

Braga, 29 de dezembro de 2025

Exmos. Senhores Vereadores,

Antes de mais, importa recolocar o debate no sítio certo. O PDM não é um documento construído de forma informal ou sem escrutínio. Trata-se de um instrumento sujeito a um procedimento legal exigente, com acompanhamento técnico permanente e controlo externo, através da Comissão Consultiva presidida pela CCDR-NORTE, I.P., e com pronúncia de um conjunto muito alargado de entidades do Estado e de entidades com competências próprias.

No âmbito desse procedimento, foram chamadas a pronunciar-se, entre outras, a Direção-Geral do Território, a Agência Portuguesa do Ambiente e a Administração da Região Hidrográfica do Norte, o ICNF, as Infraestruturas de Portugal, o IMT, a Administração Regional de Saúde do Norte, o Turismo de Portugal, a REN, a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, a GNR, a PSP, a ANACOM, o IAPMEI, a DGEstE, a DGES, o IHRU, a DGEG, a Autoridade Nacional da Aviação Civil, a Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional e a entidade competente em matéria de património cultural, bem como a Assembleia Municipal e os municípios confinantes envolvidos no procedimento.

Acresce que, para lá das entidades com voto, foram ainda integradas como convidadas, sem direito a voto, instituições e ordens profissionais que reforçam a qualidade técnica e a discussão pública, incluindo, entre outras, a Arquidiocese de Braga, o Observatório da Paisagem do Norte, a Associação Portuguesa de Arquitetos Paisagistas, a Ordem dos Arquitetos e a Ordem dos Engenheiros.

Paralelamente, e no plano local, foi feita uma auscultação abrangente das 37 freguesias do concelho, com recolha de contributos e esclarecimentos ao longo do processo. Naturalmente, essa participação teve intensidades e formatos distintos, em função da disponibilidade, do interesse e das prioridades de cada freguesia, mas o Município assegurou sempre abertura, canais de contacto e condições para que todas pudessem ser ouvidas e para que os seus contributos fossem apreciados.

Dito isto, respondo de seguida, de forma direta, às questões colocadas.

#### **A. Solo urbano ≠ solo rústico ≠ solo urbanizável ≠ UOPG**

O grande vício da questão que colocam está na própria formulação que apresentam quando escrevem que “para uma análise correta é necessário saber qual o valor de solo urbano por freguesia, considerando o total de 7173,50 hectares de solo urbano do PDM de 2015”. Isto está errado. E está errado por uma razão decisiva: a delimitação do solo urbano na presente revisão não é uma mera atualização aritmética do PDM anterior, nem uma repetição de perímetros antigos. É uma delimitação feita *ex novo*, com base num quadro legal e conceptual distinto, que não permite transportar automaticamente para 2025 o número agregado de “solo urbano” do PDM de 2015 como se estivéssemos a falar exatamente do mesmo universo.

Mais: esse total não pode ser tratado como sinónimo de “solo urbano” para efeitos de comparação, porque mistura realidades diferentes e tende a englobar solo urbanizável como se fosse urbano. E urbanizável nunca foi urbano. Sempre foram classes distintas. Por isso, não faz sentido pedir “solo urbano por freguesia” partindo desse total como se fosse uma base correta.

Feito este esclarecimento, vamos ao essencial. A sobreposição de vermelhos e amarelos não é uma prova do que era urbano ou do que era urbanizável, nem foi construída para esse efeito. É uma peça comparativa de regime, destinada a evidenciar alterações materialmente

relevantes de capacidade edificatória e de enquadramento urbanístico. Pretender ler o vermelho e o amarelo como se fossem classes de solo é um erro de base.

Importa ainda clarificar a metodologia. A opção por assinalar a vermelho não resulta de um exercício subjetivo. A vermelho estão, de forma essencial, as áreas que passam a ter capacidade construtiva onde ela não existia nesses termos, designadamente porque eram solo rústico ou solo urbanizável, e passam agora a integrar o solo urbano na proposta. Não é propaganda, nem é “efeito gráfico”. É a tradução cartográfica de uma alteração de estatuto urbanístico com impacto direto.

O núcleo do problema no vosso raciocínio é outro e é mais grave. Mesmo no regime anterior, solo urbano e solo urbanizável sempre foram coisas diferentes. Não há qualquer zona cinzenta possível sobre isto. O solo urbanizável não era urbano, nem quase urbano, nem urbano por intenção. Era solo não urbano com vocação de transformação futura, dependente de execução, infraestruturação e instrumentos adequados. Por isso, a ideia de que, se era urbanizável, então “já era urbano”, é simplesmente errada. Não se trata de uma divergência interpretativa. Trata-se de uma confusão entre conceitos que o direito do urbanismo sempre tratou como distintos.

Quando o vosso documento sugere, direta ou indiretamente, que o que era urbanizável e aparece a vermelho “não devia” estar a vermelho porque “já era urbano”, está a construir um argumento em cima de um erro.

Acresce que o quadro legal vigente não deixa qualquer espaço para esse tipo de confusões. A categoria “urbanizável” deixou de existir como classe autónoma e a disciplina atual recusa a lógica de expansão por mera expectativa. Em termos práticos, o antigo urbanizável não se converte em urbano por inércia nem por herança cartográfica. Na ausência dos pressupostos materiais e instrumentais exigíveis, designadamente urbanização efetiva, infraestruturação compatível e programação enquadrada, esses solos são reconduzidos ao regime de solo rústico.

Isto significa, de forma cristalina, que quando uma área que foi urbanizável num plano antigo surge hoje classificada como solo urbano, isso não é continuidade. É reclassificação. É uma decisão substantiva e sindicável. E é também por esta razão que, num exercício de comparação sério, uma área que era urbanizável e hoje surge como urbana é objetivamente um ganho. Não por truque gráfico, mas porque antes não tinha estatuto urbano e, no modelo atual, não podia mantê-lo por simples declaração em plano. Se o Município entende, em determinados casos, atribuir estatuto urbano e admitir edificabilidade, isso faz-se por opção atual, com critérios e responsabilidades. Não é porque “já era urbano”. Não era.

Do outro lado, quando se assinalam perdas, também aqui convém ser rigoroso. Não se está, em regra, a *desurbanizar* solo urbano consolidado. Está-se a retirar potencial edificatório a áreas de expansão que nunca adquiriram estatuto de realidade urbana e que, no quadro atual, não podem ser tratadas como direitos adquiridos. A revisão de um PDM não é um exercício de conservação de expectativas. É um instrumento de ordenamento, sujeito a critérios e obrigações de coerência territorial, proteção de valores e sustentabilidade.

Importa ainda esclarecer o papel das Unidades Operativas de Planeamento e Gestão. Uma parte relevante dos ganhos do novo plano encontra-se delimitada em UOPG, designadamente áreas a consolidar, a infraestruturar ou a programar. Isso pode ser apresentado, de forma abusiva, como se fosse o mesmo que o antigo solo urbanizável. Não é.

As UOPG não são uma classe de solo. São um mecanismo de execução e gestão do plano. Servem para organizar, fasear e garantir a concretização de objetivos urbanísticos em áreas onde a intervenção tem de ser coordenada, porque há infraestruturas a assegurar, cedências a compatibilizar, acessibilidades a estruturar, soluções de drenagem a integrar, equipamentos a prever, e porque é necessário assegurar regras de equidade e repartição de encargos e benefícios. O que aqui está em causa é o modo de concretização, não a natureza do solo.

Dito de forma inequívoca, uma UOPG não cria nem retira a natureza urbana do solo. Não altera a classificação. Aliás, há UOPG em solo rústico. O que faz é disciplinar a operacionalização do que o plano já qualifica e enquadra, evitando licenciamento avulso, descoordenado e sem suporte infraestrutural.

Quando o plano delimita uma UOPG em solo urbano, isso significa que aquele território é assumido como integrante da estrutura urbana, com aptidão construtiva plena, nos termos definidos pelo plano. O facto de se prever consolidação, infraestruturação ou programação não é um “regresso ao urbanizável”. É precisamente o contrário. É assumir que há cidade e que essa cidade tem de ser feita bem, com regras, coordenação e deveres de gestão.

Por isso, comparar UOPG a urbanizável é comparar um instrumento de execução com uma classe de solo. É confundir deliberadamente o plano da classificação com o plano da gestão. E conduz a uma consequência absurda: se tudo o que carece de consolidação, infraestruturação, programação ou de um instrumento de execução deixasse de ser urbano, então também não poderia ser considerado urbano um terreno que, estando em solo urbano, dependa de uma operação de loteamento para organizar arruamentos, redes, cedências e parâmetros. Isso não faz sentido.

## **B. Solo agrícola e construção para habitação**

A questão colocada sobre solo agrícola e a admissibilidade de construção para fins turísticos versus habitação não é uma opção arbitrária. A linha de fundo é clara: a edificação em solo rústico é, hoje, juridicamente excecional e materialmente limitada a usos compatíveis com os critérios de classificação e qualificação, não podendo o plano municipal tratar a habitação dispersa como regra.

A restrição a novas construções para habitação em solo rústico, incluindo solo agrícola, assenta em três ordens de razões (de resto, como já foi explicado anteriormente).

Em primeiro lugar, razões legais. O quadro legal aplicável densifica o princípio de que a habitação deve cingir-se ao solo urbano, aos aglomerados rurais ou às áreas de edificação dispersa quando enquadradas nos termos exigidos, privilegiando a contenção da edificação dispersa e a redução da artificialização do solo. Sem orientações regionais publicadas que permitam alargar exceções com segurança jurídica, admitir “habitação do agricultor” como regime generalizado em solo rústico entra num território de risco legal e de controlo externo, que, como é sabido, tem sido particularmente exigente.

Em segundo lugar, razões económicas. A estrutura fundiária na região, altamente pulverizada e frequentemente abaixo de unidades mínimas economicamente sustentáveis, torna a habitação em solo rústico um incentivo perverso à manutenção da fragmentação e um obstáculo ao emparcelamento. Enquanto o solo rústico “carregar” expectativa habitacional, o valor do terreno sobe, a reorganização fundiária torna-se mais difícil e a viabilização económica da atividade agrícola e florestal piora.

Em terceiro lugar, razões de ordenamento do território. A habitação dispersa em solo rústico agrava custos públicos e pressões sobre redes, aumenta movimentos pendulares, aumenta transportes escolares, reduz eficiência de serviços e aumenta pegada ecológica. Não é apenas uma discussão abstrata, tem consequências diretas na infraestruturação, na manutenção e na sustentabilidade territorial.

## **C. Mobilidade e estacionamento**

A crítica apresentada parte de uma premissa errada. Não é por um PDM não ter um capítulo “novo” e ainda mais extenso sobre estacionamento que o tema fica sem disciplina ou sem estratégia. O PDM é, por natureza, um instrumento estrutural. A gestão operacional do estacionamento, com detalhes de exploração, rotação, tarifários e modelos de gestão que variam no tempo, vive noutros instrumentos municipais. Ainda assim, no caso de Braga, nem sequer é correto afirmar que o PDM se limite a remeter o tema para fora.

O regulamento do PDM contém um capítulo próprio dedicado ao tema, o Capítulo II, Dotação de Estacionamento, com disciplina direta e completa. O artigo 78.º fixa a regra base, define quando é exigível dotação de estacionamento, regula situações de multifuncionalidade e

impõe regras de segregação funcional do estacionamento. O artigo 79.º estabelece parâmetros mínimos de dimensionamento por usos e integra estacionamento ciclável, percentagens de estacionamento público em solo urbano e, em operações relevantes, a obrigação de estudo de tráfego ou plano de mobilidade. O artigo 80.º consagra mecanismos de dispensa e redução, incluindo reduções objetivas junto de interfaces de transporte, e prevê compensação pecuniária quando aplicável, permitindo flexibilidade sem bloquear operações urbanísticas nem sacrificar o interesse público.

Em suma, está errado dizer que “não há disciplina” ou que “não existe capítulo”. Existe, é vinculativo e é aplicável.

E, no que toca a Park and Ride, estão previstos quatro parques e identificados através de UOPG, com termos de referência que asseguram a reserva e o correto dimensionamento: Ferreiros na UOPG 2.97, Nogueira na UOPG 1.20, São Mamede de Este na UOPG 1.09 e Palmeira na UOPG 1.08. A execução destes parques dependerá, em larga medida, de iniciativa municipal e de investimento, incluindo negociação de terrenos privados. O PDM não é o único instrumento que “cria” o parque, mas dentro do seu alcance salvaguarda as condições para que seja concretizado com execução integrada e não por intervenções avulsas.

#### **D. Rede ciclável**

A afirmação de que o PDM “prevê apenas ciclovias pontuais” está mal colocada porque confunde o papel de um plano diretor com o papel de um plano de mobilidade e com o desenho de projeto.

O PDM não é o instrumento adequado para desenhar uma rede ciclável “rua a rua”, com continuidade operacional fechada ao nível do traçado. A rede ciclável depende de perfis, de soluções técnicas, de acalmia de tráfego, de segregação ou não segregação em função da hierarquia viária e do contexto urbano consolidado, e de projetos que resolvem interferências reais no terreno. O que o PDM deve fazer, e faz, é fixar regras estruturais, nomeadamente ao nível da hierarquia e perfis viários e das exigências que devem ser asseguradas em vias novas ou com capacidade de alargamento, criando condições normativas para que a rede se torne possível e coerente, sem cristalizar um traçado rígido num instrumento de longa duração.

O artigo 73.º define um conjunto de normas para a mobilidade suave, remetendo, como é adequado, a densificação para o plano de mobilidade e para os projetos de execução. A opção por canais segregados onde necessário, e por soluções de acalmia de tráfego onde perfis urbanos consolidados não permitem alargamentos, é uma matéria essencialmente de projeto e de definição de perfis de via. É nesse plano que se constrói a continuidade e a funcionalidade.

Em suma, a rede ciclável contínua e abrangente é um objetivo do Município, mas não é inteiramente dependente das definições do PDM. No que ao PDM compete, foram dados os passos necessários. O facto de existir uma planta simplificada com alguns eixos estruturantes não esgota nem limita a expansão futura da rede.

#### **E. Ferrovia e Alta Velocidade**

A linha de Alta Velocidade está prevista. O que ainda não está plenamente determinado com o grau de detalhe necessário é a solução concreta de implantação da estação e da respetiva área de interface. Por isso, não faz sentido exigir que o PDM feche já a localização exata da estação como se a decisão estivesse estabilizada, porque uma infraestrutura desta natureza depende de validações técnicas, ambientais e de engenharia e de decisão das entidades competentes, sendo comum que existam ajustamentos em fase de maturação do projeto.

No caso concreto, existe um compromisso com a Equipa de Missão do Projeto de Alta Velocidade para elaborar um Plano de Urbanização para a zona em causa. Esse é o instrumento adequado para definir com rigor a implantação da estação, a área de interface e a integração urbana, incluindo acessos e ligações intermodais.

Quanto à proposta de criação de uma “categoria de Corredor Ferroviário” com larguras mínimas pré definidas e de desenho de espaços canal adicionais e ramais provisórios, é preciso ser rigoroso. Qualquer delimitação municipal de zona de salvaguarda para futuros corredores corresponde, na prática, a uma reserva de solo que gera ónus e restrições relevantes, incluindo o problema objetivo de, em certos enquadramentos, poder implicar a obrigação de aquisição do solo reservado num prazo curto, com impacto financeiro elevado e risco de litigância. Não se trata, portanto, de “desenhar” no mapa por antecipação. Trata-se de criar restrições com consequências patrimoniais e financeiras.

Mais, a definição de zonas de proteção, servidões e restrições associadas a infraestruturas ferroviárias não é matéria de criação unilateral pelo município. Essas condicionantes resultam do regime legal aplicável ao domínio público ferroviário e são densificadas pelas entidades setoriais competentes e pelo gestor da infraestrutura. Ao município cabe integrar e compatibilizar, não inventar perímetros ou larguras arbitrárias antes de existirem delimitações setoriais suficientemente estabilizadas.

O caminho equilibrado é este. O PDM assegura compatibilização com a linha prevista e mantém capacidade de integração da estação e das interfaces. A definição fina da estação, dos acessos, das reservas necessárias e das ligações complementares faz-se no Plano de Urbanização comprometido com a Equipa de Missão, com rigor técnico, ambiental e jurídico. É esse o instrumento certo para transformar uma infraestrutura nacional numa boa peça de cidade.

## **F. Proteção da função comercial**

A afirmação de que “não há base legal para recusar qualquer alteração de uso de comércio e serviços para habitação em comunicações prévias” está, pelo menos, incompleta. O regulamento não trata os usos como um “vale tudo”. Define utilizações por categorias de espaço e submete a admissibilidade à regra geral de compatibilidade, que é vinculativa e constitui fundamento suficiente para recusar utilizações quando exista incompatibilidade material urbanística, incluindo por efeitos sobre trânsito, estacionamento, cargas e descargas, incomodidade, riscos e impactos patrimoniais e ambientais.

No caso particular do Centro Histórico, a disciplina funcional é tratada de forma complementar através do Código Regulamentar do Município de Braga, no título relativo à Salvaguarda e Revitalização do Centro Histórico, aplicável nos termos previstos para o Espaço Central EC1. É precisamente aí, pela natureza do território e pela escala adequada, que faz sentido densificar objetivos de salvaguarda e de função urbana.

O que a oposição propõe não é um mero esclarecimento. Propõe criar um regime especial, territorialmente delimitado, com prevalência funcional e eficácia direta em planta, através de “eixos” e “frentes comerciais”. Isso é uma alteração substantiva ao modelo normativo e cartográfico e, pela sua natureza e escala, tende a encaixar melhor em sede de plano de urbanização do que num PDM, sobretudo quando se pretende definir quotas e prevalências funcionais com exceções tipificadas.

Em suma, há base normativa para atuar quando exista incompatibilidade materialmente fundada. O que se propõe é outra coisa, é uma opção de política urbana com um modelo regulatório próprio. Esse debate pode existir, mas não pode ser apresentado como se o PDM estivesse “sem base legal”.

## **G. Risco de cheias e inundações**

As questões colocadas sobre o “túnel do Meliã” e o “túnel da Rotunda das Piscinas” partem de uma premissa errada. Tratam o PDM como se fosse um inventário operacional de pontos críticos em dias de chuva. Não é. O PDM é um instrumento de ordenamento do território e de condicionamento do uso do solo. Não é um documento de proteção civil, nem um plano de emergência, nem um relatório de ocorrências.

A Planta de Riscos de Cheias e Inundações que acompanha o PDM tem um objeto próprio e critérios próprios. Resulta de informação e cartografia setorial oficial, designadamente a disponibilizada pela APA, e representa, por regra, as Áreas de Risco Potencial Significativo de Inundação dos Planos de Gestão dos Riscos de Inundações, as Áreas Inundáveis e as Zonas Ameaçadas pelas Cheias associadas às delimitações oficiais, incluindo a REN. Na presente proposta, a REN é a de 2015, transposta para a nova cartografia e aprovada pelas entidades com tutela, nomeadamente CCDR-NORTE e APA. É esse o universo de risco territorial cartografado no PDM, sem prejuízo de existirem vulnerabilidades localizadas de drenagem urbana que devem ser tratadas noutra escala e por outros instrumentos.

Situações como fechos preventivos de túneis ou bombagens permanentes correspondem, tipicamente, a insuficiências da rede de drenagem e a vulnerabilidades infraestruturais localizadas. Podem ser reais e conhecidas. Mas não são, por si só, critério automático para representar “manchas inundáveis” na planta do PDM, sob pena de se confundir perigosidade hidrológica territorial com problemas operacionais do sistema urbano de drenagem. Quando existam elementos técnicos adicionais com expressão territorial e metodologia reconhecida, o caminho é a validação e integração pelos mecanismos próprios, e não a tentativa de transformar o PDM numa lista de ocorrências.

Quanto à participação da Proteção Civil e dos Bombeiros, também aqui importa repor a verdade. A participação relevante faz-se pela articulação institucional e pelos pareceres emitidos no âmbito do procedimento e da Comissão Consultiva. Essa participação existiu e está documentada. A Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil emitiu parecer formal, concluindo que, no âmbito das suas competências, as opções de ocupação do solo globalmente não comprometem a segurança de pessoas e bens e emitindo parecer favorável, com condicionamentos em linha com os condicionalismos apresentados pela APA.

Em suma, não há aqui qualquer apagamento do risco. Há uma distinção essencial e correta. O PDM regula riscos territoriais relevantes com base em cartografia e critérios setoriais oficiais e estabelece o regime urbanístico aplicável em função dessas delimitações. Já as vulnerabilidades infraestruturais localizadas de drenagem urbana resolvem-se com diagnóstico, projeto, investimento, obra, manutenção e procedimentos operacionais, em articulação com a proteção civil e os serviços, sem forçar o PDM a cumprir uma função que não é a sua.

O Presidente da Câmara Municipal de Braga