

MAPA

| Classificação nova Classe | Classificação antiga | Designação | Pontos extremos, intermédios e ramais |
|------------------------------|------------------------------|--|---|
| N.º 1-1.ª | Estrada real n.º 23 | Estrada litoral Funchal-Machico-Pôrto da Cruz-Pôrto Moniz-Ribeira Brava-Funchal. | Funchal-Santa Cruz-Machico-Portela (estrada nacional n.º 2-1.ª)-Pôrto da Cruz-Faial (estrada nacional n.º 3-1.ª)-Santana-S. Vicente (estrada nacional n.º 4-1.ª)-Pôrto Moniz-Ponta do Pargo-Calheta (ramal para a Calheta)-Ponta do Sol (ramal para a Ponta do Sol)-Ribeira Brava (estrada nacional n.º 4-1.ª)-Câmara de Lóbos-Funchal. Ramais: a) Para a Calheta. b) Para a Ponta do Sol. |
| N.º 2-1.ª | — | Senhora das Neves-Camacha-Portela | Senhora das Neves (estrada nacional n.º 1-1.ª)-Palheiro Ferreiro (estrada nacional n.º 1-2.ª)-Camacha-Estrada nacional n.º 2-2.ª-Moinho do Santo da Serra-Portela (estrada nacional n.º 1-1.ª). |
| N.º 3-1.ª | Estrada real n.º 24 | Funchal-Poiso-Faial | Funchal-Terreiro da Luta (estrada nacional n.º 1-2.ª)-Poiso (estrada nacional n.º 2-2.ª)-Faial (estrada nacional n.º 1-1.ª). |
| N.º 4-1.ª | Estradas reais n.ºs 26 e 25. | Ribeira Brava-Encumhada-S. Vicente | Ribeira Brava (estrada nacional n.º 1-1.ª)-Encumhada-S. Vicente (estrada nacional n.º 1-1.ª). |
| N.º 1-2.ª | — | Terreiro da Luta-Palheiro Ferreiro | Terreiro da Luta (estrada nacional n.º 3-1.ª)-Choupana-Palheiro Ferreiro (estrada nacional n.º 2-1.ª). |
| N.º 2-2.ª | — | Areeiro-Santo da Serra | Pico do Areeiro-Poiso (estrada nacional n.º 3-1.ª)-Estrada nacional n.º 2-1.ª (Santo da Serra). |
| N.º 3-2.ª | Estrada real n.º 27 | Funchal-Curral das Freiras | Funchal-Ramal da estrada nacional n.º 3-2.ª-Santo António-Ramal da estrada nacional n.º 3-2.ª-Vasco Gil-Eira do Serrado (à Vista do Curral). Ramais: a) Estrada nacional n.º 3-2.ª-Pico dos Barcelos-S. Martinho-Avista Navios (ramal da estrada nacional n.º 3-2.ª)-Estrada nacional n.º 1-1.ª b) Ramal da estrada nacional n.º 3-2.ª (Avista Navios)-Estrada nacional n.º 3-2.ª |
| — | Estrada real n.º 25 | — | — |

Decreto-lei n.º 28:486

Considerando que o decreto n.º 4:281, de 27 de Abril de 1918, nada especificou para as estradas das ilhas, embora permitisse adoptar excepcionalmente inclinações de 7 por cento e até de 10 por cento em extensões não superiores a 200 metros;

Considerando que há necessidade de revogar o decreto n.º 16:059, de 20 de Outubro de 1928, que permite adoptar em todas as estradas a construir na Ilha da Madeira o limite máximo de 12 por cento nas inclinações e o limite mínimo de 12 metros para os raios das curvas de concordância, visto que se torna necessário definir concretamente em que condições devem ser empregados êsses limites e ainda estabelecer novas características;

Considerando que, para execução do plano da rede complementar das estradas da Ilha da Madeira, se impõe a necessidade de aprovar novas características técnicas;

Tendo em consideração o relatório da missão técnica para o estudo do problema de estradas no Arquipélago da Madeira, elaborado pela Junta Autónoma de Estradas, e o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas n.º 662, de 17 de Setembro de 1936, que o aprovou;

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:

Artigo 1.º As características técnicas a adoptar nas estradas nacionais da Ilha da Madeira serão as estabelecidas no presente decreto-lei.

Art. 2.º Em perfil longitudinal as inclinações dos traínés não deverão exceder, em regra, 9 por cento.

§ 1.º Em casos especiais a inclinação poderá atingir 12 por cento, sendo necessária a sua justificação.

§ 2.º Nos lacetes e em todas as curvas de raio inferior a 15 metros não será permitida inclinação superior a 5 por cento, salvo casos muito especiais e para os quais se exige justificação.

Art. 3.º Em planta, as curvas de concordância dos alinhamentos rectos serão, em geral, circulares, devendo os raios de curvatura não baixar, normalmente, de 20 metros.

§ único. Nos lacetes e em outros casos especiais poderá o raio de curvatura baixar a 12 metros, devendo ser convenientemente justificada a sua adopção.

Art. 4.º As estradas nacionais de 1.ª e 2.ª classes deverão possuir um dos perfis transversais: tipo A, tipo B e tipo C, constantes do anexo a êste decreto.

§ 1.º Nos lanços de estrada a construir com o perfil do tipo B deverá atender-se a um possível alargamento para o tipo A.

§ 2.º Nos lanços de estrada onde tiver de usar-se o perfil do tipo C devem prever-se, nos locais mais convenientes, *gures* de cruzamento e ultrapassagem.

§ 3.º Nas curvas de concordância dos alinhamentos rectos serão estabelecidas sobrelevações, que não deverão ultrapassar a inclinação transversal de 5 por cento, e as seguintes sobrelarguras mínimas:

Para raios entre 20 e 15 metros — 0^m,50.

Para raios entre 15 e 12 metros — 1 metro.

Art. 5.º Fica revogado o decreto n.º 16:059, de 20 de Outubro de 1928.

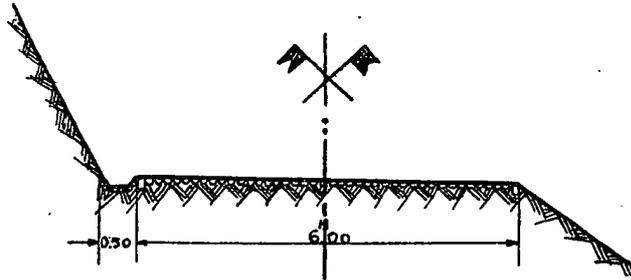
Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 19 de Fevereiro de 1938. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — João Pinto da Costa Leite — Rafael da Silva Neves Duque.

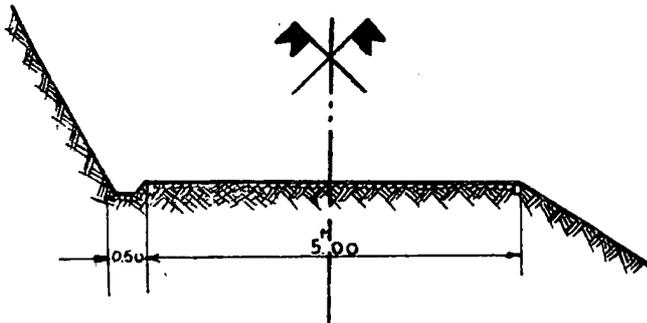
Anexo

Perfis transversais-tipos

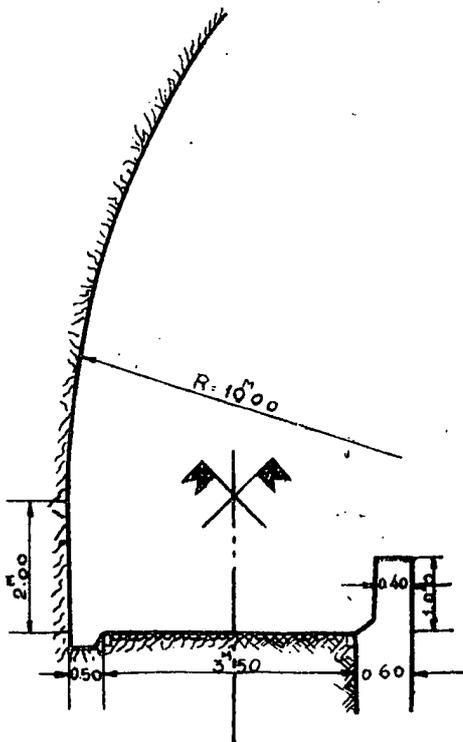
Tipo A — Perfil transversal normal das estradas nacionais de 1.ª classe. Largura da plataforma 6 metros:



Tipo B — Perfil transversal normal das estradas nacionais de 2.ª classe. Largura da plataforma 5 metros:



Tipo C — Perfil transversal especial das estradas nacionais de 1.ª e 2.ª classes. Largura da plataforma 3,50:



Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

Decreto n.º 28:487

Para os telegramas internacionais de imprensa do regime extra-europeu fixa o regulamento telegráfico internacional a redução de pelo menos 50 por cento das taxas aplicáveis aos telegramas ordinários.

Desde muito tempo porém que, em proporção com a taxa reduzida por parte das companhias concessionárias de telecomunicações, está estabelecida para os telegramas de imprensa permutados com as colónias portuguesas a redução de 75 por cento da taxa terminal ordinária pertencente à Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones.

O decreto-lei n.º 28:415, reduzindo as taxas para os telegramas ordinários a permutar entre o continente, Açores e Madeira e o Império Colonial Português, não fixa o limite da redução que, na conformidade do disposto nos tratados, convenções ou acordos, pode ser concedida pelo Governo para os telegramas de imprensa. É óbvio que o serviço de publicidade com as colónias portuguesas muito mais interessa a Portugal do que a qualquer outra nação.

Assim, atendendo ao que expuseram as companhias concessionárias de telecomunicações;

Tendo em vista o que dispõe a base vi da lei n.º 1:959, de 3 de Agosto de 1937;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. As taxas dos telegramas noticiosos de imprensa permutados entre o continente, Açores e Madeira, de um lado, e o Império Colonial Português, de outro lado, serão as fixadas para os telegramas ordinários, reduzidas pelo menos de 50 por cento, até ao máximo de 75 por cento, consoante a redução feita pelas companhias de telecomunicações na conformidade do disposto nos tratados, convenções ou acordos aplicáveis.

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

Paços do Governo da República, 19 de Fevereiro de 1938. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Decreto n.º 28:488

Por portaria de 10 de Abril de 1937 foi declarado vago o lugar de inspector administrativo das colónias, pelo facto de o inspector José Salvação Barreto não ter requerido a sua recondução, nos termos do § 2.º do artigo 123.º da Reforma Administrativa Ultramarina.

Acontece porém que o inspector tinha efectivamente requerido a sua recondução, mas, por se encontrar ao tempo na colónia da Guiné, aí entregou o seu requerimento, o qual não teve andamento, pelo que não entrou no prazo legal no Ministério das Colónias.

Averiguou-se assim que o inspector cumprira a disposição do § 2.º do artigo 123.º da Reforma Administrativa Ultramarina, não tendo qualquer culpa ou responsabilidade na demora que na colónia sofreu o requerimento.

Logo que foram confirmados estes factos lavrou o Ministério das Colónias nova portaria, com data de 23