

Gestão Regional de Beja e Faro

Rua do Alportel, 104
8000-291 Faro - Portugal
T +351 21 28 79 000 · F +351 289 870 605
grfar@infraestruturasdeportugal.pt

Largo da Estação nº 17 – Apartado 497
7800-132 Beja - Portugal
T +351 21 28 79 000 · F +351 284 163 359
grbia@infraestruturasdeportugal.pt

Exmo(a). Senhor(a)

Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional do Algarve

Praça da Liberdade, 2

8000- 164 FARO

| SUA REFERÊNCIA | SUA COMUNICAÇÃO DE | NOSSA REFERÊNCIA | ANTECEDENTE | SAÍDA | DATA |
|----------------|--------------------|------------------|-------------|---------|------------|
| e-mail | 2019-12-26 | 008-2596230 | | 2615717 | 2020-01-24 |

Assunto: PCGT- 223- Plano de Urbanização de Tavira
Conferência Procedimental- 27-01-2020

1. INTRODUÇÃO

O Município de Tavira encontra-se a elaborar o Plano de Urbanização de Tavira, tendo para o efeito sido disponibilizados os elementos para análise, através da plataforma PCGT- Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial, com a finalidade de habilitar as entidades consultadas a emitir o respetivo parecer, em sede de conferência procedimental, a realizar no próximo dia 27 de janeiro de 2020, pelas 10:00 horas.

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS**2.1. REDE RODVIÁRIA**

No âmbito da Rede Viária, as referências à **Rede Rodoviária Nacional (RRN)** deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais-IP) e pela Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares-IC e Estradas Nacionais-EN).

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as "**Estradas Regionais (ER)**", as quais, de acordo com o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao citado Decreto-Lei.



De salientar ainda, a publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril de 2015, que aprova o novo **Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional** (EERRN), em vigor desde 26 de julho de 2015, cujo âmbito de aplicação se estende também às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios.

O novo Estatuto revoga, para além da Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949 (anterior Estatuto), os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei n.º 34/2015.

Refira-se que as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis à Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, estão definidas nos artigos 32.º da citada Lei.

Das novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária decorrentes do EERRN, salienta-se o papel da IP enquanto Administração Rodoviária e consequentes poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária (artigo 41º, 42º e 43.º), isto é, a área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado, cuja composição abrange as estradas a que se aplica o EERRN, bem como as zonas de servidão rodoviária e a designada zona de respeito.

Esta zona de respeito, definida no artigo 3º, alínea vv) do EERRN, compreende “...a faixa de terreno com a largura de 150 m para cada lado e para além do limite externo da zona de servidão *non aedificandi*, na qual é avaliada a influência que as atividades marginais à estrada podem ter na segurança da circulação, na garantida da fluidez de tráfego que nela circula e nas condições ambientais e sanitárias da sua envolvente.”

Assim, as operações urbanísticas em prédios confinantes e vizinhos das infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da IP estão sujeitas às limitações impostas pela zona de servidão *non aedificandi* e, se inseridas em zona de respeito, a parecer prévio vinculativo desta empresa, nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN.

2.2. REDE FERROVIÁRIA

Para a rede ferroviária, salienta-se já que, nos processos de formação e dinâmica do plano, deverão ser tidos em conta os seguintes aspetos:



- O regime de proteção a que a rede ferroviária está sujeita, definido pela legislação em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário;
- O Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

Considerando o empreendimento de Eletrificação da Linha do Algarve e da análise ao Plano de Urbanização de Tavira, salienta-se que no âmbito desta intervenção se encontra prevista a materialização de uma Passagem Inferior (PI) ao km 370+800, que ligará a Rua de São Pedro à Rua Dr. José Raimundo (junto ao Agrupamento de Escolas D Manuel I). A peça desenhada do restabelecimento, para melhor articulação com o PU proposto, consta em anexo. (desenho PF0016.PE.010602.501). Mais se informa que com a construção desta PI, será requalificada a peões a PN ao km 371+317 na Rua de Santo Estevão.

Do ponto de vista da salvaguarda das Infraestruturas Ferroviárias, as linhas ferroviárias existentes, em exploração ou não, mantêm-se no Domínio Público Ferroviário, logo sujeitas ao regime de proteção definido no Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro.

Apesar de Considera-se, no entanto, como referência para eventuais trabalhos na proximidade do canal ferroviário, ser útil salvaguardar que:

- Em qualquer circunstância deverão ser respeitados os limites do Domínio Público Ferroviário conforme previsto na legislação em vigor;
- Os trabalhos na proximidade do canal ferroviário deverão ser executados no cumprimento do Normativo IP em vigor, nomeadamente a IET77.
- Eventuais trabalhos que requeiram a interrupção temporária da circulação ferroviária deverão obedecer ao Normativo IP em vigor, nomeadamente o SGRXII, e estarão sujeitos aos constrangimentos resultantes das necessidades da Exploração Ferroviária.
- Eventuais atravessamentos à ferrovia deverão obedecer ao estipulado no respetivo Normativo IP em vigor, nomeadamente a IT.GER.015.





3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

Considerando-se a rede rodoviária e infraestruturas ferroviárias da IP, SA, temos a referir que a área de intervenção do Plano de Urbanização de Tavira interfere diretamente com a ER125, Estrada Regional de acordo com o PRN, integrada na Subconcessão Algarve Litoral, com a Linha do Algarve com exploração e, indiretamente com a EN270, Estrada Nacional também de acordo com o PRN, igualmente integrada na Subconcessão Algarve Litoral.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis nos lanços de estradas atrás referidos, estão definidas nos artigos 32.º e 33.º, respetivamente, da Lei n.º 34/2015 de 27 de abril. Para além destas servidões legais, nos termos do disposto na alínea b) do nº 2 do artigo 42º do EERRN, as obras e atividades que decorram na zona de respeito à estrada, nos termos em que se encontra definida na alínea vv) do artigo 3º, estando sujeitas a parecer prévio vinculativo da administração rodoviária, nas condições do citado artigo

Do ponto de vista da salvaguarda da Rede Rodoviária da responsabilidade desta empresa, o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, regula a proteção da estrada e sua envolvente, fixa as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, das estradas nacionais constantes do Plano Rodoviário Nacional (PRN), das estradas regionais, das estradas nacionais desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, bem como das ligações à rede rodoviária nacional, em exploração à data da entrada em vigor do novo Estatuto. Proposta do PU em análise deverá respeitar este normativo.

Do ponto de vista da salvaguarda das Infraestruturas Ferroviárias, as linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, continuam a ser Domínio Público Ferroviário (DPF), pelo que se mantêm sujeitas ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro, com zonas *non aedificandi* associadas, tal como previstas nos artigos 15º e 16º do supracitado Decreto-Lei.

Apreciados os documentos disponibilizados e da análise efetuada à rede da IP, SA, na zona envolvente do Plano, consideramos ser de referir o seguinte:

"Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

IP.MOD.006 IV02



- a) No **Regulamento** e na **Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, devendo remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos.
- b) Da análise do **Regulamento**, verifica-se que a classificação de estradas da rede rodoviária não está de acordo com o PRN, nem com a hierarquia definida neste parecer.

Desta forma, a formulação da *alínea c)* do ponto 1.6 do n.º do 1 do “*artigo 6.º - Identificação*”, do Capítulo II e relativo a Servidões Administrativas e Outras Restrições de Utilidade Pública, deverá ser substituída por “c) Rede Rodoviária Nacional e Estradas Regionais”, uma vez que o termo “*Rede Rodoviária Regional*”, não existe, prevendo o Plano Rodoviário Nacional a categoria de Estradas Regionais, que integram a Lista V anexa ao PRN.

As alterações atrás referidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

- c) Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária sob jurisdição da IP, deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente a IP, enquanto concessionária geral da Rede Rodoviária.
- d) Quanto à proposta de hierarquização da rede rodoviária no Plano, a mesma não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram as estradas da rede rodoviária, bem como a sua jurisdição, pelo que a **Planta de Zonamento** deverá complementar a identificação dos diferentes níveis hierárquicos.

Da análise das **Plantas de Zonamento**, verifica-se que na legenda falta indicação da rede ferroviária e Estradas Regionais. Também nestas plantas é feita referência à EN270, nas proximidades do Quartel da GNR, sendo que a estrada que passa neste local é a antiga EN270 que foi transferida para o Município, após a construção da nova EN270. Assim, e para evitar duplicação de designações sugere-se que a primeira seja denominada de

“Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.006 | V02



EM270.

- e) De salientar que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal na **Planta de Zonamento** não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede rodoviária da jurisdição da IP, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, a qualificação de "espaços residenciais", "espaços de atividades económicas" e "espaços destinados a equipamentos", na proximidade dessas estradas. No presente, caso e tendo em consideração o elevado TMDA da ER125, tem particular importância evitar a instalação de recetores sensíveis das zonas marginais à ER125.
- f) Na legenda da **Planta de Condicionantes**, a menção "*Rede Rodoviária Nacional e Regional*" deverá ser substituída por "Rede Rodoviária Nacional e Estradas Regionais", uma vez que o termo "*Rede Rodoviária Regional*", não existe, prevendo o Plano Rodoviário Nacional a categoria de Estradas Regionais, que integram a Lista V anexa ao PRN, como já referido antes. Também na legenda das servidões representadas referentes à ER 125 as menções "Zona de Servidão de Estrada do Plano Rodoviário Nacional" e "Zona de Respeito de Estrada do Plano Rodoviário Nacional" deverão ser substituídas respetivamente por "Zona de Servidão de Estrada Regional" e "Zona de Respeito de Estrada Regional".

As alterações atrás referidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

- g) Na **Planta de Zonamento** são identificadas áreas de intervenção em espaço de atividades económicas, habitacionais, de uso especial, de equipamentos, entre outras, e rede viária prevista.

Salvaguarda-se desde já, relativamente às intervenções previstas na presente proposta do PU (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede viária existente (ou prevista) da jurisdição da IP, que todos e quaisquer projetos elaborados devem ser compatibilizados com os estudos/projetos que estejam a decorrer nesta empresa.

Salvaguarda-se, ainda, a eventual necessidade de elaboração de um Estudo de Tráfego, que cumpra as normas em vigor na IP, SA e que permita avaliar o impacto das novas

6.¹⁰



acessibilidades urbanas municipais previstas no PU, na rede rodoviária da jurisdição da IP, SA. Este Estudo deverá, ainda, ser dirigido para que, sempre que possível, não sejam criados mais acessos à rede rodoviária nacional, promovendo, simultaneamente, o encerramento dos redundantes. Este estudo deverá contemplar as seguintes componentes:

- A apresentação da atual caracterização técnica e operacional da rede que será interferida, com maior expressão, pelo futuro empreendimento;
- A apresentação e fundamentação do processo de geração e distribuição das viagens esperadas para o novo empreendimento, para um horizonte temporal mínimo de 10 anos;
- Para o mesmo período, o estudo do efeito combinado do crescimento tendencial do tráfego atual com o crescimento marginal esperado associado à implementação do empreendimento;
- Para ambos os cenários de "com" e "sem" empreendimento, e para os anos base, de abertura e horizonte, a apresentação das respetivas estimativas da procura, expressas quer em volumes de tráfego médio diário anual (TMDA), quer em volumes horários de ponta da tarde de um dia útil (VHPT-DU), desagregados em veículos ligeiros e pesados, para as secções e intersecções da rede viária interferida com maior expressão pelo empreendimento;
- Em relação às contagens de tráfego a realizar, deverão ser apresentados não só os respetivos locais, horários e volumes, como também o processo de extrapolação dos valores apurados para TMDA e VHPT-DU;
- A análise da capacidade em secção e intersecção para os cenários e anos referidos, solicitando-se proposta de intervenção na rede para a supressão/mitigação dos níveis de serviço inferiores a C;
- No domínio do cumprimento da legislação ambiental em vigor, as previsões da procura (TMDA) deverão ser diferenciadas pelos períodos Diurno, do Entardecer e Noturno.

Refere-se ainda que, eventuais alterações na rede viária da jurisdição da IP carecem, igualmente, da aprovação desta empresa e a introdução de novos polos geradores de tráfego deverá obedecer, na íntegra, ao exposto anteriormente.

"Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

IP.MOD.006 | V02



4. AMBIENTE SONORO

4.1.Domínio Rodoviário

Como referido em parecer anterior, em termos de ambiente sonoro, as preocupações da IP, SA. prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos que venha a ser proposta no PU para a envolvente das estradas sob sua jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído.

Neste âmbito, há a referir que, dado que a análise da Planta de Zonamento do Plano revelou a existência de zonas classificadas como EH1, EH2 e EH3 junto à EN125, alerta-se de novo para a necessidade de considerar uma zona de proteção acústica entre esta estrada e os edifícios de habitação que venham eventualmente a ser construídos. No caso da EN125 esta situação é ainda mais gravosa na medida em que constituindo uma Grande Infraestrutura de Transporte sendo os valores de tráfego que nela circula muito elevados. Assim sendo deverá ser criada uma zona de proteção entre a via e as habitações ocupada por áreas verdes ou por edifícios de utilização não sensível.

Ainda neste contexto há a salientar que, da perspetiva da IP, o artigo 56º do Regulamento do Plano não salvaguarda a instalação de novos recetores sensíveis na proximidade da EN125 em situação de conflito acústico uma vez que as ações a tomar por parte desta empresa no âmbito de um plano de redução de ruído para esta via dirão respeito apenas aos recetores existentes e não aos futuros, pelo que a existência de um Plano Municipal de Redução mesmo elaborado em articulação com esta empresa não pode ser considerada como uma autorização tácita para o licenciamento de novos edifícios com ocupação sensível junto à EN125.

Por último, e tendo em conta as disposições do ponto 6, do artigo 12º do Decreto-lei 9/2007 de 17 de Janeiro, salienta-se que todas as medidas de minimização de ruído que forem tidas como necessárias para que os usos habitacionais propostos para as zonas em causa sejam compatíveis com os níveis de ruído previstos para a envolvente desta via, serão da inteira responsabilidade do seu promotor, não se responsabilizando a IP, SA. por qualquer tipo de conflitos e/ou reclamações que daí resultem.

8.10



4.2. DOMÍNIO FERROVIÁRIO

Após análise da documentação disponibilizada, relativa ao PU de Tavira, considera-se que se encontra devidamente salvaguardada a plena capacidade de exploração da Linha do Algarve, porquanto o artigo 56.º da proposta de Regulamento, classifica toda a área do Plano como Zona Mista e impõe as devidas condições para o licenciamento de novas construções em áreas de conflito.

5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

No âmbito do procedimento de AAE, no que respeita à representação da IP, SA, importa referir que o entendimento desta empresa tem sido o de que a pertinência do seu contributo decorre da sua qualidade como “entidade representativa de interesse a ponderar” (ERIP), ou seja, como entidade com competências específicas no sector rodoferroviário, e não propriamente nas componentes ambientais (como ar, água, clima, biodiversidade, solo e subsolo), as quais correspondem, de uma forma geral, aos critérios que permitem qualificar um plano como suscetível de ter efeitos significativos no ambiente e, portanto, como sujeito a um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

No entanto, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, a IP, SA, após análise dos elementos apresentados, considera que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.

No que respeita ao Quadro de Referência Estratégica (QRE), no qual se identificam as macro orientações de política nacional e internacional, bem como os objetivos de longo prazo estabelecidos em matéria de ambiente e sustentabilidade, considera-se ser de sugerir a integração do PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN2000) no QRE, atento o fato de se estar perante um plano sectorial e de ser possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano.

Considerando o PRN2000 como um instrumento indispensável para a análise de uma gestão mais sustentável e eficaz do território e das infraestruturas de mobilidade regional, evidenciando-se o



papel da rede viária no planeamento e organização do território bem como o seu contributo na promoção do desenvolvimento e coesão social.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática das acessibilidades e mobilidade apresenta, ao nível dos **FATORES CRÍTICOS DE DECISÃO (FCD)**, em particular no que respeita ao FCD "Estruturação e Competitividade Territorial", no qual entre outras questões, se pretende avaliar o contributo do PUT no reforço da rede viária, no reforço de equipamentos e infraestruturas, na melhoria das acessibilidades, definindo "Acessibilidades e Mobilidade" como um dos seus CRITÉRIOS, identificando como OBJETIVOS DE SUSTENTABILIDADE: "melhorar as acessibilidades mediante a reestruturação da rede viária e das circulações".

Por fim, no que respeita às eventuais referências a efetuar à rede rodoferroviária, salvaguarda-se que estas **deverão estar em sintonia com os restantes elementos apresentados**. Salientando que, qualquer proposta de intervenção/alteração na Rede Ferroviária, Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Desclassificadas, sob jurisdição da IP, SA, deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente da IP, SA.

6. CONCLUSÃO

Face ao exposto e de acordo com a análise da informação disponibilizada, emitimos as considerações que constam dos pontos 1 a 5 sendo que, atento ao teor do ponto 4.1 emite-se parecer desfavorável à proposta apresentada.

Com os melhores cumprimentos,

O Gestor Regional,

Luís Pinelo

(Ao abrigo da Decisão DRP/01/2019)

Anexo: Desenho PF0016.PE.010602.501

(caa)

RESTABELECIMENTO PN371+317
PLANTA
Esc. 1:1000



LEGENDA:

- 347-500 MARCOS HECTOMÉTRICOS EXISTENTES
 - 347-500 EIXO DE PROJETO
 - EIXO DE REFERÊNCIA
 - MURO
 - ESLOVAÇÃO
 - ALTERN
 - Faixa de rodagem
 - Pavimento
 - Ciclovia
- SIMBOLOGIA NOVO A CONSTRUIR
- VEDAÇÃO RURAL
 - VEDAÇÃO URBANA TIPO I (GRANDE DENSIDADE)
 - ESLOVAMENTO
 - V15.1 V16.1
 - VERTICE VEDAÇÃO URBANA
- SIMBOLOGIA EXISTENTE
- VEDAÇÃO EXISTENTE

| VEDAÇÃO RURAL | | |
|-------------------------------|-----------|-------------|
| COORDENADAS DOS ESCLOVAMENTOS | | |
| V15.1 | 42155.076 | -282762.850 |
| V15.2 | 42145.188 | -282782.758 |
| V15.3 | 42140.306 | -282802.022 |
| V16.1 | 42125.712 | -282826.612 |
| V16.2 | 42145.028 | -282832.061 |
| V16.3 | 42154.814 | -282822.571 |
| V16.4 | 42165.721 | -282811.967 |
| V16.5 | 42165.960 | -282810.148 |
| V16.6 | 42167.166 | -282809.440 |
| V16.7 | 42165.591 | -282812.862 |
| V16.8 | 42165.158 | -282816.360 |
| V16.9 | 42161.798 | -282810.814 |
| V16.10 | 42143.869 | -282809.527 |
| V16.11 | 42141.187 | -282808.363 |
| V16.12 | 42140.888 | -282808.588 |
| V16.13 | 42145.414 | -282810.368 |
| V16.14 | 42170.367 | -282806.277 |
| V16.15 | 42174.574 | -282805.182 |
| V16.16 | 42174.882 | -282805.588 |
| V16.17 | 42173.016 | -282811.704 |
| V16.18 | 42173.154 | -282814.833 |
| V16.19 | 42157.811 | -282810.841 |
| V16.20 | 42174.379 | -282809.495 |

LOCALIZAÇÃO DO RESTABELECIMENTO - ESQUEMA



| | | |
|--|---|---|
| <p>Projeto de Engenharia</p> <p>irv norvia CONSTRUTORA DE OBRAS</p> <p>patco SISTEMAS</p> <p>netec PLANTAS</p> <p>PF0016,PE.010602.501</p> | | <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> |
| <p>Local</p> <p>Tronco Tunes / N. R. do António</p> <p>PROJETO DE EXECUÇÃO</p> <p>PLATAFORMA DE VIA E DRENAGEM</p> <p>Classificação da Linha do Algarve no Tronco Faro - Vila Real de Santo António</p> <p>Vedações</p> <p>Planta e Pormenores</p> | <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> | <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> |
| <p>Escala</p> <p>1:1000</p> | <p>Folha</p> <p>317</p> | <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>Localização do Projeto</p> |

