



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 3030

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebiam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
	Ano	Semestre	
As 3 séries	240\$	190\$	
A 1.ª série	90\$	45\$	
A 2.ª série	80\$	43\$	
A 3.ª série	80\$	43\$	

Para o estrangeiro e colónias acresce o porto do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério das Obras Públicas e Comunicações:

Decreto-lei n.º 33:916 — Estabelece as normas para a classificação das estradas nacionais e municipais e dos caminhos públicos e fixa as respectivas características técnicas.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 33:916

Plano rodoviário

Classificação das estradas nacionais e municipais e dos caminhos públicos e fixação das respectivas características técnicas

Relatório

I — Considerações gerais

Com a criação da Junta Autónoma de Estradas pretendeu o Governo da Nação dar o primeiro impulso que permitisse restaurar parte das mais importantes estradas nacionais e construir outras, por forma a satisfazer as mais instantes necessidades da circulação rodoviária. Dados àquela entidade a organização e os recursos financeiros indispensáveis, enfrentou-se a resolução de tam magno problema, o que representou um grande esforço de renovação nacional.

Do resultado da acção empreendida dá contas o Governo, em 20 de Novembro de 1933, ao publicar o importante decreto-lei n.º 23:239, em cujo relatório se lê:

Pode dizer-se, com verdade, que a política das estradas mudou quasi completamente a fisionomia do País, desenvolvendo o tráfego de passageiros e mercadorias, permitindo o escoamento dos produtos agrícolas e industriais das regiões antes isola-

das, imprimindo uma nova vida aos povos, contribuindo para a melhoria das suas relações sociais, enfim estimulando e movimentando a riqueza pública e promovendo o progresso e o bem-estar dos povos.

De 1933 a esta data tem continuado a mesma acção decisiva para estender às várias regiões do País as vantagens desta útil política de fomento, tendo-se procurado melhorar os processos técnicos da construção e reparação das estradas, de acôrdo com as experiências colhidas.

Verificou-se, porém, que as estradas classificadas não correspondiam de forma perfeita aos interesses gerais do País, onde continuavam a existir grandes zonas mal servidas dessas vias de comunicação, muito embora os seus terrenos fôsem relativamente férteis e pudessem comportar uma maior densidade de população. Vários problemas, uns em estudo, outros já em execução, quando resolvidos, concorreriam para valorizar muito algumas dessas regiões, quer pela arborização das suas serras, quer pela utilização de baldios, fomento mineiro, construção de barragens para os aproveitamentos hidroagrícolas e hidroeléctricos, etc. Por tudo isto, tornava-se imperioso atender ao aspecto económico dessas regiões, no sentido de promover também o seu desenvolvimento e o bem-estar dos seus habitantes. Igualmente se tornava necessário atender aos problemas relativos à circulação nas estradas, tendo em vista que, na construção das novas e na reparação das existentes, se deveria procurar dotá-las de características técnicas modernas e compatíveis com a função que essas vias são obrigadas a desempenhar. Para isto impunha-se atribuir novas características técnicas, pois as que estavam em vigor, publicadas em 1918, já não podiam considerar-se actualizadas.

Por se tratar de um trabalho que fixa especialmente as normas técnicas a que terão, no futuro, de satisfazer os projectos de construção de estradas, normas essas que assentam não só em dados da experiência, mas também em certas bases científicas, foi enviado o projecto de decreto e respectivo relatório ao Conselho Superior de Obras Públicas, que o apreciou detidamente e sobre o qual emitiu, favoravelmente, o seu parecer n.º 1:526, de 18 de Agosto de 1944, tomado em consideração no presente diploma.

II — Classificação das estradas nacionais e municipais e dos caminhos públicos

1) Antecedentes:

Das antigas classificações de estradas (a primeira referência encontra-se em 1790) constitue a carta de lei de 1862 o diploma de maior importância sobre o problema da viação ordinária. Mais tarde, em 1889, foi aprovada nova classificação (estradas reais e distritais), cuja rede totalizava 18:427 quilómetros.

Mais recentemente, o plano elaborado de harmonia com a lei de 22 de Fevereiro de 1913, aprovado pelo decreto n.º 13:969, de 20 de Julho de 1927, e rectificado pelo decreto n.º 16:075, de 30 de Setembro de 1928, agrupou as vias de comunicação terrestres em: estradas nacionais de 1.ª e de 2.ª classes, estradas municipais e caminhos públicos. Pelo decreto-lei n.º 23:239, de 20 de Novembro de 1933, essa classificação foi alterada para: estradas nacionais de 1.ª e de 2.ª classes, estradas municipais e caminhos vicinais.

A extensão da rede de estradas nacionais classificadas por estes e outros diplomas que se foram publicando é actualmente de cerca de 16:900 quilómetros.

2) Necessidade de proceder a nova classificação:

Desde há muito que se tornava necessário rever no País a actual classificação das *estradas nacionais*, por forma a que a nova rede correspondesse à função económica que já hoje desempenha e possuísse, conforme a orografia das regiões, as características técnicas adequadas a cada classe.

Verifica-se, como já se referiu, que a rede existente apresenta algumas deficiências, quer na categoria das estradas, quer na falta de determinadas ligações, consideradas necessárias sob o ponto de vista económico e social.

Também se torna imperioso proceder a uma nova classificação das *estradas municipais*, que, embora de interesse local, não podem deixar de atender às ligações interconcelhias, constituindo uma rede complementar à das estradas nacionais e que, como tal, tem a desempenhar, igualmente, verdadeira função económica.

Por último, torna-se ainda evidente a necessidade de classificar, dentro dos *caminhos públicos*, os *caminhos municipais*, que terão por objectivo ligar às estradas nacionais e municipais os aglomerados urbanos que não estiverem directamente servidos por aquelas vias de comunicação.

Ficarão por classificar os caminhos vicinais, por serem de mero interesse rural e não se destinarem, normalmente, ao trânsito automóvel.

3) Classificação proposta:

As comunicações públicas rodoviárias são divididas em estradas nacionais, estradas municipais e caminhos públicos.

A primeira categoria compreende três classes (1.ª, 2.ª e 3.ª), considerando-se na de 1.ª classe os itinerários

principais, como sendo as linhas de comunicação de maior interesse nacional e que constituem, por assim dizer, a base de apoio a toda a rede.

As duas primeiras classes (1.ª e 2.ª) constituem a rede fundamental do País, que é completada pelas estradas de 3.ª classe. Estas últimas destinam-se a servir as diversas regiões por forma a provocar o seu desenvolvimento económico e abrangem também as estradas de interesse turístico.

As ligações a portos e estações de caminho de ferro, e bem assim todos os troços que, pela sua pequena extensão, possam ser considerados ramais de outras estradas, são incluídos na 3.ª classe, pois não faz sentido que o ramal de uma estrada de 1.ª ou 2.ª classe seja dotado das mesmas características que a estrada de onde parte, quando, em geral, é muito menos importante. É certo que em alguns casos se justifica que determinado ramal, por servir porto ou estação de caminho de ferro de grande interesse, possua características superiores às fixadas para as estradas de 3.ª classe, o que é permitido no presente diploma.

Seguem-se as estradas municipais, que dizem respeito a um ou mais concelhos, devendo haver na sua classificação a preocupação de constituir percursos de certo interesse económico. Contraria-se, assim, o mau hábito de os diferentes municípios só pretenderem obras dentro dos respectivos concelhos, sem se importarem grandemente com as ligações interconcelhias e de interesse geral.

Por último, consideram-se os caminhos públicos, nos quais se estabelece a divisão em caminhos municipais e caminhos vicinais.

Os primeiros destinam-se a permitir o trânsito automóvel e, como o seu nome indica, ficam a cargo das respectivas câmaras.

Os segundos destinam-se ao trânsito rural e só excepcionalmente permitirão o trânsito automóvel. Ficam a cargo das juntas de freguesia.

Procede-se já à classificação das estradas nacionais, cujos mapas se publicam nesta data, deixando-se para nova oportunidade a publicação das tabelas de classificação das estradas e dos caminhos municipais.

A extensão total das estradas nacionais classificadas é de 20:389 quilómetros, com a seguinte discriminação:

	Quilómetros
Estradas nacionais de 1.ª classe	5:926
Estradas nacionais de 2.ª classe	5:658
Estradas nacionais de 3.ª classe	8:805

Nas de 1.ª classe estão incluídos os itinerários principais, com a extensão total de 2:673 quilómetros.

O número de quilómetros de estradas nacionais por cada 100 quilómetros quadrados é de 22,99 e por cada 1:000 habitantes é de 2,83.

A extensão das estradas nacionais que agora se aprova é apenas superior em 1:962 quilómetros em relação à rede de 1889 e em 3:451 quilómetros à que estava em vigor. A diferença é devida a terem-se incluído algumas estradas municipais e outras de classificação nova.

Com o novo plano verifica-se um aumento em relação à área do País, mas uma diminuição relativamente à densidade de população.

4) Numeração das estradas nacionais:

Estabelecendo-se diversas classes nas estradas nacionais, parece bastante inconveniente que o mesmo número possa corresponder a cada uma dessas categorias, porque em tal caso é preciso indicar sempre a respectiva classe. Daí o ter de se gravar nos marcos várias iniciais, número e classe (exemplo: E. N. n.º 15-2.ª classe).

Pareceu haver grande vantagem para o público, e até para os serviços, que um simples número correspondesse no País a uma única estrada; poderá esse número gravar-se dentro de uma faixa colorida, sendo a cor adoptada a representação da própria classe.

Os ramais classificados podem ser identificados a partir da numeração da estrada onde têm o seu início, sem o inconveniente que se notava de ser sempre necessário indicar o ponto para onde se dirigiam (exemplo: R. E. N. n.º 5-1.ª para . . . R. E. N. n.º 5-1.ª para . . .).

Com o fim de conseguir-se o objectivo em referência preconiza-se o seguinte:

- a) A numeração das estradas de 1.ª classe faz-se de 1 a 200, reservando-se a primeira centena para os itinerários principais e a segunda para os restantes.
- b) Estradas de 2.ª classe — inicia-se a numeração em 201.
- c) Estradas de 3.ª classe — numeram-se desde 301 em diante.

Como se vê, à excepção dos itinerários principais, o algarismo das centenas indica-nos até a própria classe, permitindo este sistema aos serviços saber facilmente o número de estradas de qualquer classe.

- d) Ramais — ao número da estrada de que partem segue-se o número de ordem dos diferentes ramais.

Assim: 15-1; 15-2; 105-1; 227-1; 309-1; 309-2.

Quere dizer: indica-se não só o número da estrada em que se apoia mas também o número do próprio ramal em cada estrada.

Nota. — Como de futuro, e enquanto não voltar a fazer-se nova classificação, é de prever que só venha a haver necessidade de classificar um ou outro ramal, isto é, estradas de pequena extensão, permite este sistema a inclusão de um número ilimitado de ramais, sem contudo ter de se alterar a numeração das estradas que agora são classificadas. Mas isto mesmo ainda se verifica na hipótese de no futuro se pretender a classificação de novas estradas, visto haver capacidade para incluir mais números, sobretudo nas primeiras classes.

- 5) *Numeração das estradas municipais e caminhos municipais:*

Como nas estradas municipais não são estabelecidas classes, e também para atender ao seu elevado número, julga-se ser mais conveniente o numerá-las a partir da unidade, antepondo ao número as iniciais E. M. para as distinguir das nacionais e dos caminhos municipais. Para estes poderá seguir-se o mesmo critério, adoptando as iniciais C. M.

O uso de uma cor convencional, como, por exemplo, a que já vem sendo adoptada (verde), ajudará o público e os próprios serviços a distinguir estas vias de comunicação das estradas nacionais.

III — Características técnicas gerais das estradas nacionais

Fixam-se as diferentes características técnicas a adoptar nas estradas nacionais, segundo as respectivas classes e até dentro da mesma classe, conforme a orografia das regiões onde são necessárias novas linhas de comunicação, atendendo-se assim à maior ou menor facilidade de estabelecer os traçados.

As características de perfil longitudinal, planta e perfil transversal encontram-se devidamente relacionadas

entre si, de harmonia com as diversas classes e as condições de ordem orográfica, com o fim de obter a necessária homogeneidade e poder circular-se com velocidade uniforme e relativa segurança em cada uma das categorias de estradas.

Em perfil longitudinal fixam-se as inclinações limites em cada classe para condições normais e para terrenos acidentados em que se justifique exceder aqueles valores, isto é, 5, 6 e 7 por cento para estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes em terreno fácil; 6, 7 e 8 por cento, respectivamente, para as mesmas em terreno difícil. Só em casos muito especiais e em estradas de 3.ª classe é que a inclinação pode elevar-se a 10 por cento, não podendo este valor adoptar-se em extensões superiores a 1:000 metros.

Como se vê, as inclinações fixadas, sobretudo para a rede fundamental (1.ª e 2.ª classes), permitem a circulação automóvel em muito boas condições económicas.

Em planta fixam-se análogamente os raios de curvatura para cada classe e, dentro desta, para terreno fácil e terreno difícil.

Os raios de curvatura foram estabelecidos por forma a permitirem, em condições de segurança e uniformidade, as seguintes velocidades: nas estradas de 1.ª classe, 80 e 60 quilómetros por hora, nas de 2.ª, 70 e 50 quilómetros por hora, e nas de 3.ª, 50 e 40 quilómetros por hora, respectivamente em terreno fácil e difícil; nas estradas de 1.ª classe (itinerários principais) foi fixada a velocidade de 100 quilómetros por hora para terreno fácil.

Obriga-se ao emprêgo de curvas de raio variável ou a curvas de transição (raio variável) entre as curvas circulares e os alinhamentos rectos.

Quando se torne obrigatória a adopção de lacetes, e desde que as dificuldades de traçado o justifiquem, podem empregar-se os seguintes raios mínimos: 40, 30 e 20 metros para estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes.

Em perfil transversal estabelecem-se, para cada classe, vários perfis-tipo, uns a empregar em casos especiais ou na travessia e proximidades de centros urbanos e outros para os casos normais de circulação, atendendo-se também às condições do terreno (fácil e difícil).

Resolve-se, assim, o problema de dotar as estradas em que se permite maior velocidade com perfis mais amplos, o que é natural, visto que as faixas de circulação devem variar de largura conforme a velocidade admitida. Assim, fora dos casos especiais, as estradas de 1.ª classe terão larguras de plataforma de 9 e 8 metros, respectivamente em terreno fácil e difícil; as de 2.ª classe 8 e 7 metros em cada um desses casos; as de 3.ª terão as larguras de 7 e 6 metros.

Estão previstos os casos especiais seguintes:

Nas estradas de 1.ª classe, o perfil adequado à separação do trânsito em dois sentidos de circulação e ainda o perfil de 12 metros entre guias dos passeios, destinados às proximidades e travessias dos centros urbanos. Este perfil permite o estacionamento de veículos junto dos passeios e ainda o trânsito nos dois sentidos. Nas de 2.ª classe permite-se o perfil anterior e outros com 9 metros, entre guias, para a proximidade e travessia de centros urbanos de menor importância e que permitem o estacionamento junto de um dos passeios. Nas estradas de 3.ª classe, para a proximidade ou travessia de povoações, adopta-se também este último perfil.

Para a circulação e protecção de peões empregar-se-ão passeios sobreelevados ou de nível dos dois lados ou apenas de um, conforme as necessidades, podendo a sua largura variar de 1 a 3 metros. Poderão mesmo aproveitar-se para os ciclistas e até para o trânsito de animais, com o fim de deixar livre a faixa de rolagem à circulação dos carros.

Houve a preocupação de fixar concretamente nos perfis transversais as larguras entre guias, isto é, a parte que pode ser utilizada pelo trânsito ou estacionamento de veículos, deixando certa liberdade para os outros elementos, tais como valetas, passeios ou banquetas.

Obriga-se a adoptar sobreelevações e sobrelarguras, cujos valores deverão constar de tabelas a publicar em «Instruções regulamentares» da Junta Autónoma de Estradas.

Para o cálculo das sobreelevações fixam-se as velocidades de circulação de cada uma das classes de estradas, conforme o terreno é fácil ou difícil, e que são as mesmas que foram consideradas para a fixação dos raios de curvatura em planta, e bem assim o mínimo coeficiente de atrito (0,35), não se permitindo que a inclinação transversal exceda o valor de 10 por cento e, excepcionalmente, 12 por cento. Não convém, de facto, ultrapassar estas inclinações, pelo inconveniente que isso representa para a tracção animal e em virtude de o seu aumento pouco influir na melhoria das condições de segurança para maiores velocidades; estas mais facilmente podem ser aumentadas, elevando o raio ou empregando um pavimento mais rugoso, cujo coeficiente de atrito seja superior a 0,35.

Estabelecem-se as regras estritamente necessárias para fazer o disfarce das sobreelevações.

Concordância em perfil longitudinal:

Nos casos de concordância convexa fixam-se as mínimas distâncias de visibilidade entre dois pontos colocados à altura de 1^m,25, e que são: para as estradas de 1.^a classe, 2.^a classe e 3.^a classe, respectivamente 170 metros, 130 metros e 100 metros; estas permitem velocidades de ordem dos 110, 90 e 70 quilómetros por hora, entrando em consideração com meio segundo para reacção do condutor e ainda com um coeficiente de segurança, que é, respectivamente, de 1,5, 1,7 e 2.

Sempre que os trainéis apresentem inclinações fortes e de sentidos contrários, podem adoptar-se as distâncias mínimas de visibilidade da classe imediatamente inferior, visto em tais casos não se exigir tam grande distância para a travagem.

Nos casos de concordância côncava estabelecem-se os raios mínimos de 400 metros para as estradas de 1.^a classe e de 300 metros para as de 2.^a e 3.^a classes, valores que permitem respectivamente as velocidades de 113 e 98 quilómetros por hora sem que o veículo, por efeito da força centrífuga, sofra um aumento de 25 por cento do seu peso.

Deve notar-se que os valores fixados são mínimos e não devem considerar-se, portanto, como normais:

Visibilidade em planta:

Estabelece-se a obrigação de as curvas assegurarem a visibilidade a distâncias mínimas correspondentes às velocidades normais, segundo a classe da estrada e as condições de ordem orográfica. Essas velocidades são as mesmas que se consideram para a fixação dos raios de curvatura e das sobreelevações.

As distâncias de visibilidade serão publicadas em tabelas nas «Instruções regulamentares» da Junta Autónoma de Estradas, pois podem variar com os tipos de veículos (altura e colocação do volante).

O emprêgo dos passeios, quando no intradorso das curvas, resolve, por vezes, completamente o problema da visibilidade, podendo, além disso, recorrer-se também às banquetas.

Cruzamentos das estradas nacionais:

Estabelecem-se as condições em que devem ser feitas as concordâncias nas ligações ou cruzamentos de estra-

das, fixando-se os raios mínimos em conformidade com as diversas classes.

Faixas de domínio público e zona *non oedificandi*:

Define-se a faixa de terreno a expropriar para a construção das estradas conforme os perfis-tipo a adoptar em cada uma das classes.

Fixam-se também as distâncias a que devem ser permitidas as construções novas (salvo vedações), em relação ao eixo, nas diferentes classes.

Outras considerações:

Procura-se dar, na medida do possível, homogeneidade de traçado aos vários troços de estradas, evitando-se a freqüente mudança de características, o que é sempre inconveniente.

Prevê-se o caso de ser necessário empregar, excepcionalmente, características diferentes das fixadas neste diploma, o que exigirá a autorização do Governo, depois de consultado o Conselho Superior de Obras Públicas.

Proíbe-se, em novas construções, o cruzamento de nível com as linhas férreas.

Com a publicação do presente diploma procurou-se fixar as características técnicas indispensáveis à construção das estradas nacionais, por forma a haver homogeneidade de traçado e se poder circular com relativa segurança e uniformidade de marcha. Isso não dispensa, porém, a necessidade de publicar periodicamente instruções regulamentares, com tabelas diversas, visto que muitos valores variam com os tipos de veículos autorizados a circular, como, por exemplo, as sobrelarguras, que dependem da largura dos carros, reboques, etc.

IV—Características técnicas das estradas municipais

Fixam-se para estas estradas as mesmas características que para as de 3.^a classe, pois pretende-se que elas desempenhem também igual função económica, permitindo-se, contudo, a largura de 5 metros de plataforma em terrenos acidentados.

Também se permite a elevação para 12 por cento, embora excepcionalmente, do limite da inclinação longitudinal.

A largura do pavimento poderá reduzir-se a 3 metros, enquanto o trânsito não fôr muito intenso e para atender a razões de economia.

O raio de curvatura, em planta, que nas estradas de 3.^a classe pode baixar a 30 metros, poderá descer a 25 metros.

A economia, em relação às estradas nacionais, deve obter-se procurando a melhor adaptação ao terreno, sem a preocupação de trainéis muito extensos e grandes escavações e aterros, o que é facilmente realizável se se atender aos limites de inclinação e aos raios de curvas que são permitidos.

Estabelecem-se também as regras em que devem ser feitas as concordâncias nos cruzamentos destas estradas entre si e com as estradas nacionais.

V—Características técnicas dos caminhos públicos (municipais e vicinais)

Estabelecem-se as características para os caminhos municipais, que, como se afirmou, são os destinados a permitir a circulação automóvel. Admite-se uma única faixa de circulação com 2^m,50 de pavimento e duas bermas de 0^m,75, o que perfaz uma largura de plataforma de 4 metros.

Para os veículos se cruzarem serão construídos os necessários alargamentos, não muito distanciados.

Em planta, os raios das curvas podem baixar a 15 metros e, excepcionalmente, a 8 metros.

Em perfil longitudinal as inclinações poderão atingir 12 por cento e, em casos muito excepcionais, 15 por cento.

Prevê-se que os caminhos municipais, que pela sua importância e nos quais a intensidade do trânsito o justifique, possam ter as características das estradas municipais. Isto equivale a que, embora não classificados como estradas municipais, possuam as suas características e desempenhem igual função, aguardando apenas que, na devida oportunidade, sejam também incluídos na classificação dessas estradas.

Para os caminhos vicinais fixam-se também as suas características técnicas, dando-se-lhes a largura de plataforma de 2^m,50.

Em planta, os raios de curvatura poderão descer a 12 metros e, excepcionalmente, a 8 metros.

Em perfil longitudinal permite-se que as inclinações atinjam o valor de 12 por cento e, excepcionalmente, 15 por cento.

Sempre que os caminhos vicinais permitam a circulação automóvel e isso se justifique, poderão adoptar-se as características dos caminhos municipais.

Obriga-se a que as obras de arte nos caminhos municipais e nos caminhos vicinais que permitam o trânsito automóvel sejam calculadas de modo a assegurar a passagem dos veículos que normalmente circulam nas estradas nacionais.

Também se consideram as condições em que devem ser feitas as concordâncias nos cruzamentos dos caminhos públicos entre si e destes com as estradas municipais e nacionais.

*

Como se viu, no que diz respeito a características técnicas, evitam-se os saltos bruscos das estradas municipais para os caminhos municipais e destes para os vicinais, pois, desde que possam desempenhar igual função, são dotados também das mesmas características, como é lógico.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

CAPITULO I

Classificação das estradas nacionais e municipais e caminhos públicos

Artigo 1.º As comunicações públicas rodoviárias no continente da República são classificadas em cinco categorias:

- 1) Estradas nacionais de 1.^a classe;
- 2) Estradas nacionais de 2.^a classe;
- 3) Estradas nacionais de 3.^a classe;
- 4) Estradas municipais;
- 5) Caminhos públicos:
 - a) Municipais;
 - b) Vicinais.

Art. 2.º *Estradas nacionais de 1.^a classe:*

Constituem a rede principal do País, estabelecendo ligações fáceis e rápidas entre os centros mais importantes, entre estes e os portos ou a fronteira, e bem assim entre as sedes dos distritos.

§ único. De entre estas são consideradas itinerários principais as que constituem as linhas de comunicação de maior interesse nacional e que servem de base de apoio a toda a rede das estradas nacionais.

Art. 3.º *Estradas nacionais de 2.^a classe:*

Estabelecem a ligação dos centros principais de cada distrito entre si e destes com as estradas de 1.^a classe, completando com estas a *rêde fundamental* das estradas nacionais.

Art. 4.º *Estradas nacionais de 3.^a classe:*

Estabelecem as ligações entre as estradas que constituem a rede fundamental (1.^a e 2.^a classes), ligam os concelhos entre si e servem regiões ricas, portos, estações de caminho de ferro e zonas de turismo.

§ único. Os troços de estradas que constituem ou venham a constituir no futuro ramais de estradas nacionais de qualquer classe serão considerados como pertencendo à 3.^a classe.

Art. 5.º *Estradas municipais:*

São as estradas que, não estando classificadas como nacionais, são julgadas de interesse para um ou mais concelhos, ligando as respectivas sedes às diferentes freguesias e povoações e estas entre si ou às estradas nacionais.

Art. 6.º *Caminhos públicos:*

São as ligações de interesse secundário e local, subdividindo-se em:

- a) *Caminhos municipais:* os que se destinam a permitir o trânsito automóvel;
- b) *Caminhos vicinais:* os que normalmente se destinam ao trânsito rural.

Art. 7.º Das vias de comunicação a que se referem os artigos anteriores ficam a cargo:

- a) Da Junta Autónoma de Estradas, as estradas nacionais de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes;
- b) Das câmaras municipais, as estradas e os caminhos municipais;
- c) Das juntas de freguesia, os caminhos vicinais.

§ único. O Governo aprovará por decreto os termos em que deverá organizar-se a construção e conservação das estradas municipais incluídas na classificação a que se refere o artigo 9.º deste diploma.

Art. 8.º São classificadas estradas nacionais de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes as que constam dos mapas anexos a este decreto-lei.

§ único. As estradas municipais e os caminhos municipais serão os constantes dos mapas a publicar oportunamente, depois de estudado e aprovado o seu plano de classificação.

Art. 9.º O Ministro das Obras Públicas e Comunicações nomeará uma comissão de engenheiros da Junta Autónoma de Estradas para proceder à classificação de todas as estradas municipais do continente, a qual submeterá à aprovação do Governo, no prazo de um ano, a contar da publicação do presente decreto-lei, as respectivas relações, com a numeração e extensões quilométricas dessas estradas, acompanhadas de um relatório circunstanciado.

§ único. A mesma comissão procederá à classificação de todos os caminhos municipais do continente, devendo, para tal efeito, ouvir as respectivas câmaras municipais, e apresentará o resultado do seu trabalho no prazo de dois anos, a partir da publicação deste decreto-lei.

Art. 10.º Os troços das estradas a cargo do Estado que não sejam incluídos no plano de classificação, ou os que tiverem sido ou vierem a ser substituídos em consequência de se haver dado novas directrizes a essas estradas, serão classificados como vias de comunicação municipais ou passarão para o domínio privado do Estado.

CAPITULO II

Características técnicas das estradas nacionais

Art. 11.º As características técnicas a adoptar nas estradas nacionais serão as estabelecidas no presente decreto-lei.

Art. 12.º Em *perfil longitudinal* as inclinações não deverão, em regra, exceder:

	Por cento
Nas estradas de 1.ª classe	5
Nas estradas de 2.ª classe	6
Nas estradas de 3.ª classe	7

§ 1.º Quando as condições do acidentado do terreno justifiquem a adopção de inclinações mais acentuadas, podem admitir-se as seguintes:

	Por cento
Nas estradas de 1.ª classe	6
Nas estradas de 2.ª classe	7
Nas estradas de 3.ª classe	8

§ 2.º Nas regiões de montanha, quando as dificuldades do terreno sejam consideráveis, ou quando o custo das obras fôr muito elevado, e só em estradas de 2.ª e 3.ª classe, a inclinação poderá, excepcionalmente, elevar-se respectivamente a 8 e 10 por cento em extensões não superiores a 1:000 metros, intercaladas entre trainéis de comprimento e inclinação adequados.

§ 3.º A inclinação dos trainéis deverá harmonizar-se com o valor dos raios das curvas de concordância, por forma a que as curvas de raio reduzido não coincidam com os aclives ou declives de pendor mais acentuado. Nestes casos não deverá adoptar-se inclinação superior a 5 por cento, salvo condições muito especiais.

§ 4.º Nos casos especiais ou excepcionais a que se referem os parágrafos anteriores é sempre exigida a perfeita justificação das inclinações adoptadas.

§ 5.º Em regra deve evitar-se o emprêgo dos patamares, sobretudo nos troços em escavação, adoptando-se a inclinação mínima de 0,5 por cento para facilitar o escoamento das águas.

Quando seja necessário empregá-los, devem reduzir-se ao mínimo as suas extensões.

Art. 13.º Em *planta*, as curvas de concordância dos alinhamentos rectos poderão ser de raio variável, ou circulares, devendo adoptar-se neste caso curvas de transição entre a curva circular e os alinhamentos rectos.

Os raios de curvatura mínimos admitidos serão:

a) *Em terreno fácil* (pouco acidentado):

Nas estradas de 1.ª classe — 110 metros (itinerários principais 170 metros);
Nas estradas de 2.ª classe — 85 metros;
Nas estradas de 3.ª classe — 50 metros.

b) *Em terreno difícil* (montanha):

Nas estradas de 1.ª classe — 65 metros (itinerários principais 100 metros);
Nas estradas de 2.ª classe — 45 metros;
Nas estradas de 3.ª classe — 30 metros.

§ único. Nos lacetes e em casos muito especiais, quando as dificuldades do terreno sejam consideráveis, poderão os raios de curvatura baixar, excepcionalmente, a 40, 30 e 20 metros, respectivamente, nas estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, devendo ser convenientemente justificada a sua adopção.

Art. 14.º Na concordância dos alinhamentos rectos não é permitido o emprêgo de curvas circulares sucessivas com raios diferentes, salvo se esses raios forem sensivelmente iguais e com excepção dos casos em que se empregam curvas de concordância para estabelecer a transição da curva circular interior com os alinhamentos rectos, conforme se referiu no artigo 13.º

Art. 15.º Deve evitar-se o emprêgo de curvas do mesmo sentido separadas por pequenos alinhamentos

rectos, preferindo-se, sempre que seja possível, substituí-las por uma curva única.

Art. 16.º A seguir a alinhamentos rectos extensos, bem como a trainéis de forte inclinação, deverá evitar-se sempre o emprêgo de curvas de pequeno raio.

Art. 17.º As estradas nacionais de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes deverão possuir um dos tipos de perfil transversal constantes dêste decreto-lei, competindo às de 1.ª classe a largura mínima de plataforma de 8 metros, às de 2.ª classe a de 7 metros e às de 3.ª classe a de 6 metros.

1) Nas *estradas de 1.ª classe* deve atender-se ao seguinte:

O tipo A destina-se aos casos em que a intensidade do tráfego justifique a separação das duas faixas de circulação;

O tipo B destina-se às proximidades e travessias dos grandes centros urbanos e desde que a intensidade do tráfego o justifique;

O tipo C deve adoptar-se em terreno montanhoso.

2) Nas *estradas de 2.ª classe*:

O tipo A deve adoptar-se nas proximidades e travessias dos centros urbanos e desde que a intensidade do tráfego o justifique;

O tipo B deverá adoptar-se junto dos aglomerados urbanos de menor importância desde que isso se justifique;

O tipo C deve ser normalmente adoptado em terreno pouco acidentado, em que o raio mínimo fixado é de 85 metros;

O tipo D deve adoptar-se em terreno montanhoso.

3) Nas *estradas de 3.ª classe*:

O tipo A só pode usar-se nas proximidades e travessias dos centros urbanos e desde que a intensidade do tráfego o justifique;

O tipo B deverá ser normalmente adoptado em terreno pouco acidentado;

O tipo C deve adoptar-se em terreno montanhoso.

§ 1.º Nos dois últimos perfis-tipo de cada classe estão consideradas as bermas como tendo geralmente a largura de 1 metro; podem estas, porém, ser pavimentadas em toda ou em parte da sua largura, conforme as necessidades do trânsito.

§ 2.º Também nesses dois últimos perfis podem adoptar-se passeios sobre-elevados ou de nível desde que sejam necessários à circulação dos peões e ciclistas, mas ficando sempre exteriores às plataformas fixadas nos respectivos perfis-tipo.

Art. 18.º Nos perfis em escavação as valetas serão normalmente exteriores às plataformas fixadas.

§ 1.º Poderão as valetas ficar compreendidas na plataforma desde que possuam uma secção tal que permita, sem inconveniente e em caso de necessidade, a sua utilização para a circulação ou estacionamento de veículos e sempre que motivos de ordem económica justifiquem esta solução. A sua secção deverá ser adequada às circunstâncias, sendo de aconselhar, no entanto, a forma triangular.

§ 2.º Pode adoptar-se também valeta do lado da encosta, exteriormente ao passeio, ou mesmo estabelecê-la na base dos taludes de atêrro ou na crista dos taludes de trincheira sempre que fôr julgado conveniente para a protecção da estrada.

Art. 19.º Em alinhamentos rectos o perfil transversal da estrada deve apresentar-se igualmente inclinado para o exterior, variando essa inclinação entre 1 e 2,5 por cento, conforme a natureza do pavimento e as condições climáticas da região. A sua secção será formada por duas rectas ligadas tangencialmente por um arco de círculo ou de parábola.

No caso de se empregar pavimento de betão e número par de vias de circulação, a inclinação será constante a partir do eixo da estrada, sendo em tal caso a secção constituída por duas rectas formando ângulo no eixo.

Art. 20.º *Gabari*. — Será garantida a altura livre de 5 metros acima da faixa de rolagem, devendo a largura ser a correspondente ao perfil transversal-tipo adoptado no respectivo trço. Este deverá manter-se nas passagens superiores, galerias ou túneis.

Art. 21.º *Sobrelarguras*. — Nas curvas de concordância deverão adoptar-se sobrelarguras sempre que isso se torne necessário para efeito da boa inscrição dos veículos.

O valor das sobrelarguras a adoptar e a maneira de fazer os disfarces deverão constar de instruções regulamentares, a publicar pela Junta Autónoma de Estradas, com tabelas calculadas por forma a permitir-se a perfeita inscrição dos veículos de tipo normal em circulação e atendendo à velocidade de circulação dos mesmos.

Art. 22.º *Sobreelevações*. — Nas curvas de concordância em planta serão adoptadas sobreelevações, não devendo a sobreelevação máxima exceder normalmente a inclinação transversal de 10 por cento e, excepcionalmente, 12 por cento.

§ 1.º Quando as condições especiais aconselhem a diminuir a velocidade, como no caso de travessias de povoações, pontes ou mesmo quando houver pendentés relativamente fortes, deve reduzir-se também o valor das sobreelevações de acôrdo com a velocidade permitida, a qual deve ser convenientemente assinalada.

§ 2.º Para o cálculo das sobreelevações deverão tomar-se como base as seguintes velocidades:

a) Para estradas de 1.ª classe:

Em terreno fácil, 80 quilómetros por hora (itinerários principais, 100 quilómetros por hora);
Em terreno difícil, 60 quilómetros por hora;

b) Para estradas de 2.ª classe:

Em terreno fácil, 70 quilómetros por hora;
Em terreno difícil, 50 quilómetros por hora;

c) Para estradas de 3.ª classe:

Em terreno fácil, 50 quilómetros por hora;
Em terreno difícil, 40 quilómetros por hora;

e para mínimo de aderência o coeficiente de atrito de 0,35.

§ 3.º Os valores das sobreelevações a adoptar nas diversas classes de estradas e segundo as características de ordem orográfica deverão constar de tabelas a publicar pela Junta Autónoma de Estradas.

§ 4.º Nas curvas circulares a sobreelevação deve existir, com o seu valor total, em todo o desenvolvimento da curva; o seu disfarce deve fazer-se dentro dos arcos de transição, a não ser que a inclinação dêse disfarce sobre a da rasante exceda o limite de 2,5 por cento, porque em tal caso deverá ocupar a necessária extensão do alinhamento recto.

A sobreelevação deverá executar-se por forma a manter-se a inclinação longitudinal no intradorso da curva, e não no seu eixo.

§ 5.º No caso de haver, entre curvas do mesmo sentido, alinhamentos rectos de pequena extensão, adoptar-se-á nestes uma sobreelevação que estabeleça a concordância entre as sobreelevações correspondentes às duas curvas extremas.

§ 6.º Entre curvas de sentido contrário é permitido unir directamente os arcos de transição das duas curvas, quando nestes é possível fazer o disfarce das sobreelevações respectivas; caso contrário adoptar-se-á o alinhamento recto intercalar necessário para obter êsses disfarces.

Art. 23.º *Concordância em perfil longitudinal*. — Quando dois trainéis consecutivos apresentem inclinações diferentes, adoptar-se-ão concordâncias circulares ou parabólicas com o fim de garantir a visibilidade e de facilitar o trânsito, variando os raios conforme a disposição dos trainéis e a velocidade admitida na circulação.

São fixadas as seguintes características:

1) *Concordância convexa*:

a) As distâncias mínimas de visibilidade entre dois pontos colocados à altura de 1^m,25 sobre a plataforma deverão ser:

	Metros
Nas estradas de 1.ª classe	170
Nas estradas de 2.ª classe	130
Nas estradas de 3.ª classe	100

b) Quando dois trainéis apresentem inclinações de sentido contrário e próximas dos máximos permitidos, pode adoptar-se a distância mínima de visibilidade da classe imediatamente inferior.

c) Quando, excepcionalmente, o encontro dos trainéis corresponda, em planta, a uma curva de pequeno raio, que obrigue a redução de velocidade, pode ser reduzido o raio de concordância.

2) *Concordância côncava*. — O raio mínimo permitido é de 400 metros para as estradas de 1.ª classe e de 300 metros para as de 2.ª e 3.ª classes.

Art. 24.º *Visibilidade em planta*. — Em planta, as curvas deverão assegurar uma distância de visibilidade correspondente à velocidade nelas considerada e, portanto, à sobreelevação adoptada.

§ único. As distâncias de visibilidade deverão constar de tabelas a publicar nas «Instruções regulamentares» da Junta Autónoma de Estradas, podendo estabelecer-se, sempre que fôr necessário, o princípio da existência de «zonas de servidão de visibilidade».

Art. 25.º Deve procurar-se obter homogeneidade de traçado nos vários troços de estradas, evitando-se, tanto quanto possível, a freqüente mudança de características técnicas.

Art. 26.º A concordância dos taludes de escavação e de atêrro, quer com o terreno natural, quer com a plataforma da estrada, deve fazer-se por meio de curvas que lhes dêem maior estabilidade e melhor as harmonizem com a natureza.

Art. 27.º Não serão permitidas passagens de nível com as linhas férreas nas novas construções, devendo proceder-se à sua supressão nas estradas existentes.

Art. 28.º Os traçados das novas estradas serão, em regra, exteriores às povoações, embora deva haver a preocupação de as servir, sobretudo quando se trate de estradas de 3.ª classe, podendo adoptar-se pequenos ramais, que ficarão a fazer parte da rede das estradas nacionais ou municipais.

§ único. O traçado das estradas de acesso ou que atravessam centros urbanos deverá ser estudado de harmonia com o respectivo plano de expansão ou de urbanização. Nas travessias dos centros populacionais menos importantes, e para os quais não se preveja plano de urbanização, deverão estabelecer-se os respectivos planos de alinhamentos de acôrdo com os municípios interessados.

Art. 29.º Nos ramais das estradas nacionais de 1.ª e 2.ª classes, quando circunstâncias especiais o aconselhem, poderão ser adoptadas características superiores às de 3.ª classe, mediante justificação devidamente fundamentada.

Art. 30.º *Obras de arte* (pontes). — Deverão ser construídas com larguras que correspondam aos perfis-tipo estabelecidos neste decreto-lei, devendo notar-se que os passeios nos dois últimos perfis de cada classe se consi-

deram exteriores às plataformas indicadas nos referidos perfis-tipo.

§ 1.º Nas estradas de 3.ª classe, e para terreno de montanha, as obras de arte poderão, excepcionalmente, ter a largura mínima de 5 metros entre passeios e estes o mínimo de 0^m,50.

§ 2.º As obras de arte de grande extensão ou altura, ou ainda as de custo elevado e que estejam compreendidas numa estrada para a qual se preveja um tráfego intenso, poderão construir-se com largura superior à do correspondente perfil-tipo.

Art. 31.º Nas ligações ou cruzamentos das estradas nacionais entre si serão adoptadas curvas de concordância de raios nunca inferiores a 40, 30 e 20 metros, respectivamente para as estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, entendendo-se que, no caso de cruzamento de estradas de classe diferente, o raio a adoptar é o correspondente à classe inferior.

§ 1.º Nos casos especiais de incidências muito oblíquas, ou de inclinações fortes que não convenha agravar demasiado, poderão baixar-se os raios referidos neste artigo para valores compatíveis com as condições locais, o que carece de uma perfeita e fundamentada justificação.

§ 2.º É de aconselhar o emprêgo de praças de distribuição de trânsito, especialmente nos cruzamentos de nível de estradas de grande circulação.

Art. 32.º A faixa de domínio público, constituída pela área de terreno a expropriar para a construção das estradas nacionais, deve ter, conforme o respectivo perfil-tipo, a seguinte largura mínima:

Estradas de 1.ª classe:

Tipo B: $L = 18$ metros $(12 + 2 \times 3)$;

Tipo C: $L = 15$ metros $(9 + 2 \times 3)$;

Tipo D: $L = 14$ metros $(8 + 2 \times 3)$.

Estradas de 2.ª classe:

Tipo A: $L = 18$ metros $(12 + 2 \times 3)$;

Tipo B: $L = 15$ metros $(9 + 2 \times 3)$;

Tipo C: $L = 14$ metros $(8 + 2 \times 3)$;

Tipo D: $L = 13$ metros $(7 + 2 \times 3)$.

Estradas de 3.ª classe:

Tipo A: $L = 15$ metros $(9 + 2 \times 3)$;

Tipo B: $L = 13$ metros $(7 + 2 \times 3)$;

Tipo C: $L = 12$ metros $(6 + 2 \times 3)$.

A estas larguras há a acrescentar o necessário à visibilidade, ocupação dos taludes, valetas ou quaisquer obras acessórias (parques, miradouros, etc.).

Art. 33.º As zonas de servidão *non aedificandi* nos terrenos confinantes com as estradas nacionais, dentro das quais não é permitida qualquer construção (salvo vedações), são limitadas de cada lado da estrada por uma linha que dista do seu eixo, respectivamente, 15, 12 e 10 metros para as estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes.

§ único. Quando condições especiais do traçado e de previsão de tráfego o justifiquem, poderá o Governo determinar que as zonas indicadas sejam alargadas, respectivamente, até 20, 15 e 12 metros.

Art. 34.º *Casos excepcionais.* — Quando as dificuldades do terreno sejam tam consideráveis que um estudo especial justifique a adopção de características mais reduzidas que as gerais constantes d'este decreto-lei, o Governo, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, poderá autorizar a modificação de quaisquer disposições nêle fixadas.

Quando em qualquer trôço de estradas circunstâncias especiais justifiquem a adopção de características supe-

riores às previstas para a respectiva classe, o Governo, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, poderá também autorizá-las.

Art. 35.º Quando se trate da construção de auto-estradas, devem as suas características técnicas ser propostas para cada caso especial, apresentando-se previamente à aprovação superior o respectivo estudo justificativo.

CAPÍTULO III

Características técnicas das estradas municipais

Art. 36.º As estradas municipais deverão possuir normalmente as características técnicas fixadas neste decreto-lei para as estradas nacionais de 3.ª classe, adoptando-se a largura de plataforma de 6 metros em terreno fácil e a de 5 metros em terreno acidentado.

§ 1.º Em terrenos de montanha a inclinação dos trainéis pode, excepcionalmente, elevar-se a 12 por cento em extensões não superiores a 1:000 metros, permitindo-se também que nas concordâncias em planta os raios mínimos de curvatura desçam a 25 metros.

§ 2.º Em planta, permite-se que as curvas de concordância dos alinhamentos rectos sejam apenas circulares, a não ser nos casos em que fôr prevista a adopção de sobrelargura e sobreelevações.

§ 3.º Poderão deixar de executar-se as sobrelarguras fixadas para as estradas nacionais de 3.ª classe sempre que os raios sejam superiores a 50 metros.

§ 4.º Nos perfis de escavação poderão estar compreendidas na plataforma as valetas desde que estas possuam secções tais que, garantindo o escoamento das águas, permitam a circulação e o estacionamento dos veículos.

§ 5.º Nos casos em que se verifique pouco trânsito pode baixar para 3 metros a largura do pavimento.

Art. 37.º Nas ligações ou cruzamentos das estradas municipais entre si ou com as estradas nacionais serão adoptadas curvas de concordância de raio nunca inferior a 15 metros para as concordâncias com as estradas municipais e 20 metros para as concordâncias com as estradas nacionais.

§ único. Para os casos especiais de incidências muito oblíquas ou inclinações fortes deve aplicar-se a doutrina exposta no § 1.º do artigo 31.º d'este decreto-lei.

Art. 38.º As obras de arte deverão apresentar entre guardas a largura mínima de 6 metros, podendo haver dois passeios com 0^m,50 de largo.

Art. 39.º Quando excepcionalmente se verifique a necessidade de alterar as características técnicas fixadas para as estradas municipais, deve aplicar-se a doutrina exposta no artigo 34.º d'este decreto-lei.

CAPÍTULO IV

Características técnicas dos caminhos públicos (municipais e vicinais)

Art. 40.º *Os caminhos municipais* deverão possuir as seguintes características:

a) *Perfil transversal.* — Será constituído pela faixa de rolagem de 2^m,50 e duas bermas de 0^m,75 cada, o que perfaz a largura total de plataforma de 4 metros.

Quando em escavação, deverá possuir valetas, que apresentarão os tipos e secções mais vulgares na região e que poderão servir também para a condução de águas de rega, devendo a sua abertura variar de 0^m,50 a 0^m,75. No caso de serem profundas ou apresentarem a secção rectangular, deverão ser exteriores à plataforma de 4 metros.

b) *Raios de curvatura em planta.* — O raio mínimo não deverá baixar normalmente de 15 metros, podendo,

excepcionalmente e só em casos devidamente justificados, baixar a 8 metros.

c) *Inclinação de trainéis.* — A inclinação máxima dos trainéis poderá atingir 10 por cento e, em casos especiais, 12 por cento. Em terreno de montanha poderá, excepcionalmente e desde que seja devidamente justificado, permitir-se a inclinação limite de 15 por cento.

d) *Alargamentos.* — Deverão prever-se alargamentos da plataforma, não muito distanciados e por forma a garantirem a visibilidade, que permitam o cruzamento de dois veículos automóveis.

§ único. Quando se reconhecer que o tráfego existente em qualquer caminho municipal carece de duas faixas de circulação, poderá, excepcionalmente, ser autorizada a adopção das características das estradas municipais, mediante justificação bem fundamentada e devidamente informada pela Junta Autónoma de Estradas.

Art. 41.º Os caminhos vicinais deverão possuir as seguintes características:

a) *Perfil transversal.* — A largura mínima da plataforma será de 2^m,50.

b) *Raios de curvatura em planta.* — O raio mínimo de curvatura não deverá baixar normalmente de 12 metros, podendo baixar a 8 metros nos lacetes e em casos muito especiais.

c) *Inclinação de trainéis.* — A inclinação máxima dos trainéis poderá atingir 12 por cento, e só em casos muito excepcionais e devidamente justificados o valor máximo de 15 por cento.

§ único. Nos caminhos vicinais que permitam e nos quais se justifique a circulação automóvel poderão ser adoptadas as características técnicas fixadas para os caminhos municipais.

Art. 42.º Nas ligações ou cruzamentos dos caminhos públicos entre si ou com as estradas municipais ou nacionais serão adoptadas curvas de concordância de raios nunca inferiores a 8 metros nas concordâncias com os caminhos públicos, a 10 metros nas concordâncias com as estradas municipais e a 15 metros para as concordâncias com as estradas nacionais.

§ único. Para os casos especiais de incidências muito oblíquas ou de inclinações fortes deve aplicar-se o exposto no § 1.º do artigo 31.º d'êste decreto-lei.

Art. 43.º As obras de arte para os caminhos municipais deverão ter a largura mínima de 4 metros entre guardas, podendo haver dois passeios com 0^m,50 de largo. Deverão ser calculadas por forma a garantirem a passagem dos veículos que normalmente circulam nas estradas nacionais.

Art. 44.º As obras de arte a construir em caminhos vicinais, quando apresentem largura que permita a passagem de veículos automóveis, deverão ser calculadas nos termos do artigo anterior.

Art. 45.º Quando excepcionalmente se verifique a necessidade de alterar as características técnicas fixadas para os caminhos públicos (municipais e vicinais), deve aplicar-se a doutrina exposta no artigo 34.º d'êste decreto-lei.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e transitórias

Art. 46.º As estradas e caminhos públicos actuais, de acôrdo com as conveniências que se forem verificando, irão sendo adaptados às condições estipuladas no presente decreto-lei.

Art. 47.º As características técnicas estabelecidas no presente diploma deverão ser observadas, na medida do possível, nas vias de comunicação a cargo de outros Ministérios, segundo as instruções que forem publicadas pelas respectivas pastas.

Art. 48.º A alteração à classificação das estradas constante do presente diploma será feita pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, mediante decreto, depois de prévio inquérito e proposta devidamente fundamentada da Junta Autónoma de Estradas.

Art. 49.º O Ministro das Obras Públicas e Comunicações resolverá, por despacho, os casos de omissão e dúvidas suscitados na aplicação do presente decreto-lei e aprovará, por portaria, os regulamentos necessários à sua perfeita execução.

Art. 50.º Ficam revogados: o decreto n.º 4:281, de 27 de Abril de 1918; o decreto n.º 16:075, de 30 de Setembro de 1928; os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 11.º e 12.º e mapa A do decreto-lei n.º 23:239, de 20 de Novembro de 1933; a portaria n.º 8:418, de 17 de Abril de 1936; o decreto n.º 27:177, de 12 de Novembro de 1936; o artigo 1.º e seus parágrafos do decreto n.º 27:679, de 4 de Maio de 1937; o decreto-lei n.º 27:967, de 18 de Agosto de 1937; o decreto-lei n.º 28:325, de 27 de Dezembro de 1937; mapa das estradas de turismo (*Diário do Governo* n.º 46, de 25 de Fevereiro de 1939); os artigos 1.º, 5.º e 6.º do decreto-lei n.º 29:224, de 7 de Dezembro de 1938; o decreto-lei n.º 29:763, de 19 de Julho de 1939, e o decreto-lei n.º 30:427, de 8 de Maio de 1940.

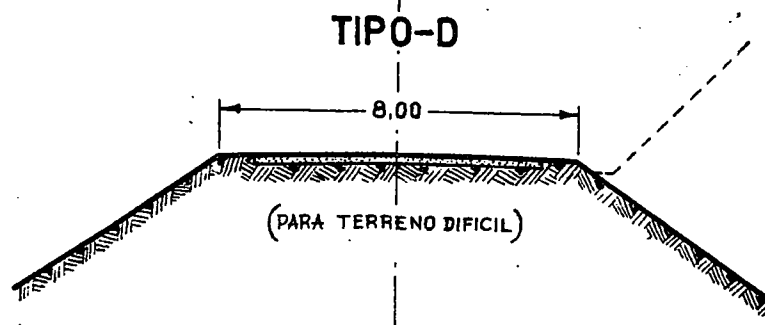
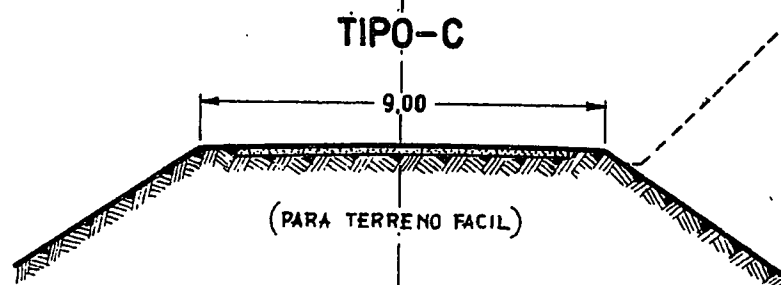
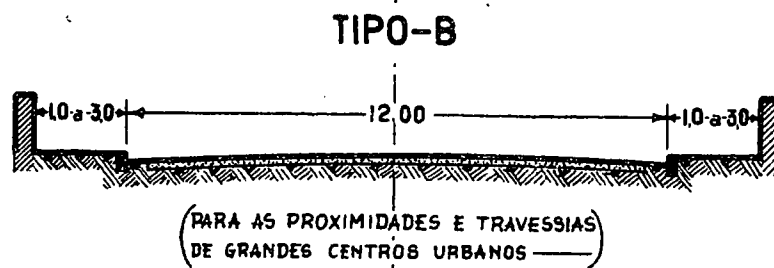
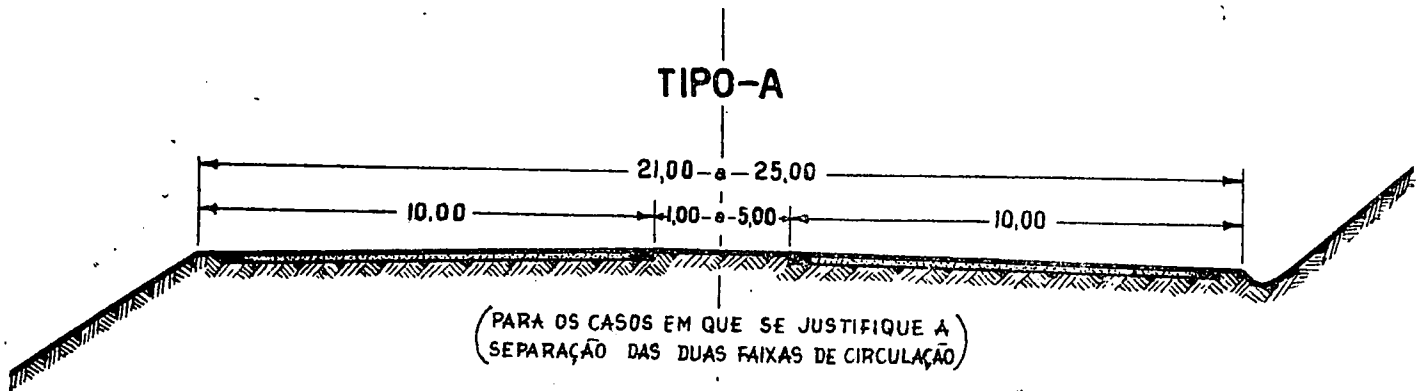
Art. 51.º (transitório). Os projectos em elaboração à data da publicação do presente decreto-lei e que sejam entregues para apreciação superior até 31 de Março de 1945 poderão ser organizados de harmonia com as disposições legais que estavam vigorando no início dos referidos projectos.

Art. 52.º (transitório). Sem prejuízo do disposto no artigo 33.º, as estradas municipais incluídas pelo presente diploma na rede das estradas nacionais continuam a cargo dos respectivos municípios até ao dia 31 de Dezembro de 1944.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

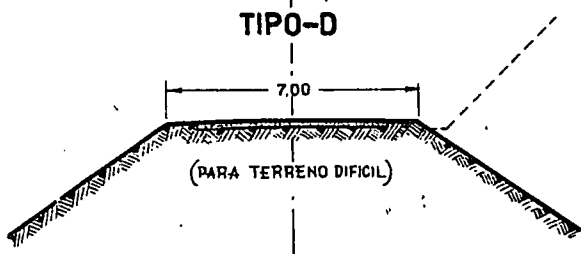
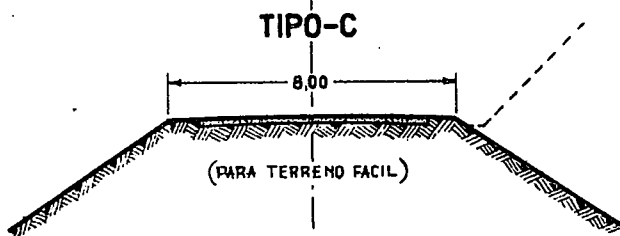
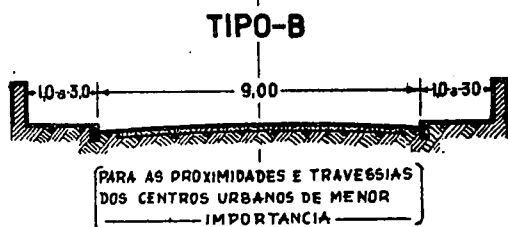
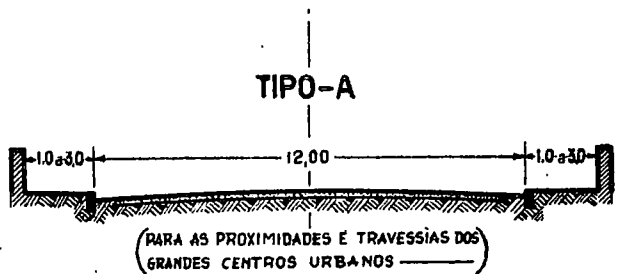
Paços do Governo da República, 4 de Setembro de 1944. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa Leite — Manuel Ortins de Bettencourt — Francisco José Vieira Machado — Mário de Figueiredo — Rafael da Silva Neves Duque.

**PERFIS TRANSVERSAIS DAS ESTRADAS NACIONAIS
DE 1ª CLASSE**



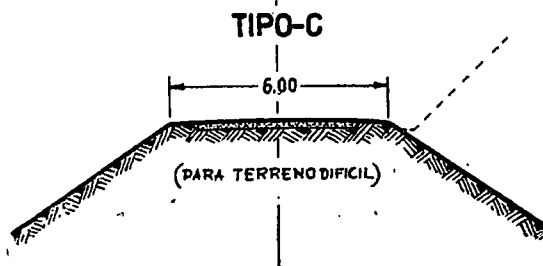
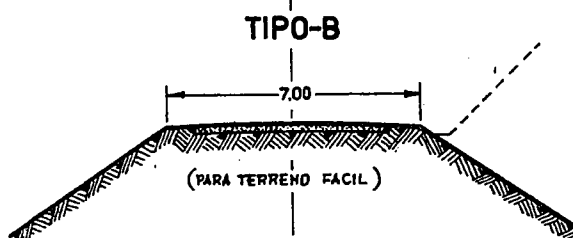
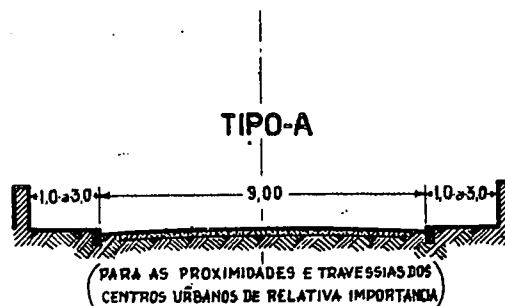
PERFIS TRANSVERSAIS DAS ESTRADAS NACIONAIS

DE 2ª CLASSE



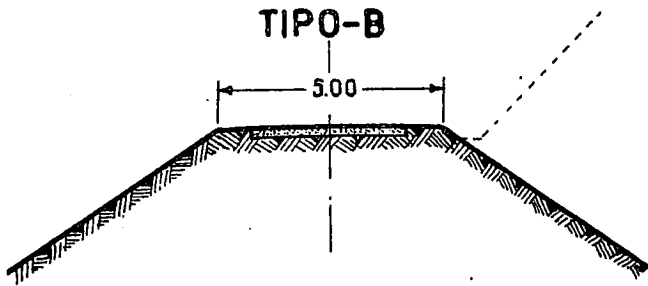
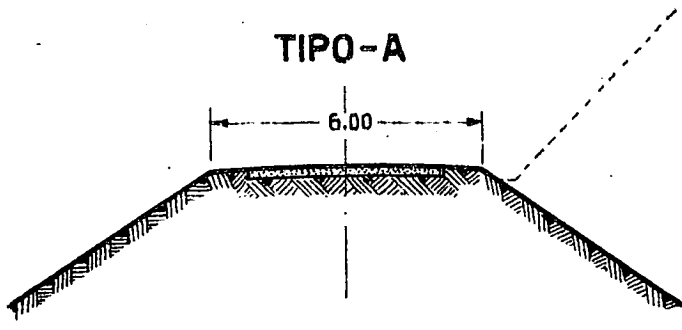
PERFIS TRANSVERSAIS DAS ESTRADAS NACIONAIS

DE 3ª CLASSE

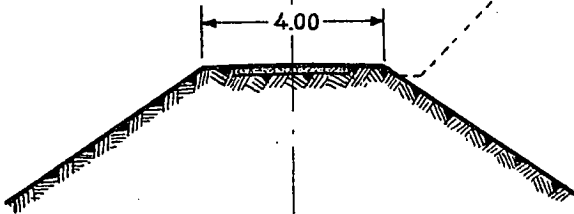


ESTRADAS MUNICIPAIS

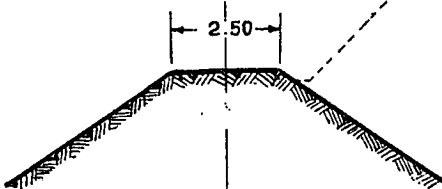
MAPA N.º 1



CAMINHO MUNICIPAL



CAMINHO VICINAL



Distritos	Estradas nacionais Número de quilómetros			Total do quilómetros do estradas nacionais
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
Aveiro	195	322	484	1:001
Beja	404	524	495	1:423
Braga	226	302	463	991
Bragança	274	606	495	1:375
Castelo Branco	217	425	549	1:191
Coimbra	378	110	632	1:120
Évora	364	379	432	1:175
Faro	457	247	209	913
Guarda	244	337	556	1:137
Leiria	278	183	517	978
Lisboa	444	192	481	1:117
Portalegre	285	334	421	1:040
Pôrto	456	238	391	1:085
Santarém	646	145	681	1:472
Setúbal	415	259	346	1:020
Viana do Castelo	128	247	412	787
Vila Real	286	184	737	1:207
Viseu	229	624	504	1:357
	5.996	5.658	8.805	20:389

MAPA N.º 2

Distritos	Superfície — Quilómetros quadrados	Habitantes — Censo de 1940	Densidade da população	Estradas nacionais — Número do quilómetros	Número de quilómetros do estradas nacionais	
					Por cada 100 quilómetros quadrados	Por cada 1:000 habitantes
Aveiro	2:772	429:019	155	1:001	36,11	2,33
Beja	10:279	274:646	27	1:423	13,84	5,18
Braga	2:730	479:466	176	991	36,30	2,07
Bragança	6:543	210:094	32	1:375	21,01	6,54
Castelo Branco	6:704	299:187	45	1:191	17,77	3,98
Coimbra	3:956	413:004	104	1:120	28,31	2,71
Évora	7:388	206:991	28	1:175	15,90	5,68
Faro	5:072	316:027	63	913	18,00	2,89
Guarda	5:496	293:381	53	1:137	20,69	3,88
Leiria	3:435	352:353	102	978	28,47	2,77
Lisboa	2:747	1.064:075	387	1:117	40,66	1,05
Portalegre	6:153	186:484	30	1:040	16,96	5,58
Pôrto	2:282	983:928	432	1:085	47,55	1,10
Santarém	6:689	421:450	63	1:472	22,00	3,49
Setúbal	5:106	268:816	53	1:020	19,98	3,79
Viana do Castelo	2:108	258:544	123	787	37,33	3,04
Vila Real	4:238	289:942	68	1:207	28,48	4,16
Viseu	5:006	463:670	93	1:357	27,11	2,93
	88:684	7.211:075		20:389	(a)22,99	(a)2,83

(a) Médias:

Quilómetros de estradas por cada 100 quilómetros quadrados $\frac{20:389}{88:684} = 22,99$

Quilómetros de estradas por cada 1:000 habitantes $\frac{20:389}{7:211} = 2,83$

I) Estradas nacionais de 1.ª classe

(Itinerários principais)

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
1	Lisboa — Pôrto	Lisboa — Carregado — Leiria — Coimbra — Albergaria-a-Velha — Pôrto.
2	Chaves — Faro	Chaves — Vila Real — Lamego — Viseu — Santa Comba Dão — Góis — Sertã — Abrantes — Mora — Montemor-o-Novo — Torrão — Castro Verde — Faro.
3	Carregado — Castelo Branco	Carregado — Santarém — Tôrres Novas — Abrantes — Castelo Branco.
4	Lisboa — Elvas (fronteira)	Montijo (Lisboa) — Vendas Novas — Estremoz — Elvas (fronteira).
5	Montijo — Torrão	Montijo — Águas de Moura — Alcácer do Sal — Torrão.
6	Lisboa (circunvalação) — Cascais	Moscavide — Encarnação — Algés — Cascais (marginal).
7	Lisboa — Estoril (auto-estrada)	Lisboa — Estoril.
8	Lisboa — Alcobaça	Lisboa — Loures — Tôrres Vedras — Caldas da Rainha — Alcobaça.
9	Cascais — Alenquer	Cascais — Mafra — Tôrres Vedras — Alenquer.
10	Lisboa — Setúbal — Vila Franca de Xira	Cacilhas (Lisboa) — Setúbal — Águas de Moura — Santo Estêvão — Vila Franca de Xira.
11	Trafaria — Montijo (marginal)	Trafaria — Almada — Moita — Montijo.
12	Circunvalação do Pôrto	Circunvalação do Pôrto.
13	Pôrto — Valença (fronteira)	Pôrto — Vila do Conde — Viana do Castelo — Valença (fronteira).
14	Pôrto — Braga	Pôrto — Vila Nova de Famalicão — Braga.
15	Pôrto — Bragança	Pôrto — Penafiel — Amarante — Vila Real — Mirandela — Bragança.
16	Aveiro — Vilar Formoso (fronteira)	Aveiro — Albergaria-a-Velha — Viseu — Celorico da Beira — Guarda — Vilar Formoso (fronteira).
17	Coimbra — Celorico da Beira	Coimbra — Seia (proximidades) — Celorico da Beira.
18	Guarda — Ervidel	Guarda — Castelo Branco — Portalegre — Estremoz — Évora — Beja — Ervidel.

II) Estradas nacionais de 1.ª classe

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
101	Valença — Mesão Frio	Valença — Monção — Ponte da Barca — Braga — Guimarães — Amarante — Mesão Frio.
102	Macedo de Cavaleiros (proximidades) — Celorico da Beira	Podence — Macedo de Cavaleiros — Pocinho — Vila Nova de Fozcoo — Celorico da Beira.
103	Viana do Castelo (proximidades) — Bragança	Viana do Castelo (proximidades) — Barcelos — Braga — Chaves — Vinhais — Bragança.
104	Vila do Conde (proximidades) — Santo Tirso	Azurara (Vila do Conde) — Trofa — Santo Tirso.
105	Pôrto — Guimarães	Pôrto — Santo Tirso — Guimarães.
106	Guimarães (proximidades) — Entre-os-Rios	Ronce (Guimarães) — Penafiel — Entre-os-Rios.
107	Matozinhos — Ermezinde	Matozinhos — Maia — Ermezinde.
108	Pôrto — Pocinho (proximidades)	Pôrto — Entre-os-Rios — Régua — Pinhão — Tua — Foz do Sabor (Pocinho).
109	Pôrto — Leiria	Pôrto — Espinho — Aveiro — Figueira da Foz — Leiria.
110	Penacova — Entroncamento	Penacova — Penela — Tomar — Santa Cita — Entroncamento.
111	Figueira da Foz — Coimbra (proximidades)	Figueira da Foz — Montemor-o-Velho — Adémea (Coimbra).
112	Portela do Vento — Castelo Branco	Portela do Vento — Pampilhosa da Serra — Castelo Branco.
113	Leiria — Tomar	Leiria — Vila Nova de Ourém — Tomar.
114	Peniche — Évora	Peniche — Óbidos — Rio Maior — Santarém — Coruche — Montemor-o-Novo — Évora.
115	Caldas da Rainha (proximidades) — Lisboa	Caldas da Rainha (proximidades) — Cadaval — Sobral de Monte Agraço — Bucelas — Loures (Lisboa).
116	Ericeira — Alverca	Ericeira — Mafra — Venda do Pinheiro — Bucelas — Alverca.
117	Pero Pinheiro — Lisboa	Pero Pinheiro — Queluz — Lisboa (Portas de Queluz).
118	Montijo (proximidades) — Alpalhão	Montijo (Sarilhos) — Salvaterra de Magos — Almeirim — Chamusca — Rossio de Abrantes — Gavião — Alpalhão.
119	Montijo — Portalegre	Montijo — Alcochete — Santo Estêvão — Coruche — Montargil — Ponte de Sor — Crato — Portalegre.
120	Alcácer do Sal — Lagos	Alcácer do Sal — Santiago do Cacém — Odemira — Alfambra — Lagos.
121	Santiago do Cacém — Beja	Santiago do Cacém — Ferreira do Alentejo — Beja.
122	Beja — Vila Real de Santo António	Beja — Mértola — Castro Marim — Vila Real de Santo António.
123	Odemira — Mértola (proximidades)	Odemira — Ourique — Castro Verde — Alcaria Ruiva — Mértola (proximidades).
124	Portimão — Alcoutim (proximidades)	Portimão — pôrto de Lagos — Silves — S. Bartolomeu de Messines — Barranco Velho — Cachopo — Alcoutim (proximidades).
125	Vila do Bispo — Vila Real de Santo António	Vila do Bispo — Lagos — Vila Nova de Portimão — Lagoa — Faro — Olhão — Tavira — Vila Real de Santo António.

III) Estradas nacionais de 2.ª classe

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
201	Valença (proximidades) — Braga	S. Pedro da Torre (Valença) — Ponte do Lima — Braga.
202	Viana do Castelo — Melgaço — Monção	Viana do Castelo — Bretiande — Arcos de Valdevez — Lamas de Mouro — Melgaço — Monção.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
203	Darque — Cidadelhe	Darque — Ponte do Lima — Ponte da Barca — Cidadelhe.
204	Ponte do Lima (proximidades) — Santo Tirso	Giesta (Ponte do Lima) — Barcelos — Vila Nova de Famalicão — Santo Tirso.
205	Póvoa de Varzim — Arco de Baulhe	Póvoa de Varzim — Barcelos — Amares — Póvoa de Lanhoso — Cabeceiras de Basto — Arco de Baulhe.
206	Vila do Conde (proximidades) — Bragança (proximidades).	Vila do Conde (proximidades) — Vila Nova de Famalicão — Guimarães — Fafe — Arco de Baulhe — Vila Pouca de Aguiar — Valpaços — Tôrre de D. Chama — Mósca (Bragança).
207	Pôrto (proximidades) — Póvoa de Lanhoso (proximidades).	Alto do Vilar (Pôrto) — Paços de Ferreira — Lousada — Felgueiras — Fafe — Ralde (Póvoa de Lanhoso).
208	Matozinhos — Vale de Ferreiros	Matozinhos — S. Mamede de Infesta — Ermezinde — Vale de Ferreiros.
209	Pôrto — Lustosa	Pôrto (Freixo) — Gondomar — S. Pedro da Cova — Valongo — S. Martinho do Campo — Sobrão — Lustosa.
210	Arco de Baulhe — Entre-os-Rios (proximidades).	Arco de Baulhe — Celorico de Basto — Amarante — Marco de Canaveses — Lamoso — Memorial (Entre-os-Rios).
211	Casais Novos — Sinfães (proximidades) . . .	Casais Novos — Marco de Canaveses — Pala — Ponte de Mosteirô — Sinfães (proximidades).
212	Vila Pouca de Aguiar — S. João da Pesqueira.	Vila Pouca de Aguiar — Pópulo — Alijó — Tua — S. João da Pesqueira.
213	Chaves — Vila Flor (proximidades)	Chaves — Valpaços — Mirandela — Vila Flor (proximidades).
214	Tua — Trindade	Tua — Carrazeda de Anciães — Barracão de Samões (Vila Flor) — Trindade.
215	Vila Flor (proximidades) — Peredo	Vila Flor (proximidades) — Junqueira — Alfândega da Fé — Peredo.
216	Macedo de Cavaleiros (proximidades) — Mogadouro.	Sezulf (Macedo de Cavaleiros) — Macedo de Cavaleiros — Peredo — Ponte de Remondes — Mogadouro.
217	Bragança — Izeda — Ponte de Remondes . .	Bragança — Izeda — Morais — Ponte de Remondes.
218	Bragança — Miranda do Douro	Bragança — Gimonde — Milhão — Outeiro — Caçarelhos — Miranda do Douro.
219	Vimioso (proximidades) — Mogadouro . . .	E. N. 218 — Vimioso — Campo de Vitoras — Algosó — Mogadouro.
220	Pocinho — estação de Freixo de Espada-à-Cinta.	Pocinho — Moncorvo — Carviçais — estação de Freixo de Espada-à-Cinta.
221	Miranda do Douro (proximidades) — Guarda (proximidades).	Miranda do Douro (proximidades) — Sendim — Mogadouro — Lagoaça — estação de Freixo de Espada-à-Cinta (proximidades) — Freixo de Espada-à-Cinta — Barca de Alva — Figueira de Castelo Rodrigo — Pinhel — Arrifana (proximidades da Guarda).
222	Vila Nova de Gaia — Vila Nova de Fozcoá (proximidades).	Vila Nova de Gaia — Avintes — Canedo — Sobrado de Paiva — Sinfães — Resende — Penajóia — Régua (margem esquerda) — S. João da Pesqueira — Portela do Marco (Vila Nova de Fozcoá).
223	Pôrto de Carvoeiro — Ovar	Pôrto de Carvoeiro — Canedo — Souto Redondo — Feira (proximidades) — Ovar.
224	Entre-os-Rios — Estarreja	Entre-os-Rios — Castelo de Paiva — Burgo (Arouca) — Vale de Cambra — Oliveira de Azeméis — Estarreja.
225	Castelo de Paiva — Aguiar da Beira (proximidades).	Castelo de Paiva — Alvarenga — Castro Daire — Vila Nova de Paiva — Aguiar da Beira — Bem Verde.
226	Lamego (proximidades) — Pinhel (proximidades).	Penajóia — Lamego — Tarouca (proximidades) — Moimenta da Beira — Trancoso — Malta (Pinhel).
227	S. João da Madeira — S. Pedro do Sul . . .	S. João da Madeira — Vale de Cambra — S. Pedro do Sul.
228	Castro Daire — Mortágua	Castro Daire — S. Pedro do Sul — Vouzela — Ponte de Ribamá — Campo de Besteiros — Tourigo — Mortágua.
229	Vilarouco — Viseu	Vilarouco — Penedono — Sernancelhe — Aguiar da Beira — Sátão — Viseu.
230	Aveiro (proximidades) — Covilhã	Esgueira (Aveiro) — Águeda — Santa Eulália — Tondela — Carregal — Oliveira do Hospital — Venda de Galizes — Teixeira — Tortosendo — Covilhã — Ponte das Almas (E. N. 111).
231	Viseu — Pedras Lavradas	Viseu — Nelas — Ceia — Alvouco da Serra — Pedras Lavradas.
232	Mangualde — Belmonte (proximidades) . .	Mangualde — Gouveia — Manteigas — Valhelhas — Ponte do Zêzere (Belmonte).
233	Guarda (proximidades) — Castelo Branco	Ponte de Noémi (Guarda) — Sabugal (proximidades) — Penamacor — Castelo Branco.
234	Mira — Mangualde	Mira — Cantanhede — Mealhada — Luso — Mortágua — Santa Comba Dão (proximidades) — Carregal — Nelas — Mangualde.
235	Aveiro — Penacova	Aveiro — Oliveira do Bairro — Anadia — Luso — Penacova.
236	Foz de Arouce (proximidades) — Derreada	Foz de Arouce — Foz do Arouce — Lousã — Castanheira de Pera — Derreada.
237	Marinha das Ondas (proximidades) — Sernache do Bomjardim.	Marinha das Ondas (proximidades) — Louriçal — Pombal — Ancião — Figueiró dos Vinhos — Sernache do Bomjardim.
238	Tomar (proximidades) — Fundão	Vale de Carneiro (Tomar) — Sernache do Bomjardim — Sertã — Oleiros — Orvalho — Silvares — Fundão.
239	Fundão (proximidades) — Monfortinho (proximidades).	Vale de Prazeres (proximidades) — Proença-a-Velha — Medelim — Penha Garcia — Monfortinho (proximidades).
240	Castelo Branco (proximidades) — Termas de Monfortinho.	Cruz da Légua (Castelo Branco) — Ladoeiro — Zebreira — Termas de Monfortinho.
241	Sertã — Vila Velha de Ródão	Sertã — Proença-a-Nova — Vila Velha de Ródão.
242	Leiria — Alfeizerão	Leiria — Marinha Grande — Nazaré — S. Martinho do Pôrto — Alfeizerão.
243	Batalha (proximidades) — Campo Maior . .	S. Jorge (Batalha) — Pôrto de Mós — Tôrres Novas — Golegã — Chamusca — Montargil (proximidades) — Aviz — Santa Eulália — Campo Maior.
244	Sertã (proximidades) — Aviz	Pêso (Sertã) — Chão de Codes — Mação — Gavião — Ponte de Sor — Aviz.
245	Alpalhão — Estremoz	Alpalhão — Crato — Alter do Chão — Fronteira — Sousel — Estremoz.
246	Alpalhão — Elvas	Alpalhão — Castelo de Vide (proximidades) — Portalegre — Arronches — Santa Eulália — Elvas.
247	Peniche (proximidades) — Cascais	Pôrto de Lóbos (Peniche) — Lourinhã — S. Pedro da Cadeira — Ericeira — Sintra — Colares — Cabo Raso — Cascais.
248	Runa — Vila Franca de Xira	Runa — Dois Portos — Sobral de Monte Agraço — Arruda dos Vinhos — Vila Franca de Xira.
249	Sintra — Bemfica	Sintra — Cacém — Amadora — Bemfica.
250	Caxias — Sacavém	Caxias — Cacém — Loures — Caneças — Sacavém.
251	Bombel — Vimieiro	Bombel — Alpendurada — Canha — Coruche — Mora — Pavia — Vimieiro.
252	Montijo (proximidades) — Setúbal	Lançada (Montijo) — Palmela — Setúbal.
253	Comporta — Montemor-o-Novo	Comporta — Alcácer do Sal — Santa Susana — Tôrre da Gadanha — Montemor-o-Novo.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
254	Vila Viçosa — Viana do Alentejo	Vila Viçosa — Redondo — Évora — Aguiar — Viana do Alentejo.
255	Borba — Serpa	Borba — Vila Viçosa — Alandroal — Reguengos de Monsaraz — Moura — Pias — Serpa.
256	S. Manços (proximidades) — Mourão	S. Manços — Reguengos de Monsaraz — Mourão.
257	Alcáçovas — Odivelas	Alcáçovas — estação de Alcáçovas — Viana do Alentejo — Alvito — Odivelas.
258	Alvito — Barrancos	Alvito — Moura — Safara — Barrancos.
259	Grândola — Ferreira do Alentejo	Grândola — Santa Margarida do Sado — Ferreira do Alentejo.
260	Beja — Vila Verde de Ficalho (fronteira)	Beja — Baleizão — Serpa — Vila Verde de Ficalho (fronteira).
261	Comporta — Aljustrel	Comporta — Santiago do Cacém — S. Domingos — Alvalade — Aljustrel.
262	S. Romão (proximidades) — Cercal	S. Romão — Ermidas — Alvalade — Cercal.
263	Odemira (proximidades) — Aljustrel	Telheira (Odemira) — Santa Luzia — Messejana — Aljustrel.
264	Rio de Moinhos (proximidades) — Algez	Rio de Moinhos (proximidades) — Messejana — Ourique — Santana da Serra — S. Bartolomeu de Messines — Algez.
265	Pedrógão (proximidades) — Mértola	Pedrógão (proximidades) — Serpa — Mina de S. Domingos — Mértola.
266	Estação de Odemira — Pôrto de Lagos	Estação de Odemira — Sabóia — Monchique — Pôrto de Lagos.
267	Aljezur — Mértola	Aljezur — Monchique — S. Marcos da Serra — Almodôvar — Mértola.
268	Alfambra — Cabo de S. Vicente	Alfambra — Borda — Vila do Bispo — Sagres — Cabo de S. Vicente.
269	Silves — Ferreiras	Silves — Alcantarilha — Paço — Ferreiras.
270	Portela de Messines — Tavira	Portela de Messines — Boliqueime — Loulé — S. Braz de Alportel — Tavira.

IV) Estradas nacionais de 3.ª classe

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
301	Caminha — Melgaço (fronteira)	Caminha — Paredes de Coura — Extremo — Sistelo (proximidades) — Melgaço — S. Gregório (fronteira).
302	Vila Nova da Cerveira (proximidades) — Viana do Castelo (proximidades)	Breia (Vila Nova da Cerveira) — Covas — Outeiro — Meadela (Viana do Castelo).
303	Candemil — Arcos de Valdevez	Candemil — S. Bento da Porta Aberta — Paredes de Coura — Arcos de Valdevez.
304	Monção — Santa Marta de Penaguião	Monção — Merufe — Sistelo — Bouças — Soajo — Cidadelhe — Covide — Vieira — Aboim — Mondim de Basto — Ermelo — Fornelos — Santa Marta de Penaguião.
305	Âncora (proximidades) — Barca do Lago	Gontinhães (Ancora) — Lanheses — Geraz — Murjães — Vila de Punhe — Palme — Barca do Lago.
306	Paredes de Coura — Modivas (proximidades)	Paredes de Coura — Labrujô — Ponte do Lima — Freixo — Ponte de Anhel — Barcelos — Junqueira — Vilarinho — Soutelo (Modivas).
307	Ponte do Lima — Portela de Leonte	Ponte do Lima — Bualhosa — Terras do Bouro — Covide — Portela de Leonte.
308	Viana do Castelo (proximidades) — Gimonde (Bragança)	Ola (Viana do Castelo) — Balugães — Pico de Regalados — Vila Verde — Cadedelas — Amares — Vilar da Veiga — Cabril — Montalegre — Cortigos — Outeiro Sêco — Travancos — Sandim — Santalha — Landedo — Moimenta (proximidades) — Parâmio — Cova da Lua — França — Guadramil — Deilão — Babe — Gimonde (proximidades de Bragança).
309	Santagães — Fafe (proximidades)	Santagães — Vila Nova de Famalicão — Portela de Santa Maria — Braga — Falperra — Bom Jesus — Citânia de Briteiros — Prazins — Rendufe — Paços (Fafe).
310	Póvoa de Lanhoso — Caniços	Póvoa de Lanhoso — Taipas — Sande — Pevidem — Riba de Ave — Delães — Caniços (proximidades de Rebordões).
311	Fafe — Serapicos (Carrizado de Montenegro)	Fafe — Cabeceiras de Basto — Ladeiro — Casal — Boticas — Vidago — Loivos — Serapicos.
312	Sapiãos — S. Vicente	Sapiãos — Boticas — Ribeira de Pena — Santa Eulália — Mondim de Basto — Fridão — Amarante — Livração — Canaveses (Marco de Canaveses) — Vila Cova — Boelhe — Rio de Moinhos — S. Vicente.
313	Ribeira de Pena (proximidades) — Moimenta da Beira (proximidades)	Póvoa (Ribeira de Pena) — Alvaldia — Vila Real — Alvações — Régua — Armamar — Sarzedo (proximidades de Moimenta da Beira).
314	Chaves — Vila Flor (proximidades)	Chaves — Serapicos — Carrizado de Montenegro — Murça — Milhais — Abreiro — Vila Flor (proximidades).
315	Rebordelo — Lagoaça (proximidades)	Rebordelo — Vale de Salgueiro — Mirandela — Cedães — Sambade — Alfândega da Fô — Parada — Quebradas — Lagoaça (proximidades).
316	Salgueiros — Lamas de Podence	Salgueiros — Vinhais — Ousilhão — Zóio — Espadanedo — Lamas de Podence.
317	Macedo de Cavaleiros — Vimioso	Macedo de Cavaleiros — Vinhais — Izeda — Garção — Vimioso.
318	Vilarinho — Agua Longa	Vilarinho — Carriça — Camposa — Agua Longa.
319	Santo Tirso — Entre-os-Rios (proximidades)	Santo Tirso — Monte Córdova — Paços de Ferreira — Cristelo — Vila Cova — Baltar — Sobreira — Vilar Curveira (Entre-os-Rios).
320	Lousada — S. Lourenço do Douro	Lousada — Meinedo — Penafiel — Abragão — Lamoso — S. Lourenço do Douro.
321	Carneiro — Castro Daire (proximidades)	Carneiro — Campelo — Ponte de Mosteirô — Sinfães — Alhões — Castro Daire (proximidades).
322	Vila Real — Alijó	Vila Real — Sabrosa — Cheires — Favaio — Alijó.
323	Balsa — Cavernais	Balsa — Sabrosa — Pinhão — Tabuço — Moimenta da Beira — Caria — Vila Nova de Paiva — Cavernais.
324	Vila Flor (proximidades) — Sabugal (proximidades)	Carvalho de Egas (proximidades de Vila Flor) — Vilarinho da Castanheira — estação de Freixo de Numão — Touça — Meda — Marialva — Pinhel — Aldeia Nova — Amoreira — Seixo — Sabugal.
325	Moncorvo (proximidades) — Barca de Alva (proximidades)	Ponte de Sabor — Moncorvo — Maçores — Barca de Alva (proximidades).
326	Espinho — S. Pedro do Sul (proximidades)	Espinho — Nogueira — Lourosa — Mansores — Arouca — Moldes — Cabreiros — Bordonhos (S. Pedro do Sul).
327	Mansores — S. Jacinto	Mansores — S. João da Madeira — Agoncida — Ovar — Carregal — Torreira — S. Jacinto.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos o intermédios
328	Vale de Cambra (proximidades) — Parauho de Arce.	Pinheiro Manso (Vale de Cambra) — Castelões — Sever do Vouga — Paracela — Talhadas — Macieira de Alcobã — Parauho de Arce.
329	Mondim da Beira (proximidades) — estação de Gouveia (proximidades).	Mondim da Beira (proximidades) — S. Jorge de Tarouca — Vila Nova de Paiva — Sátão — Penalva do Castelo — Chãs de Tavares — estação de Gouveia — Cabra.
330	Aguiar da Beira — Gouveia	Aguiar da Beira — Penaverde — Ponte de Juncas — Nabais — Gouveia.
331	Sendim — Longroiva	Sendim — Penedono — Ranhados — Meda — Longroiva.
332	Estação de Almendra — Zebreira	Estação de Almendra — Figueira de Castelo Rodrigo — Almeida — Vilar Formoso — Aldeia do Ponte — Aldeia do Bispo — Penamacor — Medelim — Idanha-a-Velha — Alcafozes — Zebreira.
333	Vagos — Vouzela	Vagos — Palhaça — Agueda — Ferreiros — Talhadas — Cambarinha — Vouzela.
334	Mira (Lagoa) — Cancela (proximidades)	Lagoa de Mira — Mira — Vilarinho — Mogofores — Boialvo — Mortasel — S. João — estação do Treixedo — Cancela (proximidades).
335	Aveiro — Lavariz	Aveiro — Lamarosa — Cantanhede — Lavariz.
336	Belfiar — estação de Souselas (proximidades)	Belfiar — Boialvo — Luso — Pampilhosa do Botão — Botão — Souselas — estação de Souselas — Fornos.
337	Ponte de Ribamá — Secarias	Ponte de Ribamá — Figueiró — Parada — S. Gemil — Oliveira do Conde — Miões — Tábua — Secarias.
338	Vide — Guarda (proximidades)	Vide — Portela do Arão — Lagoa Comprida — Penhas Douradas — Trinta — Guarda (proximidades).
339	Seia — Covilhã	Seia — Sabugueiro — Penhas da Saúde — Covilhã.
340	Estação de Pinhel — Almeida	Estação de Pinhel — Freixedos — Lamegal — Atalaia — Almeida.
341	Paião (proximidades) — Coimbra (proximidades).	Paião (proximidades) — Paião — Alqueidão — Verride — Almeal — Coimbra (proximidades).
342	Carricho (apeadeiro) — Avô	Carricho (apeadeiro) — Lourical — Soure — Condeixa — Vila Sêca — Miranda do Corvo — Lousa — Góis — Arganil — Secarias — Avô.
343	Cerdeira — estação de Penamacor (proximidades).	Cerdeira — Feijão — Meãs — Cebola — Paul — Fundão — Valverde — Fatela — estação de Penamacor (proximidades).
344	Avô — Alvares	Avô — Meãs — Vidual — Trinhão — Soutelinho — Alvares.
345	Belmonte (proximidades) — Alcaide (proximidades).	Belmonte (proximidades) — Belmonte — Caria — Capinha — estação de Penamacor — Alcaide (proximidades).
346	Alcaria — Penamacor (proximidades)	Alcaria — Peroviseu — Capinha — Penamacor (proximidades).
347	Alhadas — Castanheira de Pêra	Alhadas (proximidades) — Alhadas — estação de Montemor — Montemor-o-Velho — Condeixa — Penela — Espinhal — Castanheira de Pêra.
348	Estação de Reveles (proximidades) — Amêndoa.	Estação de Reveles (proximidades) — Sêro ventoso — Soure — Alverge — Anção — Alvaiázere — Ferreira do Zêzere — Vila de Rei — Amêndoa.
349	Praia de Vieira — Torrões Novas	Praia de Vieira — Vieira — Monte Real — Bidoeira — Memória — Vila Nova de Ourém — Charneca — Torrões Novas.
350	Leiria (proximidades) — Cambas	Leiria (Calçada do Bravo) — Caranguejeira — Albergaria dos Doze — Alvaiázere — Figueiró dos Vinhos — Pedrogão Grande — Madeirã — Cambas.
351	Álvaro (proximidades) — Envendos	Proximidades de Álvaro — Álvaro — Oleiros — Sobreira Formosa — Maxiais — S. Pedro do Esteval — Envendos.
352	Souto da Casa (proximidades) — Escalos de Baixo.	Souto da Casa (proximidades) — S. Vicente da Beira — Alcains — Escalos de Cima — Escalos de Baixo.
353	Ponte de S. Gens — Rosmaninhal	Ponte de S. Gens — Idanha-a-Nova — Ponte do Aravil — Rosmaninhal.
354	Penha Garcia (proximidades) — Galisteu	Penha Garcia (proximidades) — Alcafozes — Idanha-a-Nova — Ladoeiro — Monforte — Galisteu.
355	Vila Velha de Ródão (proximidades) — Cabeço Vermelho.	Vila Velha de Ródão (proximidades) — Malpica — Galisteu — Rosmaninhal — Segura — Cabeço Vermelho.
356	Martingança — Alvaiázere (proximidades)	Martingança — Maceirinha — Batalha — Fátima — Vila Nova de Ourém — Pissões — Venda Nova — Alvaiázere.
357	Caranguejeira — estação da Lamarosa	Caranguejeira — Santa Catarina — Fátima — Amoreira — Terras Pretas — estação da Lamarosa.
358	Torrões Novas (proximidades) — estação de Mouriscas.	Torrões Novas (proximidades) — Lamarosa — Santa Cita — Barragem de Castelo do Bode — Aldeia do Mato — Sardoal — Mouriscas — estação de Mouriscas.
359	Ponte de Abrantes — Portalegre (proximidades).	Ponte de Abrantes — Alferrarede — Mouriscas — Mação — Envendos — Nisa — Póvoa e Meadas — Santo António das Areias — Marvão — Pedra do Ouro (Portalegre).
360	Foz do Arelho — Fátima (proximidades)	Foz do Arelho — Caldas da Rainha — Turquel — Valverde — Mira — Montelo (Fátima).
361	Lourinhã — Barreira Alva	Lourinhã — Bombarral — Vermelha — Rio Maior — Alcanede — Alcanena — Barreira Alva.
362	Batalha — Portela	Batalha — Pôrto de Mós — Marinha — Alcanede — Portela.
363	Pinheiro Grande — Crato	Pinheiro Grande — Bemposta — Aldeia do Mato — Crato.
364	Nisa — Vale de Açor	Nisa — Arez — Torre das Vargens — Vale de Açor.
365	Olhalvo (proximidades) — Entroncamento	Boa Vista — Olhalvo — Ota — Aveiras de Cima — Almoester — Santarém — Ribeira de Santarém — Alcanhões — Vale de Figueira — Azinhaga — Golegã — Entroncamento.
366	Palhoça — Azambuja (proximidades)	Palhoça — Cercal — Alcoentre — Ponte da Guarita (Azambuja).
367	Paul de Magos — Vale de Zêbro	Paul de Magos — Lamarosa — Barracão — Vale de Zêbro.
368	Santarém (proximidades) — Santa Justa (proximidades).	Tapada (Santarém) — Alpiarça — Santa Justa (proximidades).
369	Estação de Chança — Monforte	Estação de Chança — Alter do Chão — Cabeço de Vide — Monforte.
370	Sêda (proximidades) — Casa Branca	Sêda (proximidades) — Sêda — Aviz — Pavia — Arraiolos — Graça do Divor — Casa Branca.
371	Monforte (proximidades) — Campo Maior (fronteira).	Monforte (proximidades) — Assumar — Arronches — Degolados — Campo Maior — Fronteira.
372	Montinho (proximidades) — Elvas (proximidades).	Montinho (proximidades) — Casa Branca — Sousel — Veiros — Conceição — Elvas (proximidades).
373	Ougueta — Redondo	Ougueta — Campo Maior — Elvas — Juromenha — Alandroal — Redondo.
374	Carmões — Loures	Carmões — Dois Portos — Póvoa da Galega — Cabeço de Montachique — Loures.
375	Alcainça — Sintra	Alcainça — estação de Mafra — Cheleiros — Odrinhas — Azenhas do Mar — Colares — Sintra.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
376	Canha (proximidades) — Mora	Canha (proximidades) — estação do Lavre — Mora.
377	Almada — Monte da Caparica — Castelo de Sezimbra (proximidades).	Almada — Monte da Caparica — Charneca — Apostiça — Alfaria — Castelo de Sezimbra (proximidades).
378	Seixal — Sezimbra	Seixal — Arrentela — Torre — Santa Ana — Sezimbra.
379	Cabo Espichel — estação de Palmela	Cabo Espichel — Santa Ana — Vila Nogueira — Vendas de Azeitão — Palmela — estação de Palmela.
380	Lavre — Évora	Lavre — Vendas Novas — Cabrela — Santa Susana — Alcáçovas — estação de Alcáçovas — estação de Tojal — Évora.
381	Estremoz — Reguengos de Monsaraz	Estremoz — Aldeia da Serra — Redondo — Caridade — Reguengos de Monsaraz.
382	Torroal — S. Romão	Torroal — Vale de Guiso — S. Romão.
383	Torrão — Aljustrel	Torrão — Santa Margarida do Sado — Canhestres — Aljustrel.
384	Viana do Alentejo — Alqueva	Viana do Alentejo — Oriola — Portel — Alqueva.
385	Mourão — Vila Verde de Ficalho	Mourão — Granja — Amareleja — Safara — Sobral da Adiça — Vila Verde de Ficalho.
386	Brinches — Barrancos	Brinches — Moura — Póvoa — Amareleja — Barrancos.
387	Ferreira do Alentejo (proximidades) — Vila de Frades.	Ferreira do Alentejo (proximidades) — Faro do Alentejo — Cuba — Vila de Frades (Vidigueira).
388	Alqueva (proximidades) — estação de Baleizão.	Alqueva (proximidades) — Alqueva — Marmelar — Baleizão — estação de Baleizão.
389	Cercal — Garvão	Cercal — Colos — Santa Luzia — Garvão — E. N. 124.
390	A da Bela — Vila Nova de Milfontes	A da Bela — S. Domingos — Cercal — Vila Nova de Milfontes.
391	Castro Verde — estação de Serpa	Castro Verde — Entradas — Trindade — Salvada — Quintos — estação de Quintos — estação de Serpa.
392	S. Marcos de Ataboeira — Brinches	S. Marcos da Ataboeira — Salto — Mosteiro — Amendoeira — Aldeia Nova — estação de Pias — Brinches.
393	Foz do rio Mira — Almodôvar	Foz do rio Mira — Odemira — Sabóia — Sant'Ana da Serra — Almodôvar.
394	Estação de Aljustrel — Martim Longo	Estação de Aljustrel — Entradas — S. Marcos da Ataboeira — Herdade — Martim Longo.
395	Almodôvar — Albufeira	Almodôvar — S. Barnabé — Alte — Paço de Paderne — Albufeira.
396	Barranco Velho — Quarteira	Barranco Velho — Querença — Loulé — Quarteira.
397	Cachopo — Tavira	Cachopo — Águas de Ferros — Tavira.
398	Olhão — Azinhal	Olhão — Moncarapacho — Santa Catarina — Águas de Ferros — Cortelha — Azinhal.

V) Estradas nacionais de 3.ª classe

(Ramaís)

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
1-1	Para a estação de Alverca	E. N. 1 — estação de Alverca.
1-2	Alverca — Bulhaco	Alverca — Bulhaco.
1-3	Para o cais do Carregado	E. N. 1 — cais do Carregado.
1-4	Marés — Ponte da Prezada	Marés — Paula — Ponte da Prezada.
1-5	Para o Cercal	E. N. 1 — Cercal.
1-6	Para a estação de Albergaria dos Doze	Estação de Albergaria dos Doze — E. N. 350.
1-7	Condeixa — estação de Taveiro	Condeixa — Taveiro — estação de Taveiro.
1-8	Para a estação da Mealhada	E. N. 1 — estação da Mealhada.
1-9	Para Curia	E. N. 1 — estação da Curia — Termas da Curia.
1-10	Para a estação de Sarnada	E. N. 1 — estação de Sarnada.
1-11	Albergaria-a-Nova — estação de Salreu	Albergaria-a-Nova — Soutelo — Salreu — estação de Salreu.
1-12	Três Estradas — Beire	Três Estradas (E. N. 11) — S. João de Ver — Beire.
1-13	Picôto — estação de Esmoriz	Picôto — Mozelos — Esmoriz — estação de Esmoriz.
1-14	Pedroso — Crestuma	Pedroso — Seixo Alvo — Crestuma.
1-15	Carvalhos — estação da Granja	Carvalhos — Perozinho — Serzedo — Granja (estação).
1-16	Para a E. N. 109	Vila Nova de Gaia — E. N. 109.
2-1	Para a estação de Sabugosa	E. N. 2 — estação de Sabugosa.
2-2	Para a estação de Santa Comba Dão	E. N. 2 — estação de Santa Comba Dão.
2-3	Raiva (proximidades) — Cruz de Souto	Raiva (proximidades) — Silveirinho — Cruz de Souto.
3-1	Para a estação de Azambuja	Azambuja — estação da Azambuja — cais do Tejo.
3-2	Para Valada	E. N. 3 — estação de Reguengo — Valada.
3-3	Cartaxo — Reguengo	Cartaxo — Sant'Ana — Valada — Reguengo.
3-4	Para a estação do Vale de Santarém	E. N. 3 — estação do Vale de Santarém.
3-5	Para a estação de Santarém	E. N. 3 — estação de Santarém.
3-6	Para Alcanhões	E. N. 3 — Alcanhões.
3-7	Para a estação do Entroncamento	E. N. 3 — estação do Entroncamento.
3-8	Para a estação da Barquinha	E. N. 3 — estação da Barquinha.
3-9	Para a estação da Praia do Ribatejo	E. N. 3 — estação da Praia do Ribatejo.
3-10	Para a estação de Alferrarede	E. N. 3 — estação de Alferrarede.
4-1	Para o Pôrto das Nascentes	E. N. 4 — Pôrto das Nascentes.
5-1	Para a estação de Alcácer do Sal	E. N. 5 — estação de Alcácer do Sal.
5-2	Para a E. N. 2	Morzela (proximidades) — E. N. 2.
6-1	Moscavide — Sacavém	Moscavide — Sacavém.
6-2	Buraca — Linda-a-Pastora	Buraca — Carnaxide — Linda-a-Pastora.
6-3	Boa Viagem — Bica	Boa Viagem — Estádio Nacional — Queijas — Bica.
6-4	Para a Cartuxa	Caxias — Cartuxa (E. N. 250).
6-5	Paço de Arcos — Estoril	Paço de Arcos — Oeiras — Parede — S. Pedro do Estoril.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
6-6	Para Oeiras	E. N. 6—estação de Oeiras—Oeiras.
6-7	Para S. Domingos de Rana	E. N. 6—Carcavelos—S. Domingos de Rana.
6-8	Alto do Estoril—Alcoitão	Alto do Estoril—Alcoitão (E. N. 9).
8-1	Ponte de Lousa—Pero Pinheiro	Ponte de Lousa—Almargem—Pero Pinheiro.
8-2	Para Lourinhã	Perna de Pau—Carrasqueira—Lourinhã.
8-3	Para a estação do Ramalhal	E. N. 8—estação do Ramalhal.
8-4	Alcobaça—Nazaré	Alcobaça—Valado—Nazaré.
9-1	Cascais—Linhó	Cascais—Malveira da Serra—Linhó.
9-2	Murgeira—Pero Negro	Murgeira—Gradil—Enxara do Bispo—Pero Negro.
10-1	Corroios—Trafaria	Corroios—Areeiro—Costa de Caparica—Trafaria.
10-2	Para o pôrto do Estaleiro	Paio Pires—pôrto do Estaleiro.
10-3	Para Lavradio	Coina—Palhais—Barreiro—Lavradio.
10-4	Para a Arrábida	Setúbal—Outão—Portinho da Arrábida—Arrábida.
10-5	Para Samora Correia	E. N. 10—Samora Correia.
11-1	Para a estação do Lavradio	E. N. 11—Lavradio—estação do Lavradio.
11-2	Moita—Coina	Moita—Coina.
11-3	Para o pôrto de Lançada	E. N. 11—pôrto de Lançada.
12-1	Para a estação de Rio Tinto	Pôrto (E. N. 12)—estação de Rio Tinto.
13-1	Para a estação de Vilar do Pinheiro	E. N. 13—estação de Vilar do Pinheiro.
13-2	Para a estação de Mindelo	E. N. 13—estação de Mindelo.
13-3	Para Castelo do Neiva	Ponte sobre o Neiva—Castelo do Neiva—Auha (proximidades do rio Lima).
13-4	Para a praia do Cabedelo	E. N. 13—praia do Cabedelo.
13-5	Para Santa Luzia	Viana do Castelo—Citânia—Santa Luzia.
13-6	Para a estação de Montedor	E. N. 13—estação de Montedor.
13-7	Para a estação de S. Pedro da Tôrre	E. N. 13—estação de S. Pedro da Tôrre.
13-8	Para as muralhas de Valença	E. N. 13—muralhas de Valença.
13-9	Para o cais do rio Minho	E. N. 13—cais do rio Minho.
15-1	Para a estação de Valongo	Valongo—estação de Valongo.
15-2	Arvôres—Recarei (E. N. 319-1.)	Arvôres (E. N. 15)—Terronhas—Recarei (E. N. 319-1.).
15-3	Para a estação de Vilarinho das Azenhas	E. N. 15—S. Pedro—estação de Vilarinho das Azenhas.
15-4	Para a estação de Sendas	E. N. 15—Vila Franca—estação de Sendas.
16-1	Para a estação de Aveiro	E. N. 16—estação de Aveiro.
16-2	Albergaria-a-Velha—S. João de Loure	Albergaria-a-Velha—Alquerubim—S. João de Loure.
16-3	Vale Maior—Oliveira de Azeméis	Vale Maior—Ribeira de Frágoas—Palma—Oliveira de Azeméis.
16-4	Para a estação de Mossamedes	E. N. 16—estação de Mossamedes.
16-5	Para a estação de Bodiosa	E. N. 16—estação de Bodiosa.
16-6	Para a estação de Fornos de Algodres	E. N. 16—estação de Fornos de Algodres.
16-7	Para a estação da Guarda	E. N. 16—estação da Guarda.
16-8	Para a estação de Vilar Formoso	E. N. 16—estação de Vilar Formoso.
17-1	Para Espinhal	E. N. 17—Semide—Pedreira—Miranda do Corvo—Espinhal.
17-2	Para Vale de Coice	E. N. 17—Cruz de Souto—S. Paio—Barragem sobre o Mondego—Vale de Coice.
18-1	Para Valhelhas	E. N. 18—Vale da Estrêla—Valhelhas (proximidades).
18-2	Para a estação de Benespera	E. N. 18—Benespera—estação de Benespera.
18-3	Teixoso (proximidades)—Moita (proximidades)	Teixoso (proximidades)—Caria—Moita (proximidades).
18-4	Para Tortosendo	E. N. 18—Tortosendo.
18-5	Para a estação de Castelo Novo	E. N. 18—estação de Castelo Novo.
18-6	Para a estação de Lardosa e Lousa	E. N. 18—estação de Lardosa—Lousa.
18-7	Castelo Branco—Malpica	Castelo Branco—S. Martinho—Malpica.
18-8	Para o pôrto de Vila Velha de Ródão	E. N. 18—Pôrto de Vila Velha de Ródão.
18-9	Para a estação de Portalegre	E. N. 18—estação de Portalegre.
101-1	Para o monte de Faro	E. N. 101—monte de Faro.
101-2	Palmeira—Martim	Palmeira (E. N. 101)—Graça—Pousa—Martim (E. N. 103).
101-3	Guimarães—Penha	Guimarães—Penha—S. Romão.
101-4	Para Pousada (Vizela)	E. N. 101—Cachada—Lagares—Pousada.
101-5	Lixa—Celorico de Basto	Lixa—Recamonde—Celorico de Basto.
101-6	Ponte de Padronelo—estação de Marco de Canaveses	Ponte de Padronelo—Jazente—Folhada—Tabuado—estação de Marco de Canaveses.
102-1	Para a estação de Grijó e E. N. 15	E. N. 102—estação de Grijó—Cortiço—E. N. 15.
102-2	Para a estação do Pocinho	E. N. 16—estação do Pocinho.
102-3	Para a estação do Coa	E. N. 102—estação do Coa.
102-4	Para Trancoso	Cruz da Galega (E. N. 102)—Trancoso.
103-1	Barcelos—Esposende	Barcelos—Palmeira de Faro—Esposende.
103-2	Sequeira—Ronfe	Sequeira—estação de Tadim—Tebosa—Guisande—Airão—Ronfe (E. N. 206).
103-3	Para o Bom Jesus	E. N. 103—Bom Jesus—E. N. 309.
103-4	Para Pincães	E. N. 103—Pincães.
103-5	Chaves (proximidades)—fronteira	Chaves (proximidades)—Vila Verde—fronteira.
103-6	Sobreiró—Gestosa (proximidades)	Sobreiró—Revelhe—Gestosa (proximidades).
103-7	Bragança—Portelo (fronteira)	Bragança—França—Portelo—fronteira.
104-1	Para a estação da Trofa	E. N. 104—estação da Trofa.
105-1	Merouços—Aldeia Nova (Agrela)	Merouços—Lamelas—Aldeia Nova (Agrela).
106-1	Lagoas—Lousada	Lagoas (E. N. 106)—Lousada.
106-2	Sequeiros—Paredes	Sequeiros (E. N. 106)—Paredes.
106-3	Ribeira—Mouriz	Ribeira (E. N. 106)—Paço de Sousa—Cete Mouriz.
108-1	Para o cais de Bitetos	E. N. 108—cais de Bitetos.
108-2	Para a estação de Aregos	E. N. 108—Casa Nova—estação de Aregos.
108-3	Para a estação de Barqueiros	E. N. 108—estação de Barqueiros.
108-4	Para a estação da Rêde	E. N. 108—estação da Rêde.
108-5	Para a estação de S. Mamede de Riba Tua	E. N. 108—estação de S. Mamede de Riba Tua.
109-1	Para a estação de Valadares	Valadares—estação de Valadares.
109-2	Espinho—Vila Nova de Gaia	Espinho—Espírito Santo—Vilar do Paraíso—Vila Nova de Gaia.
109-3	Para o campo de aviação de Espinho	Espinho (proximidades)—campo de aviação.
109-4	Silvade—Agoncide	Silvade—Gondesende—Beire—Gondufe—Feira—estação da Feira—Agoncide.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
109-5	Estarreja — ria de Aveiro	Estarreja — Veiros — Pardelhas — Esteiro — Ria de Aveiro (E. N. 327).
109-6	Aveiro — Costa Nova	Aveiro — Gafanha — Barra — Costa Nova.
109-7	Figueira da Foz	E. N. 109 — Cova de Serpa — Figueira da Foz.
109-8	Monte Redondo — Pedrógão	Monte Redondo — Coimbra — Pedrógão.
109-9	Para a estação de Leiria	E. N. 109 — estação de Leiria.
110-1	Para a estação de Ceira	E. N. 110 — estação de Ceira.
110-2	Conraria — Casais	Conraria — Santa Clara — Bencada — Cais — E. N. 110-3.
110-3	Marco dos Pereiros — apeadeiro dos Casais	Marco dos Pereiros — Albergaria — Valongo — apeadeiro dos Casais.
110-4	Para a estação de Santa Cita	E. N. 110 — estação de Santa Cita.
111-1	Cidreira — Coimbra	Cidreira — Coimbra.
113-1	Tomar — Convento de Cristo	Tomar — Convento de Cristo.
114-1	Matueira — Caldas da Rainha	Matueira — Caldas da Rainha.
114-2	Ponte de Freiria — estação do Setil	Ponte de Freiria (E. N. 114) — Almoester — Cartaxo — estação do Setil.
114-3	Coruche — Salvaterra de Magos	Coruche — Salvaterra de Magos.
114-4	Évora — Valeira	Évora — Valeira (E. N. 370).
115-1	Para Cercal	E. N. 115 — Rocha Forte — Cercal.
115-2	Para Tórres Vedras (proximidades)	E. N. 115 — Maxial — Vale de Paxis — Ponte de Rei (E. N. 9).
115-3	Freiria — Cadafais	Freiria — Santana de Carnota — Cadafais.
115-4	Para Carregado	E. N. 115 — Arruda dos Vinhos — Cadafais — Carregado.
115-5	Para a estação da Póvoa de Santa Iria	E. N. 115 — Póvoa de Santa Iria — estação da Póvoa de Santa Iria.
117-1	Pendão — Carenque	Pendão — Carenque.
117-2	Queluz — Algés	Queluz — Carnaxide — Algés.
118-1	Benavente — Santo Estêvão	Benavente — Santo Estêvão.
118-2	Salvaterra de Magos — estação de Muge	Salvaterra — Barca da Palhota — estação de Muge (E. N. 118).
118-3	Para a estação do Tramagal	E. N. 118 — estação do Tramagal.
118-4	Para o cais do Tejo (Tramagal)	E. N. 118 — cais do Tejo (Tramagal).
120-1	Santiago do Cacém — cabo de Sines	Santiago do Cacém — Sines — cabo de Sines.
120-2	Para Sines	E. N. 120 — Morgovel — Proença — Sines.
122-1	Para Alcoutim	E. N. 122 — Alcoutim.
121-1	Para a estação de Ermidas	E. N. 121 — estação de Ermidas.
123-1	S. Martinho das Amoreiras — Colos	S. Martinho das Amoreiras — estação das Amoreiras — Colos.
124-1	Silves — Lagoa	Silves — Lagoa.
124-2	Martim Longo — Ameixial	Martim Longo — Ameixial.
125-1	Para a estação de Lagos	E. N. 125 — estação de Lagos.
125-2	Para a estação de Albufeira	E. N. 125 — estação de Albufeira.
125-3	Para a estação de Boliqueime	E. N. 125 — estação de Boliqueime.
125-4	S. João da Venda — Loulé	S. João da Venda — Loulé.
125-5	Para a estação de Fusetas	E. N. 125 — estação de Fusetas.
125-6	Para Castro Marim	E. N. 125 — estação de Castro Marim.
125-7	Para a praia de Monte Gordo	E. N. 125 — praia de Monte Gordo.
125-8	Para a estação de Monte Gordo	E. N. 125 — estação de Monte Gordo.
202-1	Souto — Prova	Souto — Santar — Prova.
202-2	Azere — Sistelo (proximidades)	Azere — Sá — Sistelo (proximidades).
202-3	Lamas de Mouro — Castro Laboreiro	Lamas de Mouro — Castro Laboreiro.
203-1	Para o cais de Darque	E. N. 203 — cais de Darque.
203-2	Para a estação de Darque	E. N. 203 — estação de Darque.
203-3	Para o cais do Carregadouro	S. Martinho da Gândara — cais do Carregadouro.
204-1	Para a estação de Tamel	Aborim — Tamel.
204-2	Para a estação de Midões	Midões — largo da estação de Midões.
204-3	Para a estação de Nine	Viatodos — Nine.
204-4	Ávidos — Ponte de Negrelos	Ávidos — Landim — Delães — estação de Negrelos — Ponte de Negrelos (E. N. 105).
205-1	Vila Sêca — Fão (proximidades)	Vila Sêca — Fonte Boa — Fão (proximidades).
205-2	Neves — Covas do Bouro	Neves — Lamoso — Covas (Terras do Bouro).
206-1	Tôrre de D. Chama — Vila Nova das Patas	Tôrre de D. Chama — Valbom — Vila Nova das Patas.
207-1	Para a estação de Ermezinde	Codiceira — Alfega — Cabeda — Ermezinde — estação de Ermezinde — E. N. 208.
207-2	Santa Margarida — Caldas de Vizela	Santa Margarida — Barrosas — Pousada — Caldas de Vizela.
207-3	Rande — estação de Caide	Rande — Alentém — estação de Caide.
207-4	Para Pinheiro (proximidades)	E. N. 207 — Pinheiro — E. N. 101-5. ^a
207-5	Arosa — Guimarães	Arosa — S. Torcato — Guimarães.
208-1	Para a estação de Ermezinde	E. N. 208 — estação de Ermezinde.
209-1	S. Pedro da Cova — Aguiar de Sousa	S. Pedro da Cova — Aguiar de Sousa.
209-2	Raimonde (proximidades) — Ponte Nova (proximidades)	Raimonde (proximidades) — Roriz — Negrelos — Ponte Nova — (E. N. 105).
211-1	Fôfo — Amarante	Fôfo — estação de Vila Meã — Mó — Pinheiro (Amarante).
211-2	Para a estação do Juncal	E. N. 211 — Juncal — estação do Juncal.
213-1	Vilarandelo — Bençoães (proximidades)	Vilarandelo — Santa Valha — Sonim — Bençoães (proximidades).
217-1	Estrada de turismo para Cabeça Boa	Ponte do Loreto — Santuário de Cabeça Boa — E. N. 217.
218-1	Para a ponte internacional de Quintanilha	E. N. 118 — ponte internacional de Quintanilha.
221-1	Para a estação de Duas Igrejas	E. N. 221 — estação de Duas Igrejas.
221-2	Sendim — Campo de Viboras	Sendim — Atenor — Teixeira — Campo de Viboras.
221-3	Para a estação de Variz	E. N. 221 — estação de Variz.
221-4	Para a estação de Mogadouro	E. N. 221 — estação de Mogadouro.
221-5	Para o pôrto da Carne	E. N. 221 — Pêra de Moço — Avelãs de Ambom — Pôrto da Carne.
222-1	Para Sardoura	E. N. 222 — Sardoura — E. N. 224.
222-2	S. João da Pesqueira — estação da Ferradosa	S. João da Pesqueira — estação da Ferradosa.
222-4	Orta — estação do Vesúvio	Orta — ponte sobre o Tejo — estação do Vesúvio.
224-1	Farrapa — Insua	Farrapa — Cardeal — Carregosa — Insua.
224-2	Alumieira — Béstida	Alumieira — Avanca — estação de Avanca — Pardilhó — Banheiro — Esteiro — Béstida.
224-3	Santo Amaro — Castêlões	Santo Amaro — Santiais — Pinheiro da Bemposta — Palmaz — Ossela — Castêlões.
226-1	Para Cambres e E. N. 222	E. N. 226 — Cambres — E. N. 222.
226-2	Lamego — Tabuaço (proximidades)	Lamego — Queimadela — Armamar — Barcos — Tabuaço — E. N. 323.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
226-3	Tarouca (proximidades) — Mezio	Tarouca (proximidades) — Tarouca — Várzea da Serra — Mezio.
226-4	Para a estação de Vila Franca das Naves	E. N. 226 — estação de Vila Franca das Naves.
227-1	Carro Quebrado — Oliveira de Azeméis	Carro Quebrado — Bustelo — Oliveira de Azeméis.
228-1	Vouzela — Nossa Senhora do Castelo	Vouzela (proximidades) — Nossa Senhora do Castelo.
229-1	Penedono (proximidades) — Trancoso (proximidades)	Penedono (proximidades) — E. N. 229 — Antas — Terranho — Trancoso (proximidades).
229-2	Douro Calvo — Rio de Moinhos	Douro Calvo — Rio de Moinhos.
230-1	Eixo — Quintãs	Eixo — Oliveirinha — Quintãs.
230-2	Para Angeja	E. N. 230 — S. João de Loure — Angeja.
230-3	Para o Caramulo	E. N. 230 — Caramulo.
230-4	Para Cabeço da Neve (Caramulo)	E. N. 230-4 — Cabeço da Neve.
230-5	Para a estação de Tondela	E. N. 230 — estação de Tondela.
230-6	Oliveira do Hospital — Candosa	Oliveira do Hospital — Bobadela — Oliveirinha — Covas — Candosa.
230-7	Para a E. N. 18	E. N. 230 (proximidades da Covilhã) — E. N. 18.
231-1	Bainca de Oliveira — Silgueiro	Bainca de Oliveira — Silgueiro.
231-2	Santar (proximidades) — Ervedal	E. N. 231 — Santar — Canas de Senhorim — Caldas da Felgueira — Seixo — Ervedal.
232-1	Para a estação de Mangualde	E. N. 232 — estação de Mangualde.
233-1	Para a estação de Sabugal	E. N. 233 — estação de Sabugal.
233-2	Para a estação de Vila Fernando	E. N. 233 — estação de Vila Fernando.
233-3	Sabugal — Aldeia da Ponte	Sabugal — Rendo — Nave — Alfaiates — Aldeia da Ponte.
233-4	Para a estação de Castelo Branco e E. N. 18	E. N. 233 — estação de Castelo Branco — E. N. 18.
234-1	Cantanhede — Geria	Cantanhede — Portunhos — Ança — Geria.
234-2	Para a estação de Murteide	Murteide — estação de Murteide.
234-3	Para a mata do Buçaco	E. N. 234 — Portas de Serpa — mata do Buçaco.
234-4	Buçaco — Cruz Alta	Buçaco — campo de aviação — Cruz Alta.
234-5	Para a estação de Mortágua	E. N. 254 — estação de Mortágua.
235-1	Para a estação de Oliveira do Bairro	E. N. 235 — estação de Oliveira do Bairro.
235-2	Para a mata do Buçaco	Portas das Ameias — mata do Buçaco.
236-1	Castanheira de Pera — Figueiró dos Vinhos	Castanheira de Pera — Troviscal — Souto Fundeiro — Figueiró dos Vinhos.
237-1	Para a estação da Guia	Charneca da Granja — Mourisca — Guia — estação da Guia.
239-1	Para a estação de Vale de Prazeres	E. N. 239 — estação de Vale de Prazeres.
240-1	Para Salvaterra do Extremo	E. N. 240 — Salvaterra do Extremo.
241-1	Para a estação de Fratel	E. N. 241 — estação de Fratel.
242-1	Marinha Grande — Vieira	Marinha Grande — Vieira.
242-2	Marinha Grande — S. Pedro de Muel	Marinha Grande — S. Pedro de Muel.
242-3	Para a estação de Marinha Grande	Marinha Grande — estação de Marinha Grande.
242-4	Pataias — Cruz da Légua	Pataias — estação de Pataias — Montes — Juncal — Cruz da Légua.
242-5	Para o Sítio da Nazaré	E. N. 242 — Sítio da Nazaré.
242-6	Para Cela	E. N. 242 — estação de Cela — Cela Velha — Cela Nova — E. N. 8.
242-7	Para o Monte do Facho	E. N. 242 — Monte do Facho.
243-1	Santa Eulália (proximidades) — Terrugem	Santa Eulália — Vila Fernando — Terrugem.
244-1	Para a estação de Belver	E. N. 244 — estação de Belver.
245-1	Alter do Chão — estação de Portalegre	Alter do Chão — estação de Portalegre.
246-1	Castelo de Vide (proximidades) — Fronteira	E. N. 246 — Castelo de Vide — Portalegre — Fronteira.
246-2	Para Reguengos	Portalegre — Reguengos — Portalegre.
247-1	Para Bombarral	E. N. 247 — S. Bartolomeu — Bombarral.
247-2	Para a Praia de Santa Cruz	E. N. 247 — Praia de Santa Cruz.
247-3	Para Sintra	Pé da Serra — Sintra.
247-4	Para o Cabo da Roca	E. N. 247 — Azóia — farol do Cabo da Roca.
247-5	Malveira da Serra — S. Domingos de Rana (proximidades)	Malveira da Serra — Alcabideche — Alcoitão — Manique de Baixo — S. Domingos de Rana (proximidades).
247-6	Para o farol da Guia	E. N. 247 (Bateria Alta) — farol da Guia.
247-7	Para o semáforo de Oitavos	E. N. 247 — semáforo de Oitavos.
247-8	Para a Bôca do Inferno	E. N. 247 — Bôca do Inferno — Cascais.
248-1	Para o apeadeiro da Feliteira	Sobral de Monte Agraço — apeadeiro de Feliteira.
248-2	Para a Louriceira	Montes de Monfaim — Louriceira — E. N. 115-4. ^a
248-3	Para a estação de Alhandra	E. N. 248 (Ponte da Laje) — Bulhaco — estação de Alhandra.
249-1	Para S. Domingos de Rana	E. N. 249 — Albarraque — Abóboda — S. Domingos de Rana — E. N. 6 (Sítio do Barão).
249-2	Cacém — Paço de Arcos	Cacém — Leitão — Pôrto Salvo — Paço de Arcos.
249-3	Para o apeadeiro de Barcarena	Massamá — apeadeiro de Barcarena.
249-4	Amadora — Casal das Canas	Amadora — Casal das Canas.
250-1	Venda Sêca — Granja do Marquês	Venda Sêca — Meleças — Algueirão — Granja do Marquês.
250-2	Para Carriche	Ponte da Bica — Odívelas — Carriche.
251-1	Canha — Vendas Novas	Canha — Vidigal — Vendas Novas.
253-1	Comporta — Tróia	Comporta — Tróia.
253-2	Para a estação de Tôrre da Gadanha	E. N. 253 — estação de Tôrre da Gadanha.
254-1	S. Miguel de Machede — estação de Azaruja	S. Miguel de Machede — Azaruja — estação de Azaruja.
256-1	Mourão — Fronteira	Mourão — Fronteira.
258-1	Moura — Sobral da Adiça	Moura — Sobral da Adiça.
258-2	Para Santo Aleixo	E. N. 258 — Santo Aleixo.
261-1	Casa Branca — estação de Grândola	Casa Branca — Grândola — estação de Grândola.
261-2	Melides — Grândola	Melides — Grândola.
266-1	Para a estação de Odemira	E. N. 266 — estação de Odemira.
266-2	Para a estação de Santa Clara de Sabóia	E. N. 266 — estação de Santa Clara de Sabóia.
266-3	Monchique — Fôia	Monchique — Fôia.
266-4	Para as Caldas de Monchique	E. N. 266 — Caldas de Monchique.
268-1	Para Sagres	E. N. 268 — Sagres.
268-2	Para o forte de Sagres	E. N. 268 — forte de Sagres.
269-1	Estação de Alcantarilha — Armação de Pera	Estação de Alcantarilha — Alcantarilha — Armação de Pera.
269-2	Para a estação de Tunes e E. N. 395	E. N. 269 — estação de Tunes — E. N. 395.
302-1	Perre — Cais do Pinheiro	Perre (E. N. 302) — Santa Marta de Portuzelo — Cais do Pinheiro.
302-2	Para a estação de Viana do Castelo	E. N. 302 — E. N. 13-5. ^a — estação de Viana do Castelo.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
304-1	Cidadelhe — Lindoso (fronteira)	Cidadelhe — Lindoso (fronteira).
304-2	Santa Marta de Penaguião — estação de Ermida.	Santa Marta de Penaguião — Fontes — Sedielos — Gestaçõ — Santa Marinha do Zêzere — estação de Ermida.
306-1	Portelas — Silveiros	Portelas (E. N. 306) — Carvalhas — Silveiros (E. N. 204).
308-1	Vilar da Veiga — Portela de Leonte	Vilar da Veiga — Caldas do Gerez — Portela de Leonte.
308-2	Para Moimenta	E. N. 308 — Moimenta.
308-3	Cova de Lua — Bragança	Cova de Lua — Carragosa — Bragança.
311-1	Póvoa — Venda Nova	Póvoa — Salto — Venda Nova.
311-2	Boticas — E. N. 103	Boticas — E. N. 103.
311-3	Loivos — Lagarelhos	Loivos — Lagarelhos.
312-1	Mondim de Basto (proximidades) — Lamas de Olo (proximidades).	Pedra Vedra (Mondim de Basto) — Bilhó — Lamas de Olo (proximidades).
313-1	Vila Real (proximidades) — estação de Covelinhas.	Folhadela (Vila Real) — Abaças — Estrada — estação de Covelinhas.
313-2	Régua (proximidades) — S. Martinho de Anta (proximidades).	Régua (proximidades) — Estrada — S. Martinho de Anta (proximidades).
314-1	Martim (proximidades) — Portelinha (E. N. 214).	Martim (proximidades) — Candedo — estação de Brunheda — Pinhal do Norte — Paradela — Portelinhas (E. N. 214).
318-1	S. Mamede do Coronado — ponte da Parada	S. Mamede do Coronado — Silva Escura — Nogueira — ponte da Parada (E. N. 208).
319-1	Estação de Revarei — Vilarinho de Melres	Estação de Revarei — Aguiar de Sousa — Branzelo — Vilarinho de Melres.
320-1	Meinedo — estação de Caide (proximidades)	Meinedo — estação de Caide — Arvores.
321-1	Campelo (Baião) — Tabuado	Campelo (Baião) — Soalhães — Tabuado.
322-1	Mateus — ponte da Timpeira	Mateus — ponte da Timpeira.
322-2	S. Martinho de Anta — estação de Ferrão	S. Martinho de Anta — Paradela de Guiães — Gouvinhas — estação de Ferrão.
322-3	Favaio — estação do Pinhão	Favaio — Vale de Mendiz — estação do Pinhão.
323-1	Parada do Pinhão (proximidades) — Sanfins do Douro.	Parada do Pinhão (proximidades) — Vilar de Maçada — Sanfins do Douro.
326-1	Portel de Moldes — Alvarenga	Portel de Moldes — Vilar de Corvos — Alvarenga.
327-1	Vila Nova do Couto — E. N. 1.	Vila Nova do Couto — Couto de Cucujães — E. N. 1.
327-2	Ovar — cais da Ribeira	Ovar — cais da Ribeira.
327-3	Para a praia do Furadouro	E. N. 327 — praia do Furadouro.
328-1	Sever do Vouga — Campo de Arca	Sever do Vouga (proximidades) — Nespereira — Rocas — Campo de Arca.
329-1	Castendo — Mangualde	Castendo — Santo André — Mangualde.
329-2	Para a estação de Contenças e E. N. 234	E. N. 329 — Abrunhosa-a-Velha — estação de Contenças — Senhorim — E. N. 234.
331-1	Para Cedovim e E. N. 222	Ranhados — Cedovim — E. N. 222.
332-1	Para a estação de Castelo Melhor	E. N. 332 — Castelo Melhor — estação de Castelo Melhor.
332-2	Para Almeida (Porta de Santo António)	E. N. 332 — Porta de Santo António (Almeida).
332-3	Para Almeida (Portas de Santa Cruz)	E. N. 332 — Portas de Santa Cruz (Almeida).
333-1	Sosa — Anadia	Sosa — Óca — Mamarrosa — Ancas — Mogofores — Anadia.
333-2	Cambarinha — Varzielas	Cambarinhas — Crêsto — Alcofra — Varzielas.
333-3	Para Oliveira de Frades e Covelo	Ponte sobre o rio Alfesqueiro — Vilarinho — Oliveira de Frades — Sequeiro — Valadares — Covelo.
336-1	Estação de Pampilhosa — Viadouros	Estação da Pampilhosa (proximidades) — Viadouros.
337-1	Figueiró — Viseu	Figueiró — Viseu.
337-2	Para a estação de Torredeira	E. N. 337 — estação de Torredeira.
337-3	Para a estação de Farmilhão	E. N. 337 — estação de Farmilhão.
337-4	Catraia dos Seixos Alvos — Poço do Gato	Catraia dos Seixos Alvos — Candosa — Poço do Gato.
338-1	Trinta — Nabais	Trinta — Videmonte — Folgoso — Nabais.
341-1	Para a estação de Reveles	Abrunheira — estação de Reveles.
342-1	Soure — Alfarelos	Soure — Vila Nova de Anços — Alfarelos.
342-2	Para Conimbriga	E. N. 342 — Conimbriga.
342-3	Golpinhares — Fonte do Souto	Golpinhares — Serpins — Fonte do Souto (E. N. 2).
343-1	Paúl — ponte do Ourondinho	Paúl — ponte do Ourondinho.
345-1	Para a estação de Belmonte e E. N. 18-3	E. N. 345 — estação de Belmonte — E. N. 18-3 .
345-2	Para a estação de Penamacor	E. N. 345 — estação de Penamacor.
346-3	Para a estação de Alcaide	E. N. 345 — estação de Alcaide.
347-1	Alfajar (proximidades) — Alvorge	Proximidades de Alfajar — Rabaçal — Pombalinho — Alvorge.
348-1	Alvorge — Pombal	Alvorge — Salgueiro — Verigo — Pombal.
349-1	Monte Real — Gândara dos Olivais	Monte Real — Amor — Barreiros — Gândara dos Olivais.
349-2	Para a estação de Monte Real	E. N. 349 — estação de Monte Real.
349-3	Terras Pretas — Tomar	Terras Pretas — estação de Paialvo — Tomar.
352-1	Para a Portela da Lameira	E. N. 352 — Portela da Lameira (E. N. 112).
352-2	Para a estação de Alcains	E. N. 352 — estação de Alcains.
355-1	Para a Ponte Segura (fronteira)	E. N. 355 — Ponte Segura (fronteira).
356-1	Para Azóia	E. N. 356 — Maceira — Azóia (proximidades).
356-2	Para Leiria	E. N. 356 — Reixida — Cortes — Leiria.
356-3	Para a estação de Caxarias	E. N. 356 — estação de Caxarias.
358-1	Para a Praia do Ribatejo	E. N. 358 — Santa Cita do Ribatejo.
359-1	Para a estação de Ortiga	E. N. 359 — estação de Ortiga.
359-2	Para Fadagosa	E. N. 359 — Fadagosa.
359-3	Para a estação de Marvão	E. N. 359 — estação de Marvão.
359-4	Para Marvão	E. N. 359 — Marvão.
361-1	Para a estação de Outeiro	E. N. 361 — Casais do Azcete — Campelos — estação do Outeiro.
365-1	Para Atalaia	Olhalvo — Atalaia.
365-2	Aveiras de Cima — Cartaxo	Aveiras de Cima — Pontével — Cartaxo.
365-3	Azinhaga — Pernes (proximidades)	Azinhaga — estação de Mato de Miranda — Fonte Santa — Pernes (proximidades).
368-1	Alpiarça (proximidades) — Vale de Cavalos	Alpiarça — margem do Tejo — Vale de Cavalos.
371-1	Para a estação de Assumar	E. N. 371 — estação de Assumar.
372-2	Casa Branca — Corredoura	Casa Branca — Vimieiro — estação de Vimieiro — Corredoura.
373-1	Para a estação de Elvas	E. N. 373 — estação de Elvas.
374-1	Para o apeadeiro de Sapataria	E. N. 374 — apeadeiro de Sapataria.

Número da classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
374-2	Para Lousa	Montachique — Lousa.
377-1	Para Trafaria	Monte — Trafaria.
378-1	Seixal — Paio Pires	Seixal — Paio Pires.
379-1	Para a serra da Arrábida	E. N. 379 — convento da Arrábida — Forte — E. N. 10-4. ^a
379-2	Palmela — Moita	Palmela — Moita.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 4 de Setembro de 1944. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, interino, *João Pinto da Costa Leite*.