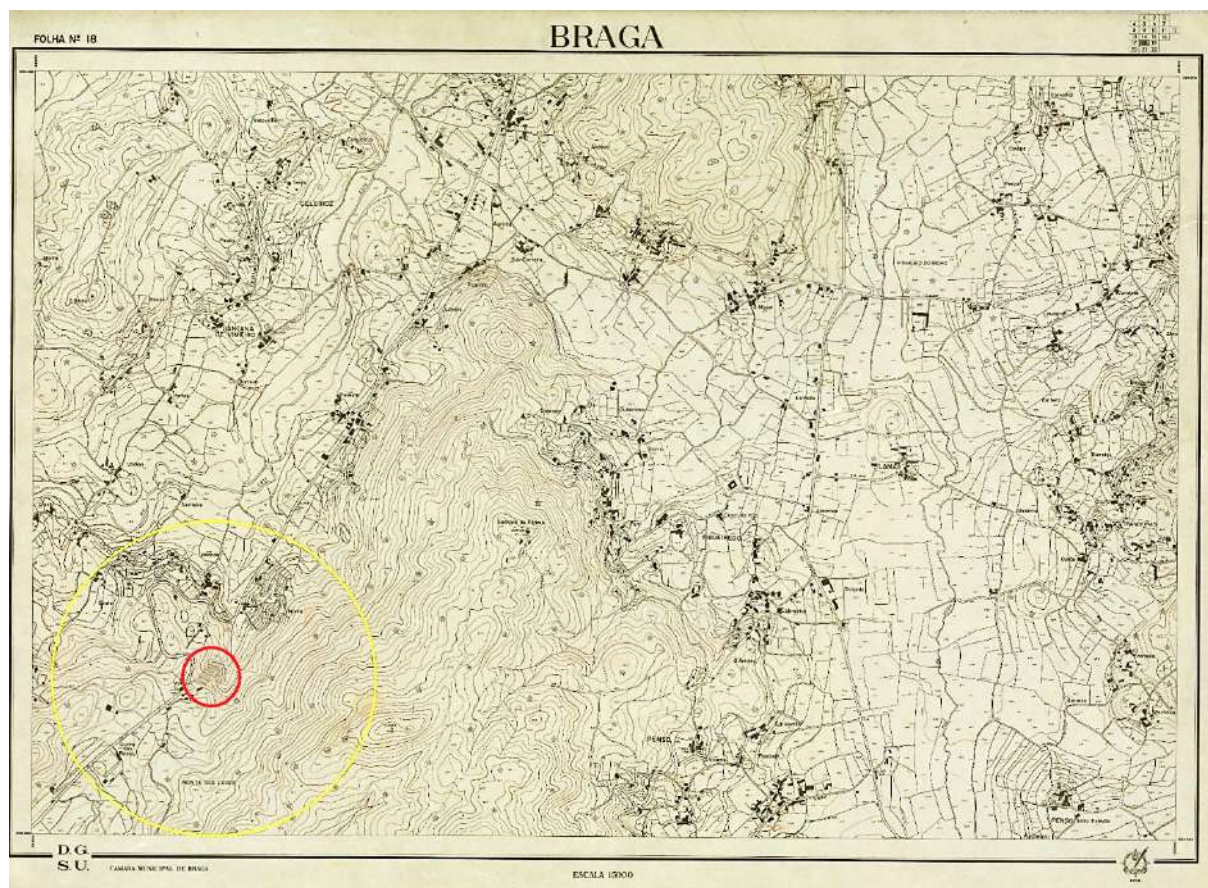
- *Estrada do Porto a Braga pelos engenheiros Garcez e Calheiros* (1853) - IGC;
- Extrato do *Mapa dos Correios Assistentes de 1818 a 1842*. Disponível em WWW: [URL:http://http://purl.pt/1786](http://http://purl.pt/1786)
- *Sistema Geral das Comunicações do Reino a que se refere a Proposta de Lei datada de 28 de Fevereiro de 1854*. Disponível em WWW: [URL:http://http://purl.pt/3407](http://http://purl.pt/3407)
- *Carta Militar das Estradas de Portugal* (1808)

ANEXO I

Planta de localização com o imóvel assinalado



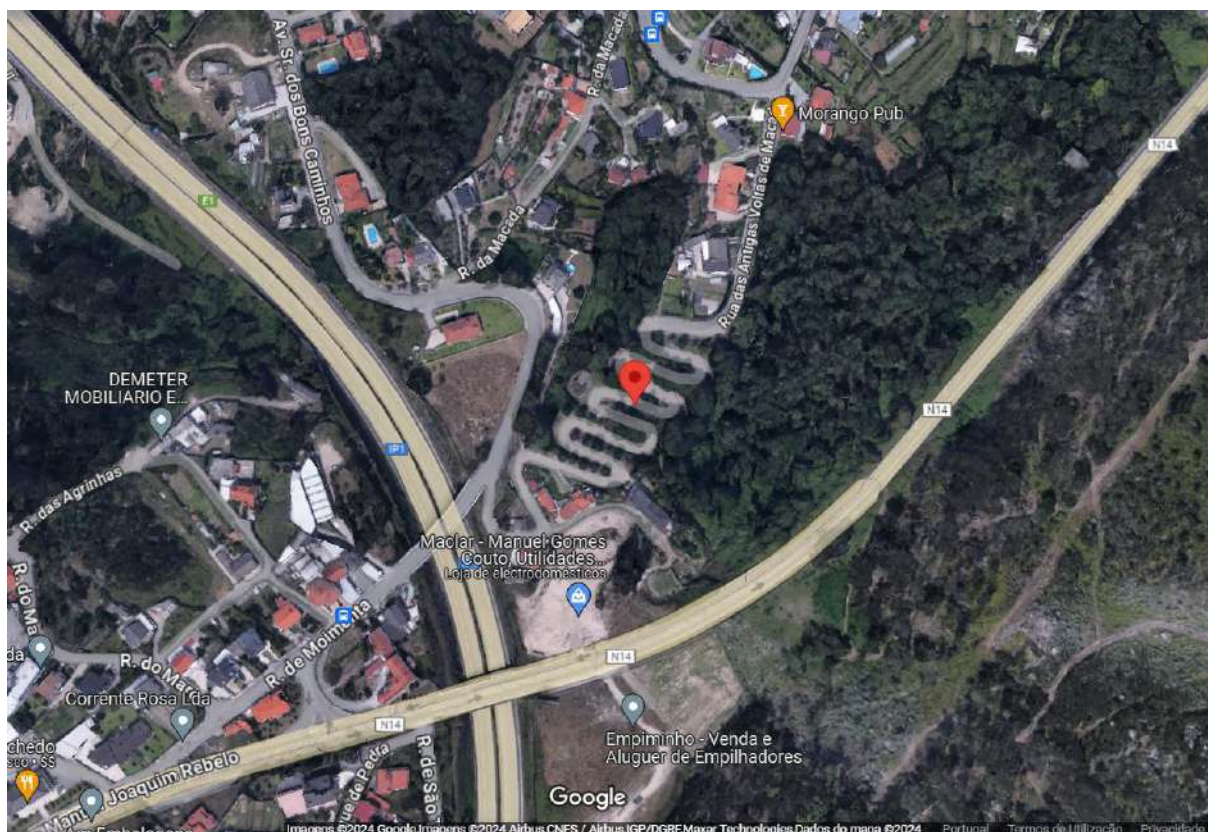
Fonte: Planta de Ordenamento, do Plano Diretor Municipal; Património Classificado e Inventariado - Sistema Patrimonial; Folha 10



Planta de Braga (DGSU-CMB); 1:5 000; Folha nº18; 1968

ANEXO II

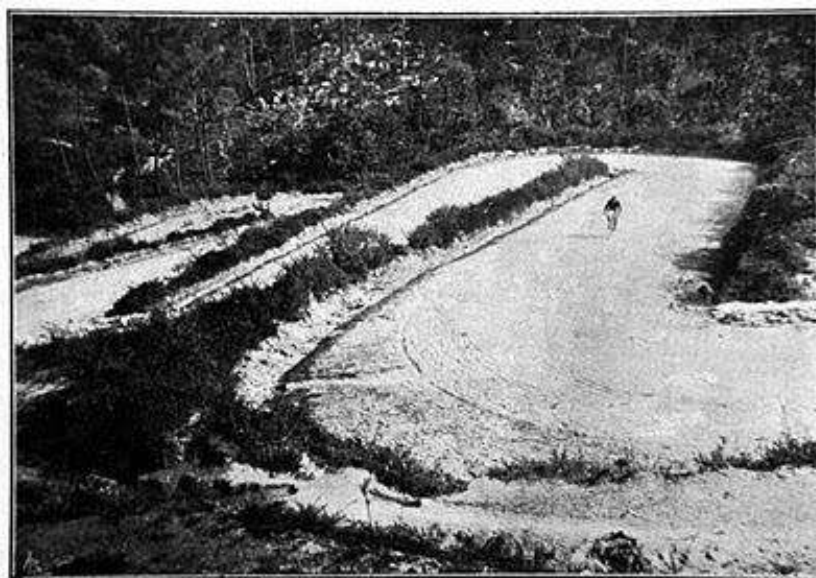
Vista aérea com o imóvel assinalado



<https://www.google.com/maps/place/41%C2%B029'39.7%22N+8%C2%B027'49.3%22W/@41.4943047,-8.4640512,527m/data=!3m1!1e3!4m4!3m3!8m2!3d41.494348!4d-8.463704?entry=ttu>

ANEXO III

Documentação fotográfica antiga



Estradas em Portugal 1912, Evandro Lopes – *in Livro da História da Bola em Braga*

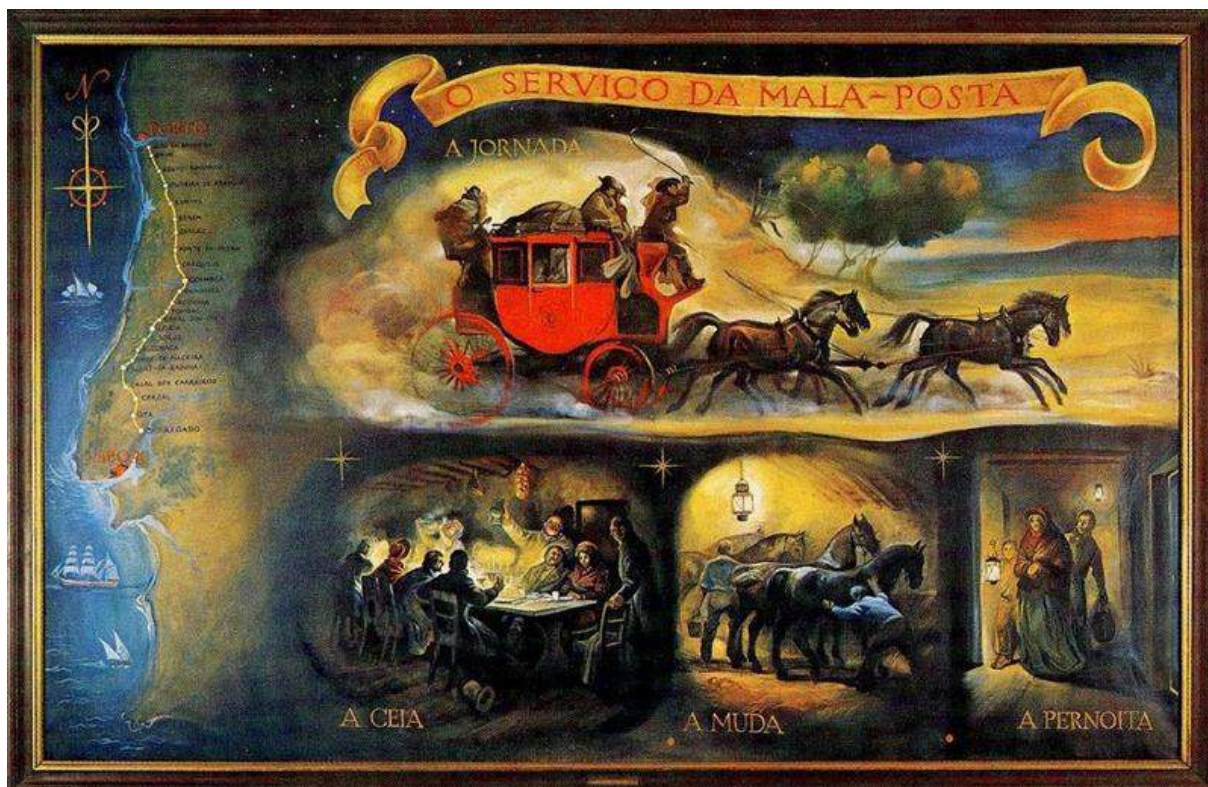


Fotografia: Arquivo da CP



“Diligência Lamego”: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/07/junta-autonoma-das-estradas.html>; 4 de Julho de 2012 (acedido em maio de 2024)

Documentação iconográfica de apoio



“O Serviço da Mala-Posta” entre Lisboa-Coimbra-Porto (1798-1864) numa pintura de José Pedro Roque:

<https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/10/mala-posta-e-diligencias.html?m=1>

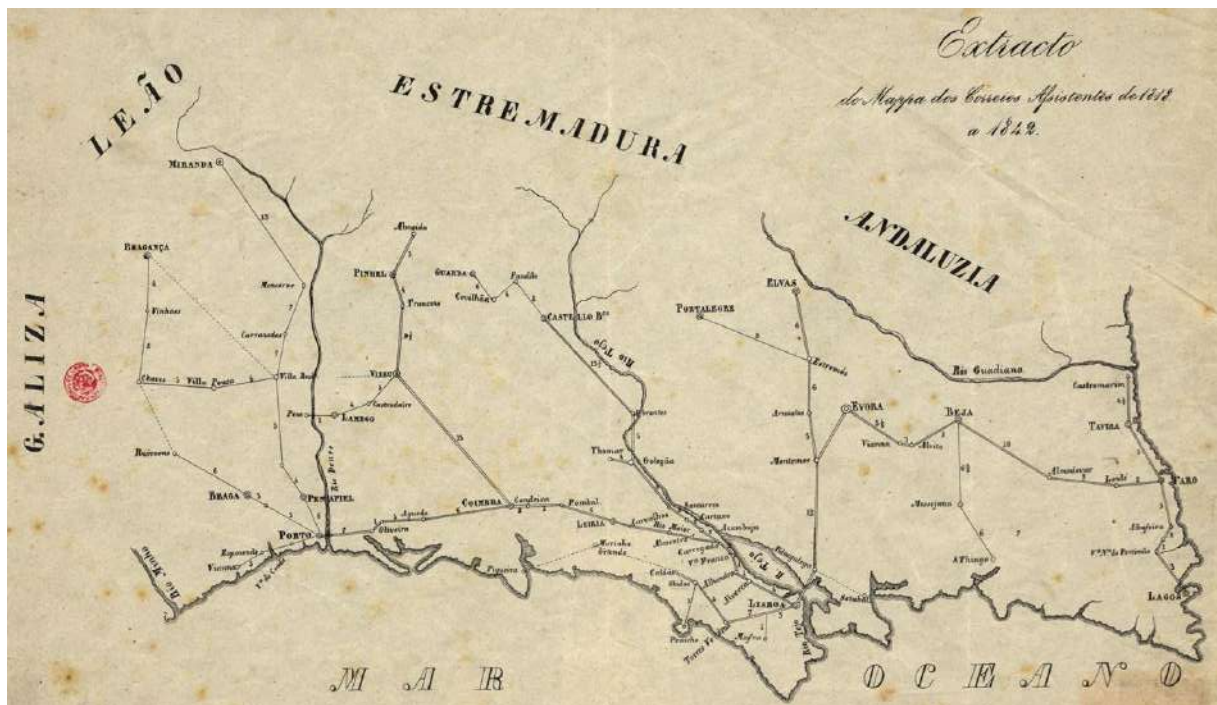


Construção da primeira estrada macadamizada nos Estados Unidos da América (1823). No fundo, trabalhadores partem a pedra "de modo a não exceder 6 onças de peso ou passar num anel de duas polegadas".^[1] (Pintura de Carl Rakeman); <https://pt.wikipedia.org/wiki/Macadame>



Estrada de Braga ao Porto. Archivo pittoresco: semanario ilustrado. 4.º Ano, n.º 46, 1861

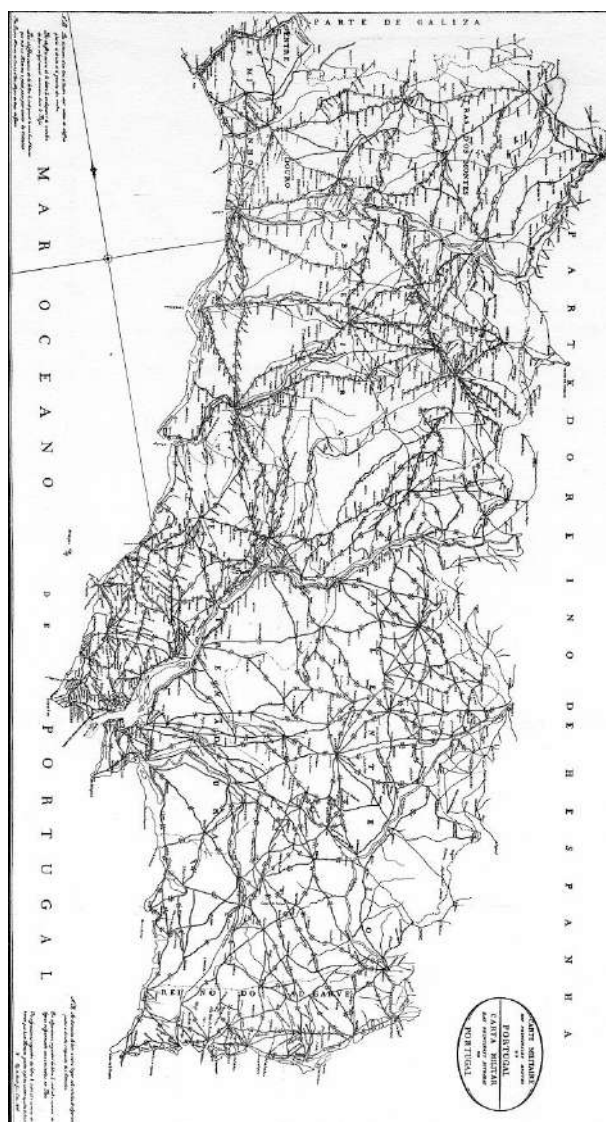
Documentação cartográfica de apoio



Extrato do Mapa dos Correios Assistentes de 1818 a 1842. Disponível em WWW:
<URL:<http://http://purl.pt/1786>>



Sistema Geral das Comunicações do Reino a que se refere a Proposta de Lei datada de 28 de Fevereiro de 1854.



Carta Militar das Estradas de Portugal (1808)

Pacheco, Elsa - Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2004. - Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para a obtenção de grau de Doutor em Geografia

ANEXO IV

Documentação fotográfica



Curvas de Macada (perspetiva tomada de poente)



Curvas de Macada (perspetiva tomada de norte)

Cultura

VOLTAS DA MACADA [27]



CRÓNICA URBANA | CATARINA MIRANDA BASSO

info divulgação: cochilha@gmail.com



Foi o abade de Santa Ana de Vimieiro quem pediu ao fotógrafo da Aliança para ir às Voltas fazer o retrato do grupo de crianças, imagem que serviu de lembrança à fé. Também foi ele que pagou, por dois clichés de 13x18 cm, 500 réis. Quando o senhor fotógrafo tirou o primeiro cliché conseguiu apanhar a nuvem de fumo das fogueiras de assar castanhas e de aquecer as mãos que estavam à esquina das Voltas, se as curvas tivessem esquinas. Dois apitos fumegantes na linha de terra batida ziguezagueante. Quando foi hora da segunda tomada de vista, da segunda tomada de volta, já o fotógrafo estava acima da Volta a olhar lá para baixo, e o povo e as crianças a olhar volta acima. Deve ter sido muito difícil fazer o retrato do fim da festa das quinhentas pessoas que se diz lá terem estado. Depois da despedida entusiasmada, tudo desfilou na melhor ordem, não sem que as suas almas se tivessem insuflado de um santo contentamento. E assim chegou ao fim aquele domingo, santo domingo profano, dia 28 de janeiro de 1917.

* cf: crónica "Voltas Adima [1/2]" publicada neste jornal dias 8 e 15 de fevereiro de 2014





**Viaduto de Arnoso (meados do séc. XIX) – Vª Nª de Famalicão
Estrada Porto - Braga**



obelisco evocativo da conclusão das obras do Viaduto de Arnoso (1853) – Vª Nª de Famalicão

Estrada Porto - Braga



**pormenor do obelisco evocativo da conclusão das obras do Viaduto de Arnoso (1853)
– Vª Nª de Famalicão**

Estrada Porto - Braga



**pormenor do obelisco evocativo da conclusão das obras do Viaduto de Arnoso (1853)
– Vª Nª de Famalicão
Estrada Porto - Braga**



Fundação
Bracara Augusta



— Limite da Pretensão

Requerente:

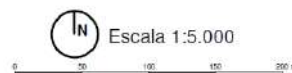
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet

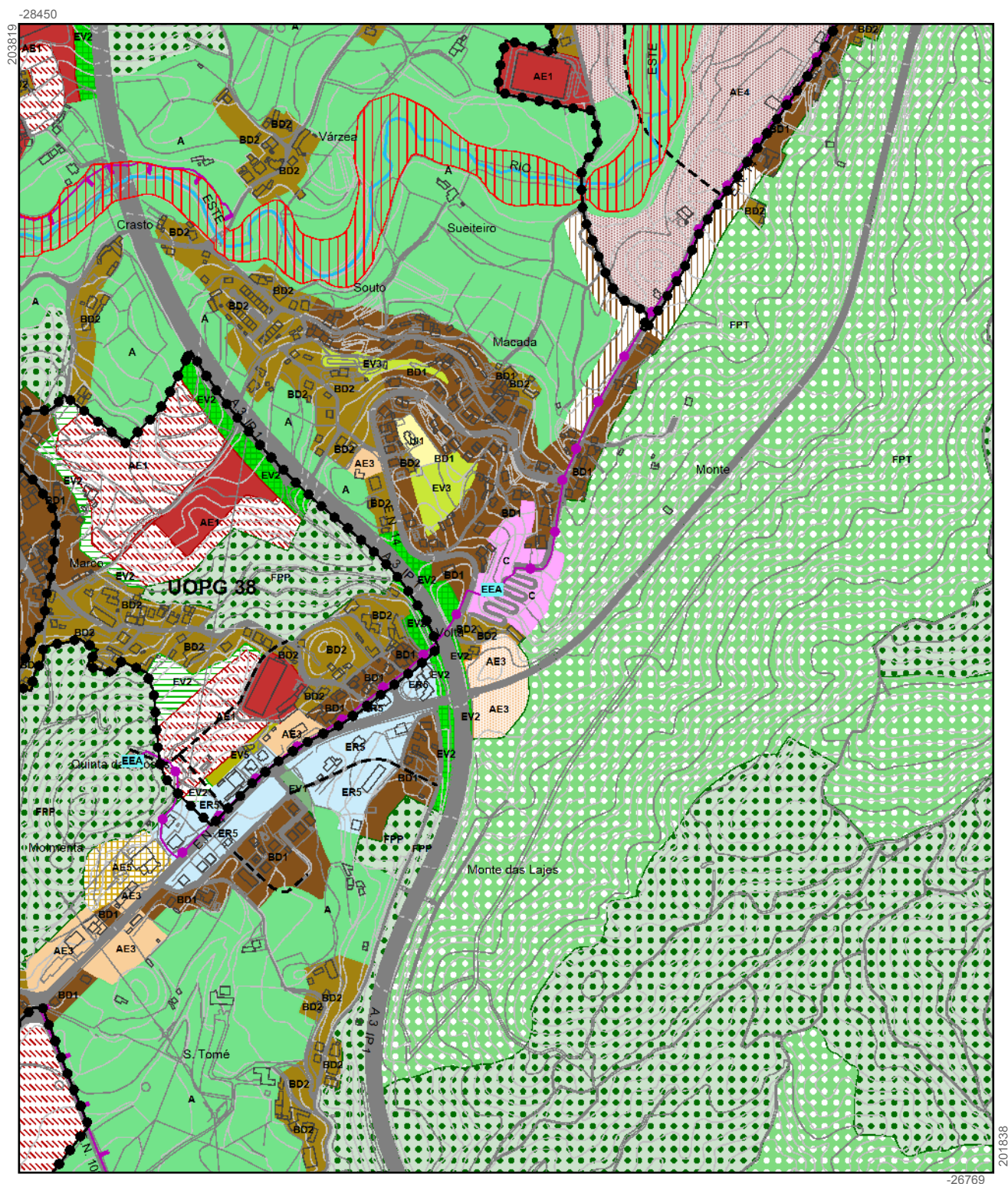


RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 12/2018
Data de Homologação: 27/08/2019 (Nº561)
Sistema Referência: EPSG 3763
(ETRS89-TM06)
Cobertura Aerofotográfica: 2017

Extrato da Planta de Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS

Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA


Data de Edição: 08/2013

Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)

Sistema Referência: EPSG:27493

(Datum 73 / Hayford-Gauss)

Cobertura Aerofotográfica: 2012

SOLO RURAL	ESPAÇO AGRÍCOLAS			A - Espaços Agrícolas
	ESPAÇOS FLORESTAIS			FPT - Espaços Florestais de Proteção
				FREP - Espaços Florestais de Recreio, Enquadramento e Estética da Paisagem
				FPP - Espaços Florestais de Produção
	ESPAÇO DE USO MÚLTIPLO AGRÍCOLA E FLORESTAL			M - Espaço de Uso Múltiplo Agrícola e Florestal
	ESPAÇOS AFETOS À EXPLORAÇÃO DE RECURSOS GEOLÓGICOS			G1 - Espaços de Exploração Consolidada
				G2 - Espaços a Recuperar
	ESPAÇOS NATURAIS			Nca - Leitos de Cursos de Água
				Nar - Afloramentos Rochosos
	ESPAÇO DESTINADO A EQUIPAMENTOS E OUTRAS ESTRUTURAS OU OCUPAÇÕES COMPATÍVEIS COM O ESTATUTO DE SOLO RURAL			EI1 - Equipamentos
				EI2 - Infraestruturas
	OUTRAS CATEGORIAS DE SOLO RURAL			ED - Áreas de Edificação Dispersa
				AR - Aglomerados Rurais
				C - Espaço Cultural
				T - Espaço de Ocupação Turística
SOLO URBANO	URBANIZADO		URBANIZÁVEL	
	ESPAÇO CENTRAL			EC1 - Espaço Central
	ESPAÇOS RESIDENCIAIS			ER1
				ER2 - IU máximo 1.4 m2/m2
				ER3 - IU máximo 1.1 m2/m2
				ER4 - IU máximo 0.75 m2/m2
				ER5 - IU máximo 0.6 m2/m2
				ER6
	ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS			AE1 - Industrial de Grande ou Média Dimensão
				AE2 - Comercial de Grande Dimensão
				AE3 - Comercial de Média ou Pequena Dimensão
				AE4 - Logística
				AE5 - Restauração ou Bebidas
	ESPAÇOS VERDES			EV1 - Espaços Verdes de Utilização Coletiva
				EV2 - Espaços Verdes de Enquadramento
				EV3 - Espaços Verdes de Interior de Quarteirão
				EV4 - Espaços Verdes de Proteção (Linhas de Água ou REN)
				EV5 - Espaços Verdes de Logradouros Privados
	ESPAÇO DE USO ESPECIAL			UI1 - Equipamentos
				UI2 - Infraestruturas
	ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE			BD1 - IU máximo 0.5 m2/m2
				BD2 - IU máximo 0.4 m2/m2

INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS

REDE RODOVIÁRIA

EXISTENTE

— Infraestruturas Viárias

PROPOSTA

— Rede Rodoviária Distribuidora Proposta

— Rede Rodoviária Local Proposta

— Infraestruturas Viárias

REDE FERROVIÁRIA

EXISTENTE

— Infraestruturas Ferroviárias

PROPOSTA

— Rede Ferroviária de Alta Velocidade Proposta

LIMITES

— Linhas de Água à Superfície

— Rede de Abastecimento de Águas em Alta - AGERE

— Conduta Adutora/Elevatória

— Conduta Adutora/Elevatória Em Construção

— Zonas Inundáveis ou Ameaçadas pelas Cheias

— UOPG

— PPPMP - Plano de Pormenor do Parque do Monte Picoto

— PPGT - Plano de Pormenor do Golfe Tibães

— PU7F - Plano de Urbanização das 7 Fontes

— Limite de Concelho (CAOP 2014)

— Linhas de Água Entubadas

— Rede de Águas Residuais em Alta - AGERE

— Conduta Elevatória/Emissário de Águas Residuais

LIMITES E INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS

Identificação da Cartografia de Referência



BRAGA
município

Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

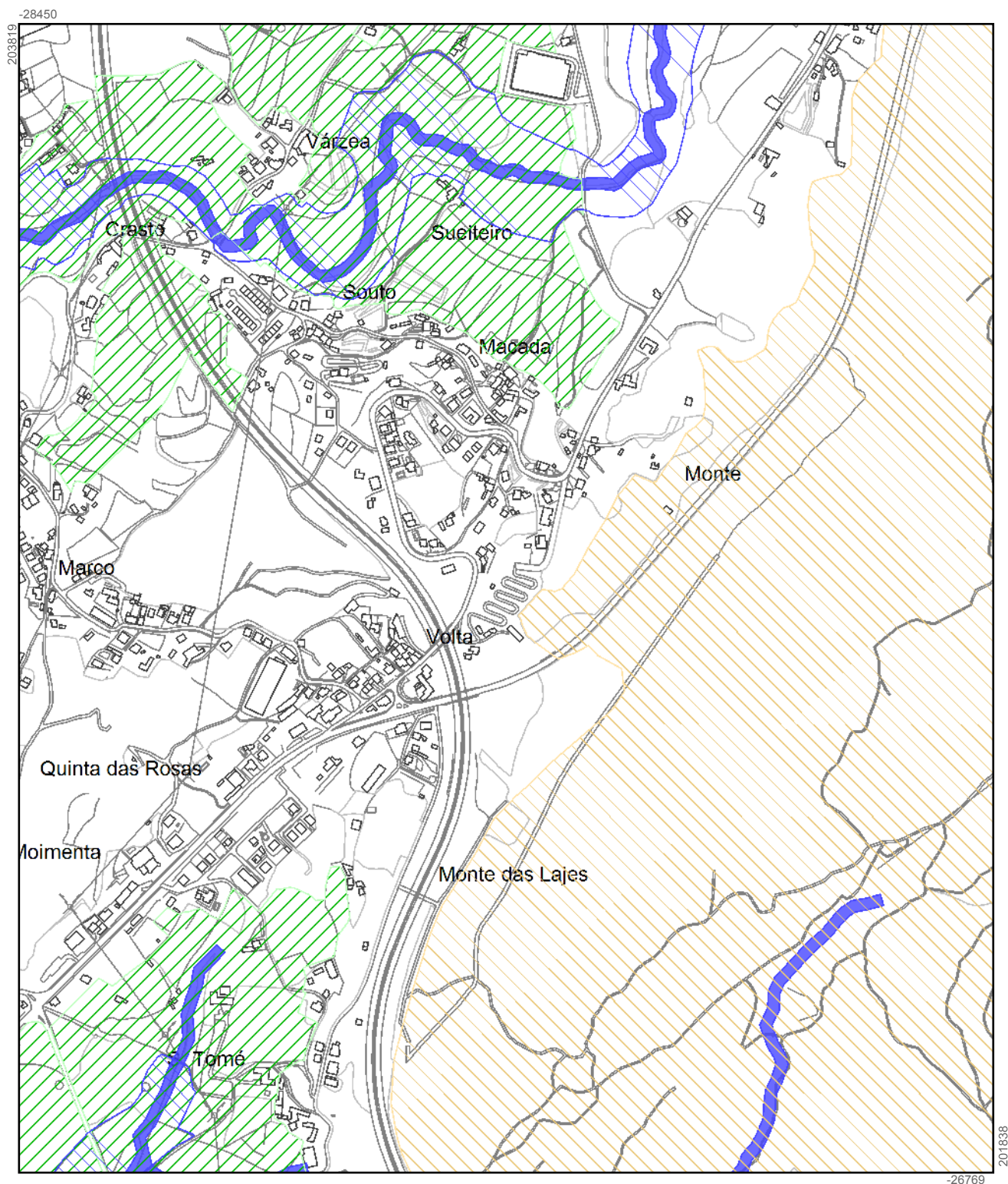
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1.50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1.80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2.2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



Escala 1:10.000







RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA

Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 / Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL

Estrutura Ecológica Fundamental

-  Solos de Elevada Produtividade
-  Sistema Húmido
-  Sistema Seco
-  Corredor Ecológico Cavado Ave - PROF Baixo Minho

 Limite de Concelho (CAOP 2014)

Estrutura Ecológica Urbana

-  Corredor Estruturante
-  Corredor Natural
-  Corredor Verde
-  Parque Urbano
-  Parque Agrícola
-  Estrutura Verde Principal
-  Estrutura Verde Complementar
-  Jardins Privados e Logradouros

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data de Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

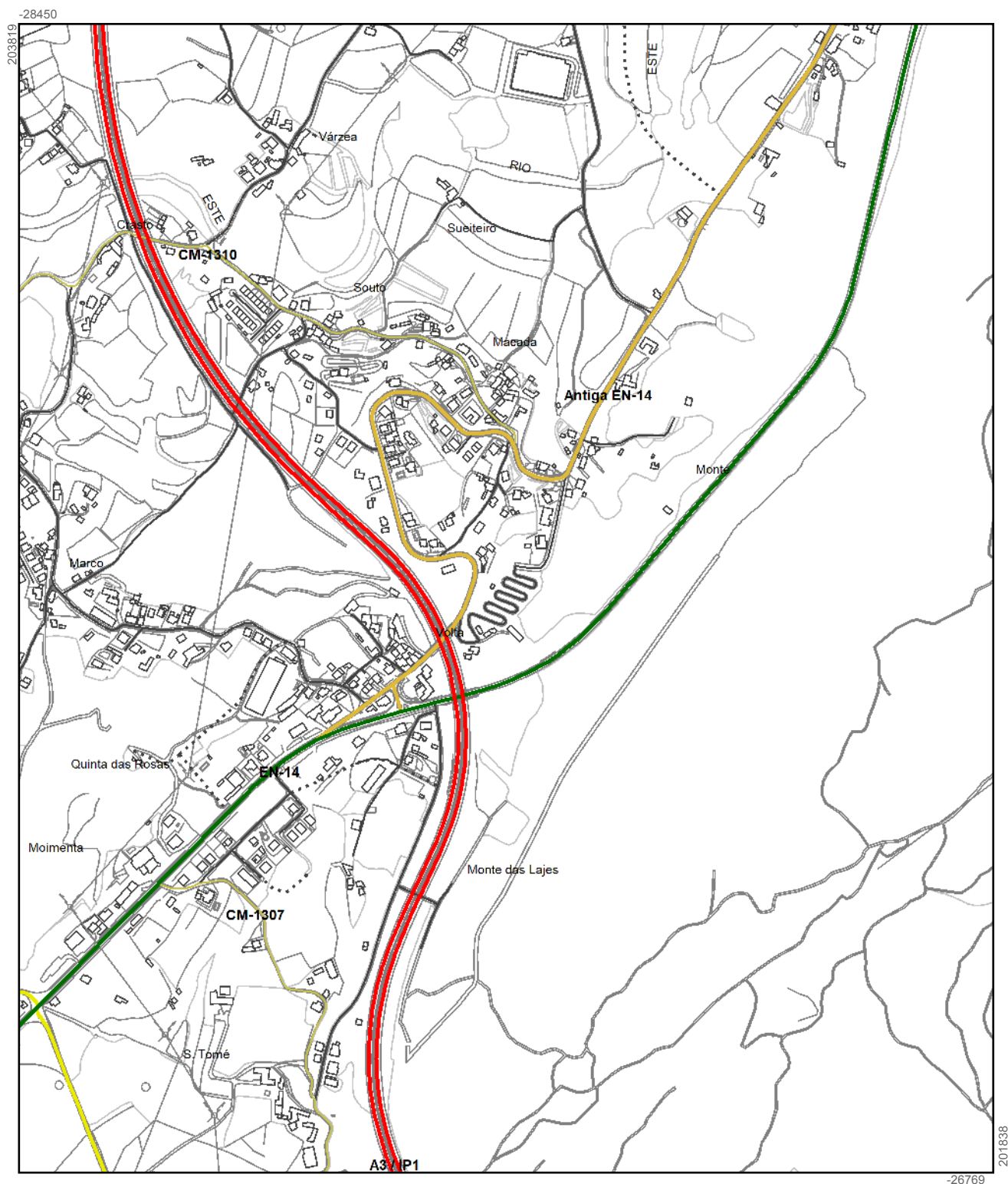
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsóide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1.50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1.80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2.2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -85,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Ordenamento - Mobilidade - Hierarquia Administrativa da Rede Viária

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

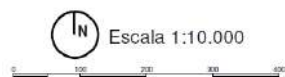
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 / Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

MOBILIDADE - HIERARQUIA ADMINISTRATIVA DA REDE VIÁRIA

Rede Rodoviária Nacional

Rede Fundamental

 Itinerário Principal Auto - Estrada

Rede Complementar

 Itinerário Complementar Auto - Estrada

 Estrada Nacional

Estradas Regionais

 Estrada Regional

Estradas Nacionais Desclassificadas Sob a Jurisdição da E.P.

 Estradas Nacionais Desclassificadas Sob a Jurisdição da E.P.

Rede Rodoviária Municipal

 Estradas Nacionais Desclassificadas sob a jurisdição da Câmara Municipal

 Estrada Municipal

 Variantes Municipais

Rede Rodoviária Local

 Arruamentos

Rede Rodoviária Proposta

 Variantes Municipais

 Arruamentos

 Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

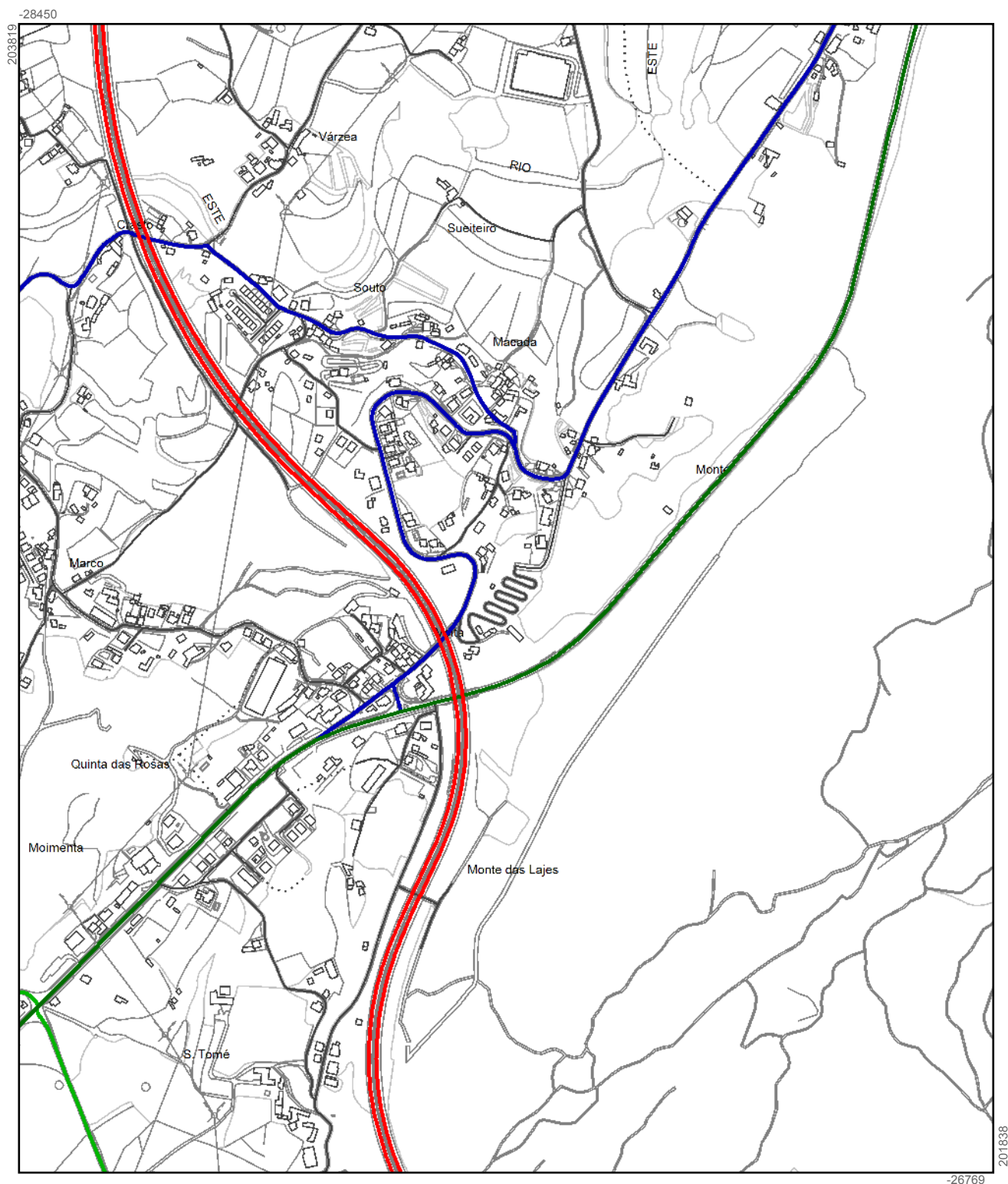
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1,50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1,80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2,2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Ordenamento - Mobilidade - Hierarquia Funcional da Rede Viária

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

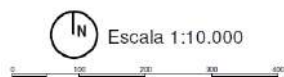
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet














RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 / Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

MOBILIDADE - HIERARQUIA FUNCIONAL DA REDE VIÁRIA

Rede Viária Funcional

	<u>Existente</u>	<u>Proposta</u>
Via Arterial		
Via Arterial - Túnel		
Via Distribuidora Principal		
Via Distribuidora Principal - Túnel		
Via Distribuidora Secundária		
Via Distribuidora Local		
Via Local (Arruamento)		
Via Pedonal		
Limite de Concelho (Caop 2014)		

Identificação da Cartografia de Referência



BRAGA
município

Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

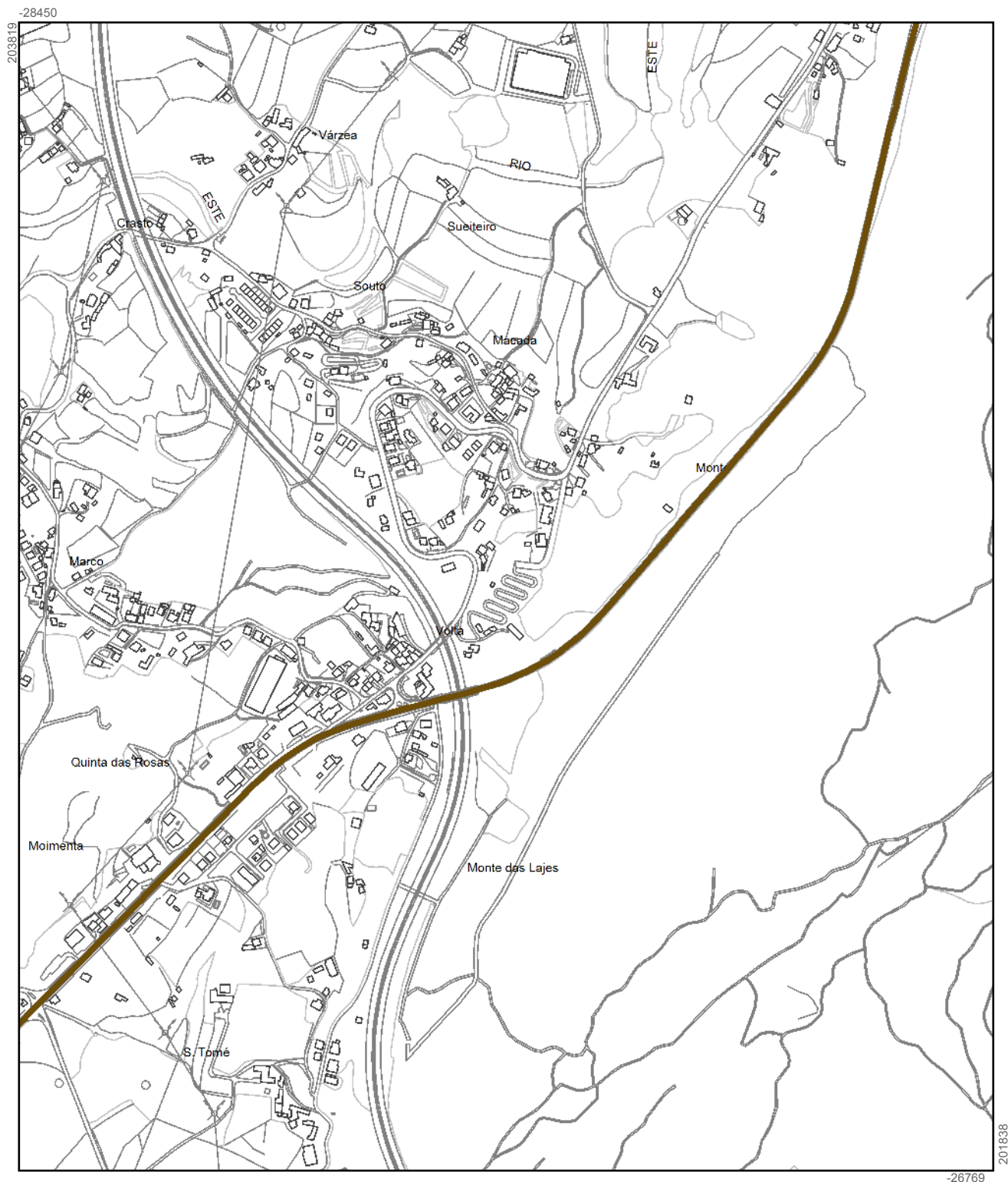
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1,50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1,80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2,2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Ordenamento - Mobilidade - Rede Ciclável

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

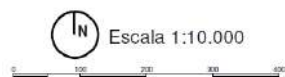
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024




Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 / Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

MOBILIDADE - REDE CICLÁVEL

-  Rede Ciclável Intra-Urbana
-  Rede Ciclável Inter-Urbana
-  Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

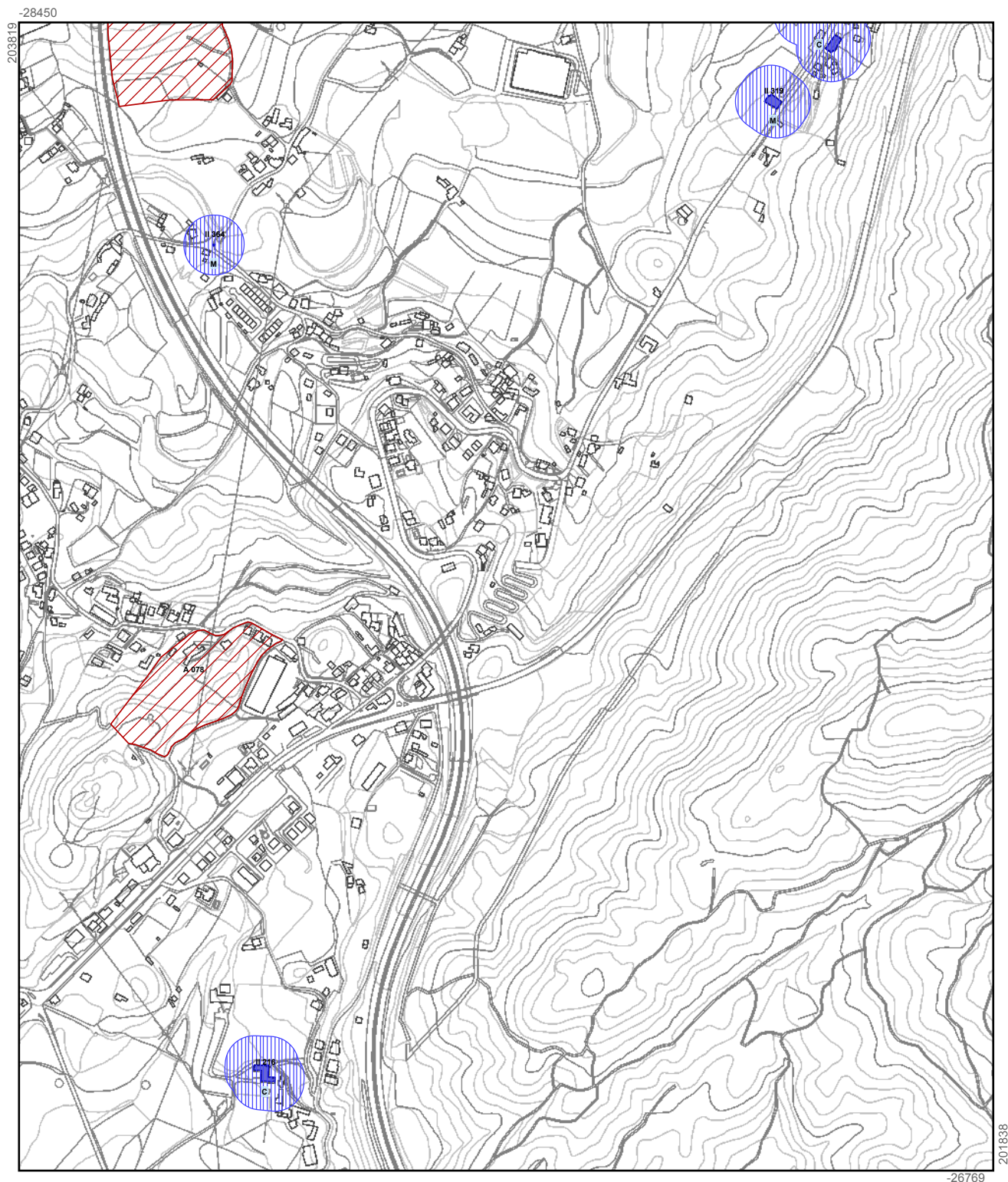
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1.50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1.80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2.2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Ordenamento - Património Classificado e Inventariado - Sistema Patrimonial

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

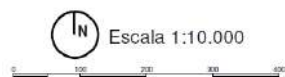
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 | Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

PATRIMÓNIO CLASSIFICADO E INVENTARIADO - SISTEMA PATRIMONIAL

PATRIMÓNIO CLASSIFICADO

Património Arquitetónico



Monumento de Interesse Nacional - Monumento Nacional



Imóvel de Interesse Público



Imóvel de Interesse Municipal



Imóvel em Vias de Classificação



Zona Geral de Proteção



Zona Especial de Proteção



Zona Non Aedificandi

Património Arqueológico



Zona Especial de Proteção - Monumento Nacional



Zona Especial de Proteção - Interesse Público

PATRIMÓNIO INVENTARIADO

A

Monumento

A

Conjunto

A

Sítio

Património Arquitetónico



Imóvel Inventariado



Zona Geral de Influência

Património Arqueológico



Zona de Proteção



Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

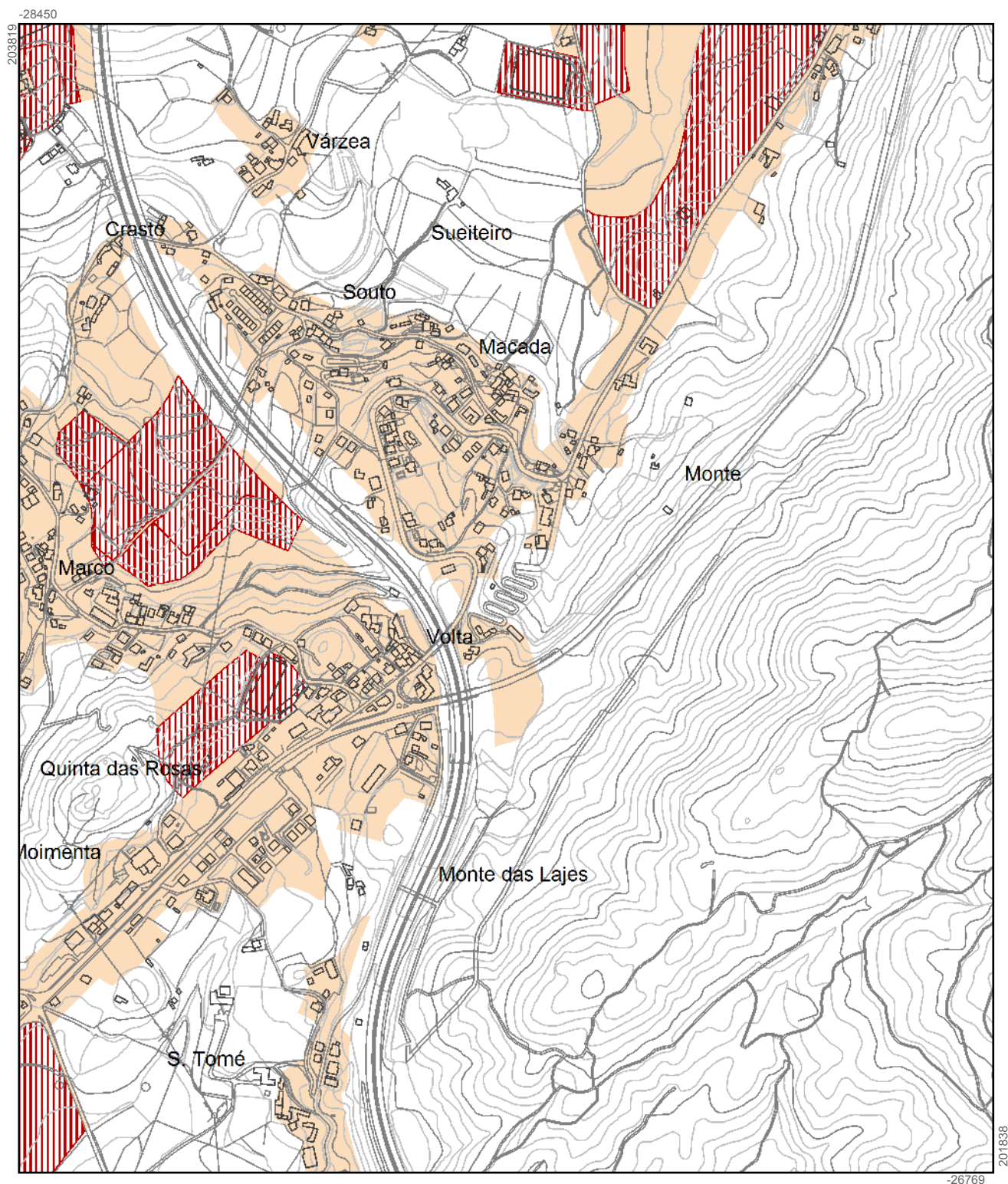
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsóide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1,50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1,80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2,2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Ordenamento - Zonamento da Sensibilidade ao Ruído

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

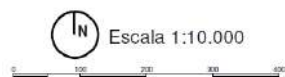
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

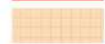
CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 | Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

ZONAMENTO DA SENSIBILIDADE AO RUÍDO

Zonamento Acústico



Fontes Produtoras de Ruído



Zona Mista



Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

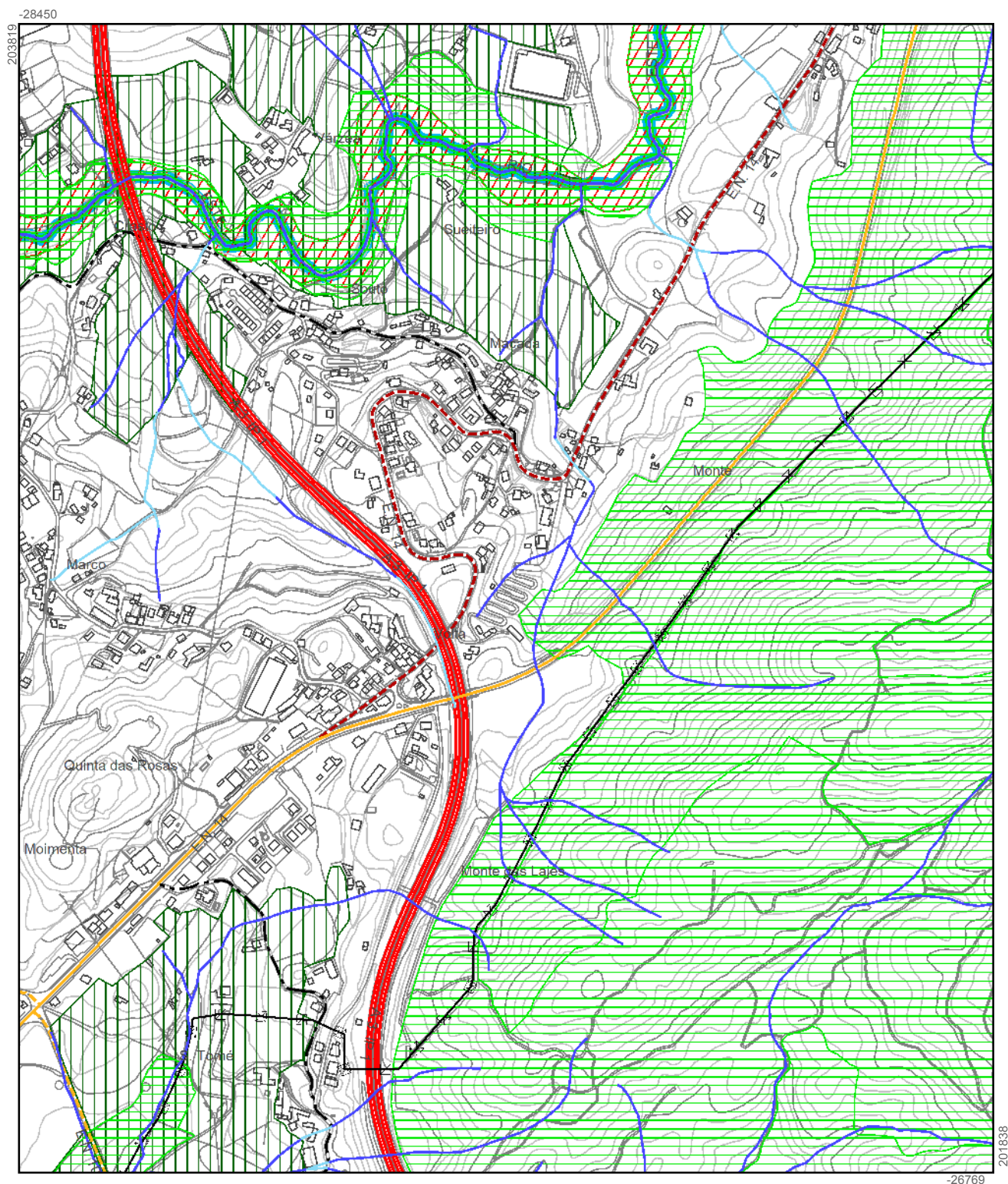
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1.50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1.80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2.2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Condicionantes - Condicionantes Gerais

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet











RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 / Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

RECURSOS NATURAIS

RECURSOS HÍDRICOS

-  Zonas Inundáveis ou Ameaçadas pelas Cheias
-  Nível de Pleno Armazenamento da Albufeira
-  Zona Reservada da Zona Terrestre de Proteção da Albufeira
-  Zona Terrestre de Proteção da Albufeira
-  Leito das Águas Fluviais
-  Leito das Águas Fluviais - Traçado Esquemático
-  Leito e Margem das Águas Fluviais (REN)
-  Linhas de Água Entubadas



RECURSOS GEOLÓGICOS

-  Licenças de Exploração do Domínio Privado - Pedreiras

RECURSOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS

-  RAN - Reserva Agrícola Nacional
-  Regime Florestal
-  Posto de Vigia
-  Árvores e Arvoredo de Interesse Público

RECURSOS ECOLÓGICOS

-  REN - Reserva Ecológica Nacional
-  Área Excluída da Reserva Ecológica Nacional



EXCLUSÕES			
ÁREAS EXCLUÍDAS (n.º de ordem)	ÁREAS DA REN AFETADAS	FIM A QUE SE DESTINA	FUNDAMENTAÇÃO
C1	Área de Infiltração Máxima	Espaço Residencial	Acerto Urbano
C2	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço de Atividades Económicas	Ocupação com Atividades Económicas
C3	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço de Atividades Económicas	Ocupação com Atividades Económicas
C4	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço de Atividades Económicas	Ocupação com Atividades Económicas
C5	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço Residencial	Acerto Urbano

PATRIMÓNIO EDIFICADO

Património Arquitetónico Classificado

-  Monumento de Interesse Nacional
-  Imóvel de Interesse Público
-  Imóvel de Interesse Municipal
-  Imóvel em Vias de Classificação
-  Zona Geral de Proteção
-  Zona Especial de Proteção
-  Zona Non Aedificandi

Património Arqueológico Classificado


-  Zona Especial de Proteção - Monumento Nacional
-  Zona Especial de Proteção - Interesse Público

EDIFÍCIOS PÚBLICOS E OUTRAS CONSTRUÇÕES

Estabelecimentos Prisionais e Tutelares de Menores

-  Estabelecimento Prisional ou Tutelar de Menores
-  Zona de Proteção

Defesa Nacional

-  Instalação Afeta à Realização de Operações Militares
-  Zona de Servidão

INFRAESTRUTURAS

Rede Eléctrica



Infraestrutura de Transporte de Energia



Infraestrutura de Produção de Energia



Infraestrutura de Transformação de Energia

Gasoduto



Gasoduto



Infraestruturas Associadas

Rede Rodoviária Nacional

Rede Fundamental



Itinerário Principal Auto - Estrada

Rede Complementar



Itinerário Complementar Auto - Estrada



Estrada Nacional

Estradas Regionais



Estrada Regional

Estradas Desclassificadas



Estradas Nacionais Desclassificadas Sob a Jurisdição da E.P.

Rede Rodoviária Municipal



Estradas Nacionais Desclassificadas Integradas no Património da Câmara Municipal



Estradas e Caminhos Municipais

Espaço Canal



Espaço Canal - Variante à EN103

Rede Ferroviária



Via Férrea

Marcos Geodésicos



Marco Geodésico



Zona de Proteção

Estabelecimentos com Substâncias Perigosas



Estabelecimento com Substâncias Perigosas



Limite do Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

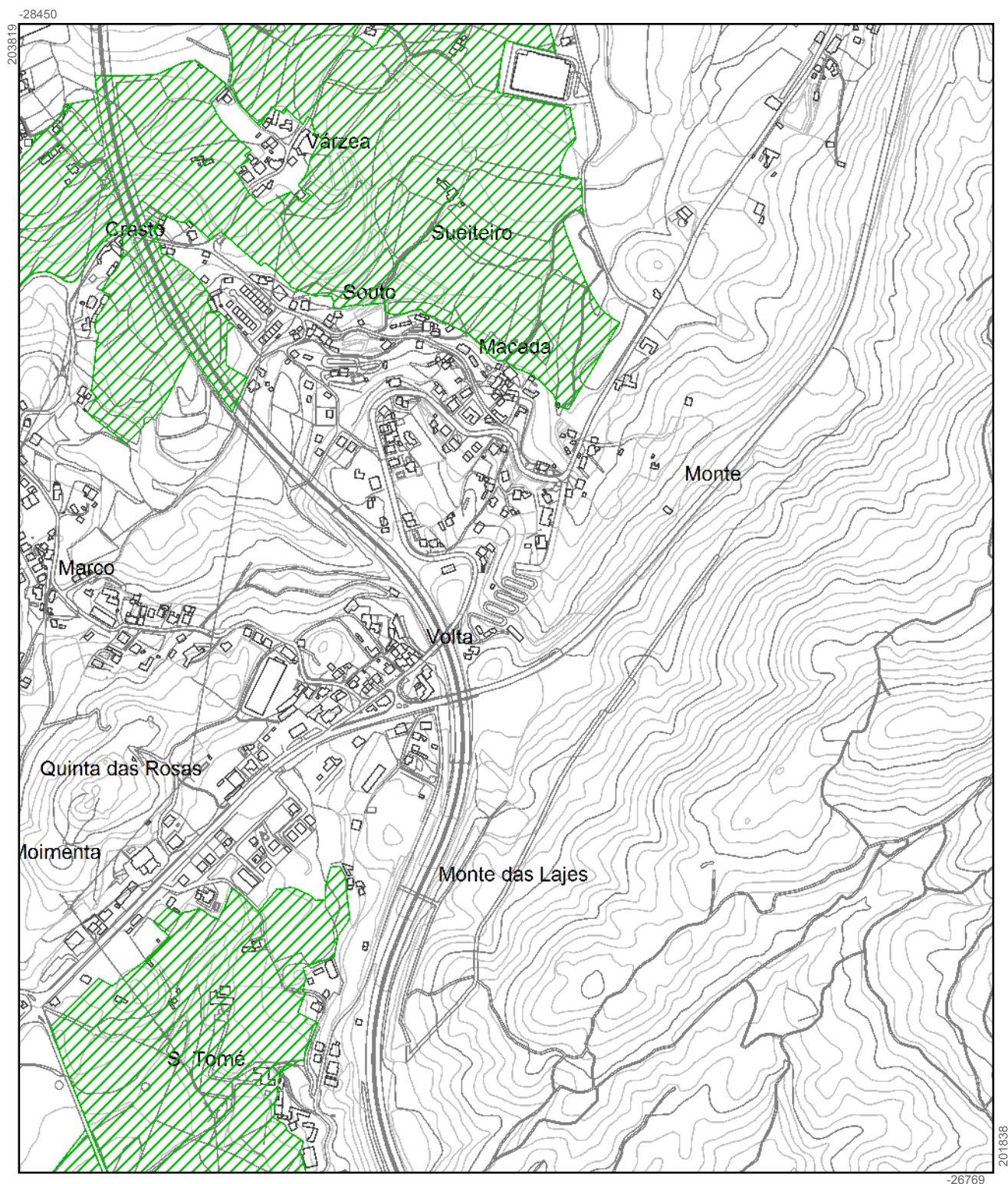
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1,50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1,80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2,2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
Falsa Origem:
M: -180,598m;
P: -86,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Condicionantes - Reserva Agrícola Nacional

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

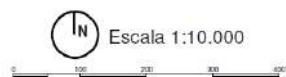
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73/Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

RESERVA AGRÍCOLA NACIONAL



Reserva Agrícola Nacional



Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

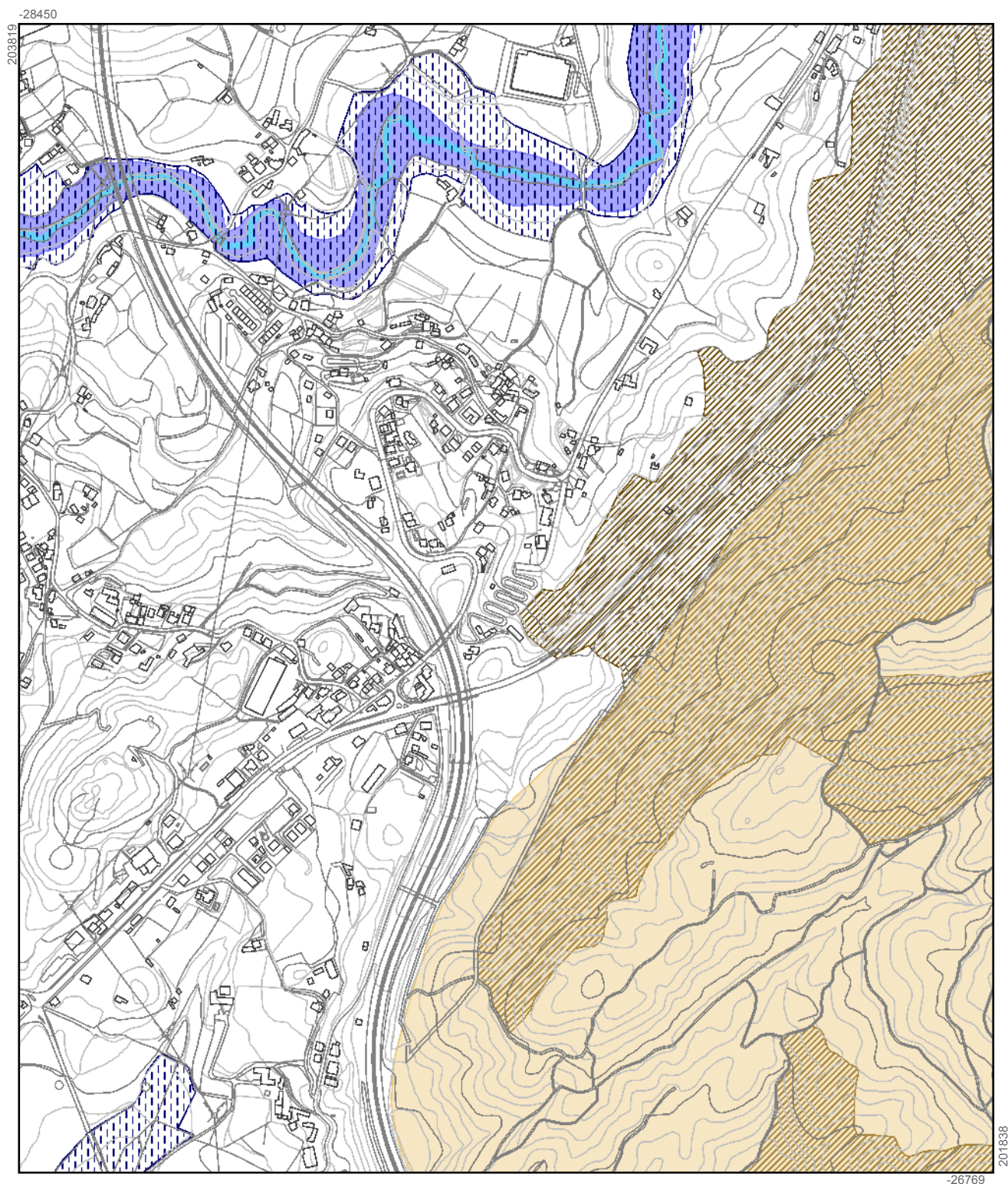
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1.50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1.80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2.2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\phi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
Falsa Origem:
Mt: +180,598m;
P: -86,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Condicionantes - Reserva Ecológica Nacional

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 / Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

RESERVA ECOLÓGICA MUNICIPAL

EXCLUSÕES

ÁREAS EXCLUIDAS (Nº de Ordem)	ÁREAS DA REN AFETADAS	FIM A QUE SE DESTINA	FUNDAMENTAÇÃO
C1	Áreas de Infiltração Máxima	Espaço Residencial	Acerto Urbano
C2	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço de Atividades Económicas	Ocupação com Atividades Económicas
C3	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço de Atividades Económicas	Ocupação com Atividades Económicas
C4	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço de Atividades Económicas	Ocupação com Atividades Económicas
C5	Faixa de Proteção a Albufeira	Espaço Residencial	Acerto Urbano

-  Albufeira
-  Faixa de proteção a Albufeira
-  Leitos de cursos de água
-  Zonas ameaçadas pelas cheias
-  Áreas de infiltração máxima
-  Cabeceiras de linhas de água
-  Áreas com risco de erosão
-  Áreas a excluir
-  Linhas de água canalizadas
-  Infraestrutura rodoviária prevista
-  Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
 Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
 Data da Edição: 08/2013
 Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
 Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
 Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

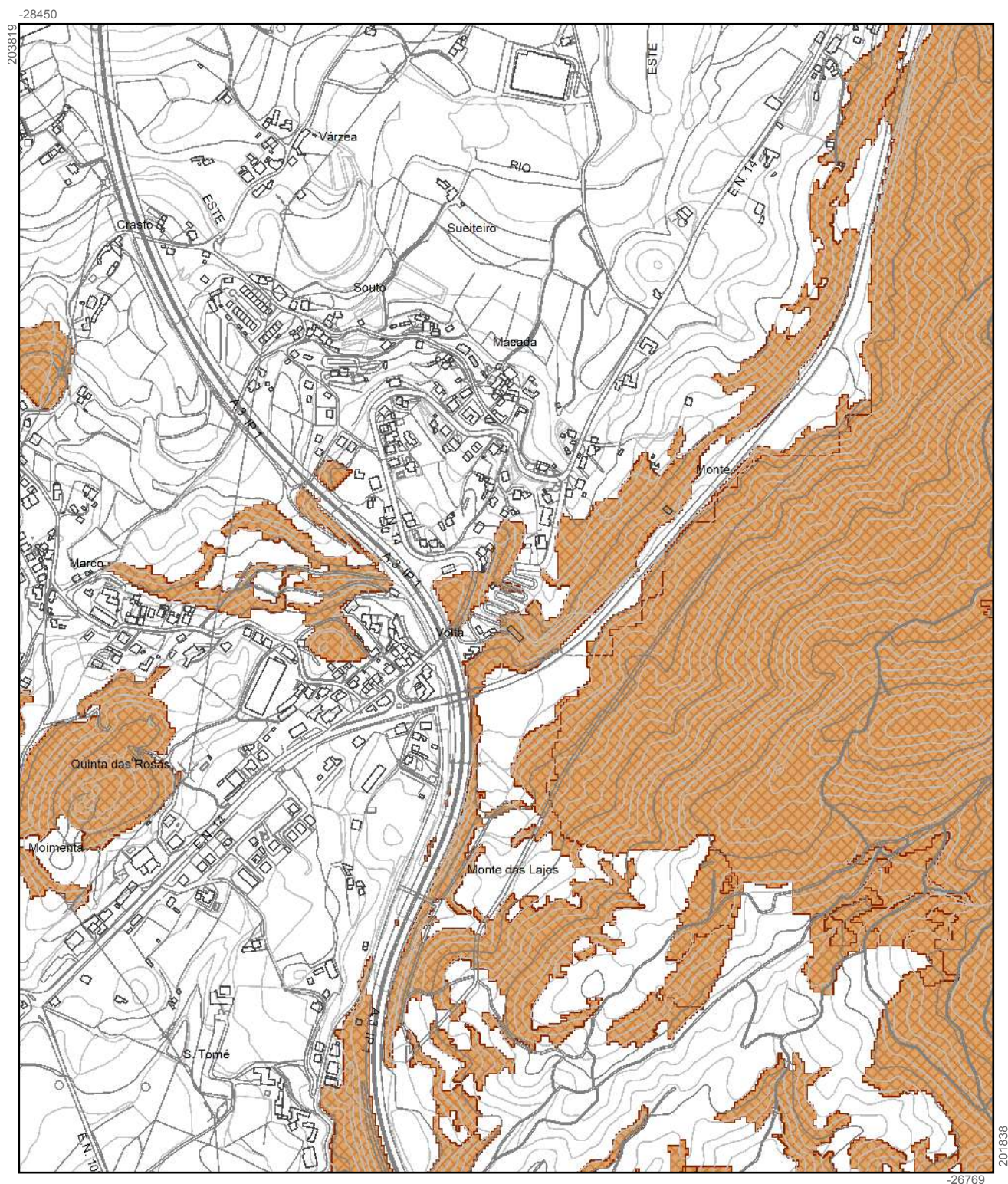
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsóide de Hayford
 Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
 Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1.50m
 Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1.80m
 Exatidão Temática: melhor que 90%
 Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2.2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
 Falsa Origem:
 Nt: +180,598m
 Pt: -86,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Condicionantes - Riscos Naturais e Antrópicos - Risco de Incêndio

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

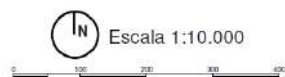
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 / Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

RISCOS NATURAIS E ANTRÓPICOS - PERIGOSIDADE DE INCÊNDIO FLORESTAL



Classe de Perigosidade de Incêndio (Alta e Muito Alta)



Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência



Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

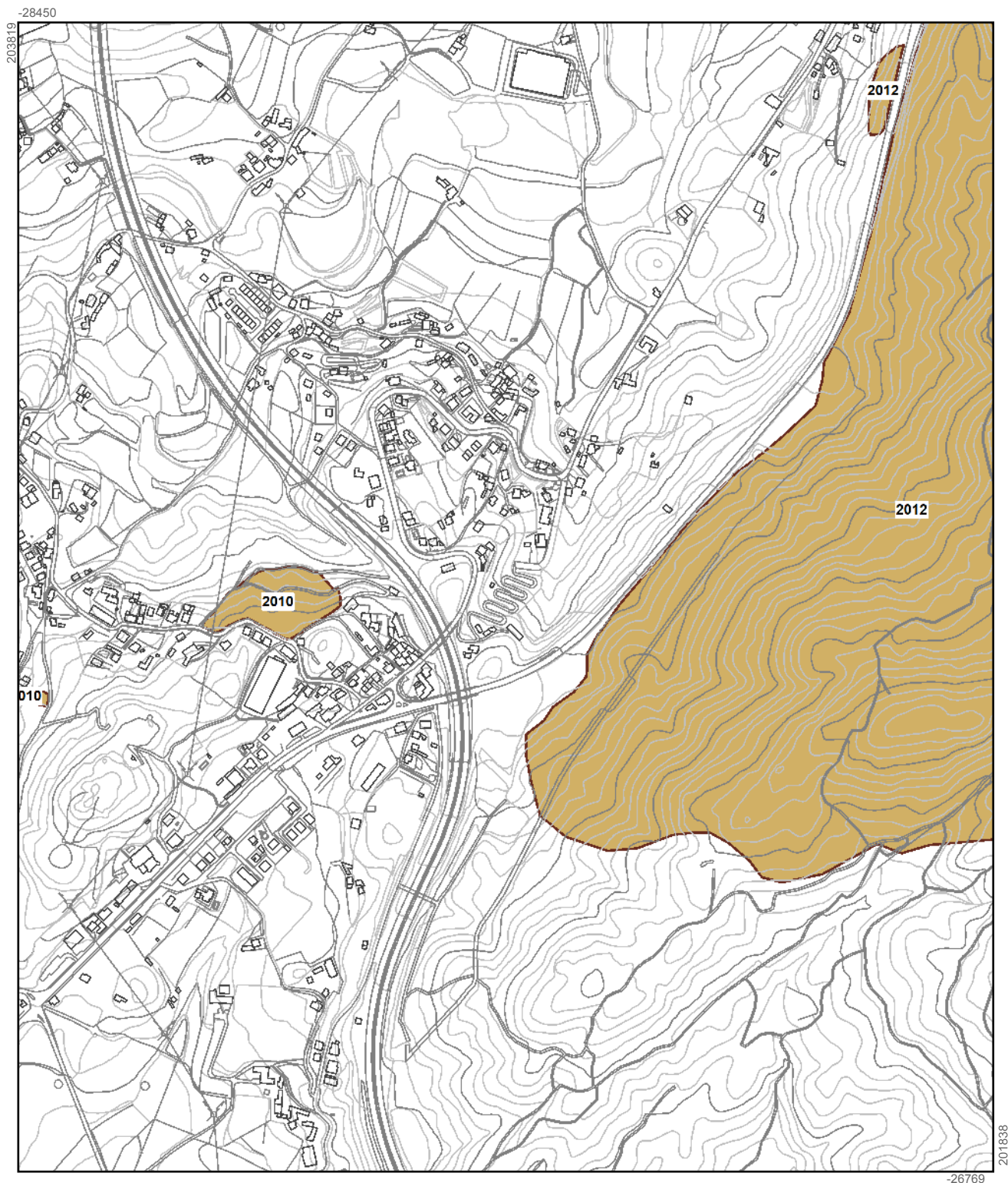
Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1,50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1,80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2,2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.

Extrato da Planta de Condicionantes - Riscos Naturais e Antrópicos - Áreas Ardidas

Praça do Município | 4704-514 Braga | Tel: 253 203 150 | Fax: 253 613 387 | email: municipe@cm-braga.pt | Sítio: www.cm-braga.pt



— Limite da Pretensão

Requerente:

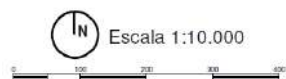
Nº Contribuinte:

Local da Pretensão:

Freguesia:

Data: 18/06/2024

Funcionário: Emitido via Internet



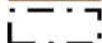
RESPONSÁVEIS
Identificação: DMUOP | DPOT | DP

CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA
Data de Edição: 08/2013
Data de Homologação: 28/08/2013 (Nº173)
Sistema Referência: EPSG:27493
(Datum 73 | Hayford-Gauss)
Cobertura Aerofotográfica: 2012

RISCOS NATURAIS E ANTRÓPICOS - ÁREAS ARDIDAS



Área Ardida (2004 a 2013)



Limite de Concelho (CAOP 2014)

Identificação da Cartografia de Referência

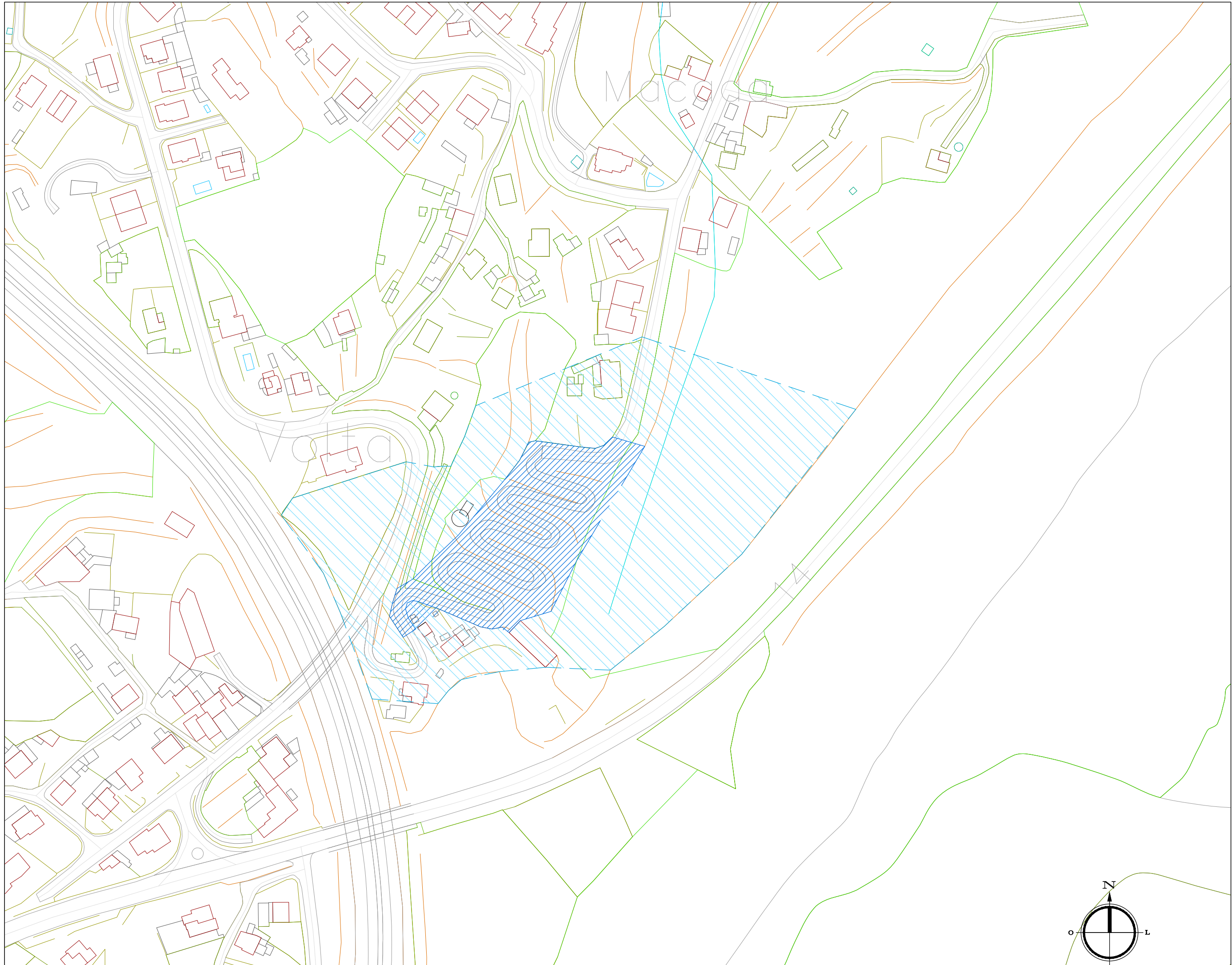




Entidade Proprietária: Câmara Municipal de Braga
Entidade Produtora: ARTOP, Aero-Topográfica, Lda.
Data da Edição: 08/2013
Data e Nº da Homologação: Nº 173 de 28-08-2013
Entidade Responsável pela Homologação: Direção-Geral do Território
Série Cartográfica Nacional: 1:10 000

Sistema de Projeção: Projeção Retangular de Gauss - Elipsoide de Hayford
Sistema de Referência: Datum 73/Hayford-Gauss, Datum Altimétrico Nacional (Cascais)
Exatidão Planimétrica: e.m.q. 1,50m
Exatidão Altimétrica: P.C. e.m.q. 1,80m
Exatidão Temática: melhor que 90%
Precisão Posicional Nominal de Reprodução: 2,2m

Origem das Coordenadas Retangulares - Ponto Central

$\varphi = 39^{\circ} 40' 00''$
 $\lambda = 8^{\circ} 07' 54,862''$ W de Gr
False Origem:
M: -180,598m;
P: -83,990m do Ponto Central.



- LEGENDA:
-  IMÓVEL A CLASSIFICAR COMO DE INTERESSE MUNICIPAL
 -  ZONA DE PROTEÇÃO A IMÓVEL DE INTERESSE MUNICIPAL



REQ. CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA
OBRA CLASSIFICAÇÃO COMO IMÓVEL DE INTERESSE MUNICIPAL DAS VOLTAS DE MACADA
LOCAL LUGAR DE MACADA - UF DE CELEIRÓS, VIMIEIRO E AVELEDA
DESENHO PLANTA COM A DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE PROTEÇÃO
PROJETOU DESENHO

ESCALA 1:2000
DATA JULHO 2024
VERSÃO DO PROJETO -
SUBSTITUI -