



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 4\$80

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 recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	140\$		80\$
A 2.ª série	120\$		70\$
A 3.ª série	120\$		70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 37 701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Presidência do Conselho:

Relação dos dignos Procuradores que representam os interesses de ordem espiritual e moral, os interesses de ordem cultural, os interesses de ordem económica, as autarquias locais e os interesses de ordem administrativa na Câmara Corporativa.

Ministério do Interior:

Decreto-Lei n.º 39 449 — Regula o cumprimento e execução de legados pios — Revoga várias legislações e todas as demais disposições legais vigentes sobre comutação de legados pios.

Ministério da Justiça:

Decreto-Lei n.º 39 450 — Dá nova redacção aos artigos 200.º, 213.º, 214.º e 215.º do Decreto-Lei n.º 26 118, que promulga o Código do Notariado.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 39 451 — Aprova para adesão a Declaração Relativa à Construção de Grandes Estradas de Tráfego Internacional, com os seus Anexos I, II e III, assinada em Genebra em 16 de Setembro de 1950.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Conselho Corporativo

Relação dos dignos Procuradores que representam os interesses de ordem espiritual e moral, os interesses de ordem cultural, os interesses de ordem económica, as autarquias locais e os interesses de ordem administrativa na Câmara Corporativa, publicada em execução do Decreto-Lei n.º 29 111, de 12 de Novembro de 1938:

Secção I — Interesses de ordem espiritual e moral

- Pela Igreja Católica — o representante designado pelo Episcopado Português.
- Pelas dioceses ultramarinas e institutos missionários — o representante designado pelos prelados do ultramar.
- Pelas Misericórdias — o provedor escolhido por eleição de entre os provedores das Misericórdias do País.
- Pelas outras instituições privadas de assistência — D. Maria Joana Mendes Leal.
- Pela Ordem dos Médicos — o representante designado pela Ordem.

Secção II — Interesses de ordem cultural

1.ª subsecção — Ciências e letras:

- Pelas Universidades — o reitor da Universidade do Porto.

Pelas academias e institutos de alta cultura científica ou literária — o presidente ou vice-presidente da Academia das Ciências de Lisboa e o presidente da Academia Portuguesa da História. Pelo ensino particular — o Sindicato Nacional dos Professores, representado pelo presidente da direcção, Doutor Adriano Gonçalves da Cunha.

2.ª subsecção — Belas-artes:

Pelas academias e sociedades de belas-artes — o presidente da Academia Nacional de Belas-Artes. Pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos — o presidente da direcção. Pelo Sindicato Nacional dos Músicos — o presidente da direcção. Pelo Sindicato Nacional dos Artistas Teatrais — o presidente da direcção.

3.ª subsecção — Educação física e desportos:

Pelos estabelecimentos de educação física — capitão Celestino Marques Pereira. Pelas federações desportivas — o representante eleito de entre os presidentes das federações desportivas nacionais legalmente constituídas. Médico especializado em educação física — Dr. Fernando Prata Rebelo de Lima. Pela Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho — o presidente da direcção, Dr. Quirino dos Santos Mealha. Pelas associações venatórias — engenheiro José da Silva Murteira Corado.

Secção III — Agricultura e pecuária

1.ª subsecção — Cereais e pecuária:

Pela produção de trigo — Federação Nacional dos Produtores de Trigo, representada pelo presidente da direcção, engenheiro Luís Quartim Graça. Pelos outros ramos da produção cerealífera — Grémio da Lavoura de Fafe, representado pelo presidente da direcção, Dr. António da Cruz Vieira e Brito. Pela produção pecuária — Grémio da Lavoura de Moura, representado pelo presidente da direcção, Dr. Francisco de Barros. Pela indústria de moagem — Federação Nacional dos Industriais de Moagem, representada pelo presidente da direcção, Dr. João Pires de Andrade. Pela indústria de panificação — Grémio dos Industriais de Panificação do Porto, representado pelo presidente da direcção, engenheiro Alfredo Ventura da Silva Pinto.

Pela produção de lacticínios — Dr. António Ferreira da Silva e Sá.

Pelo Sindicato Nacional dos Médicos Veterinários — o presidente da direcção, Doutor Alfredo Vidigal das Neves e Castro.

Pelo trabalho agrícola — Casa do Povo de Avelãs do Caminho, representada pelo presidente da assembleia geral, Joaquim Ferreira Pinto.

Pelo trabalho industrial — Sindicato Nacional dos Empregados e Operários da Indústria de Pannificação do Distrito de Lisboa, representado pelo presidente da direcção, Serafim Lourenço.

2.ª subsecção — Vinhos:

Pela produção de vinhos generosos e licorosos — Federação dos Viticultores da Região do Douro (Casa do Douro), representada pelo presidente da direcção.

Pela produção de vinhos comuns e seus derivados — Grémio da Lavoura de Mangualde, representado pelo presidente da direcção, António Monteiro de Albuquerque.

Pela exportação de vinhos generosos e licorosos — Grémio dos Exportadores de Vinhos do Porto, representado pelo presidente da direcção, Manuel Moreira de Barros.

Pela exportação de vinhos comuns — Grémio do Comércio de Exportação de Vinhos, representado pelo presidente da direcção, Francisco Pereira da Fonseca.

Pelo trabalho agrícola — Casa do Povo de Alfeizerão, representada pelo presidente da assembleia geral, José Rino de Avelar Fróis.

3.ª subsecção — Produtos florestais:

Pela produção de cortiça — Grémio da Lavoura do Crato, representado pelo presidente da direcção, Dr. José Carlos Casqueiro Belo de Moraes.

Pelas outras produções florestais — Grémio da Lavoura de Pombal, representado pelo presidente da direcção, José Monteiro Júnior.

Pela indústria e exportação de cortiça — Pedro Vítor Pinto Vicente.

Pela indústria e exportação de produtos resinosos — União dos Grémios dos Industriais Exportadores de Produtos Resinosos, representada pelo presidente da direcção, Dr. António Burnay Morales de los Rios da Silva Leitão.

Pelo trabalho industrial — Sindicato Nacional dos Operários Corticeiros do Distrito de Setúbal, secção de Almada, representado pelo presidente da direcção da secção, António Mendes Gonçalves.

Pelo trabalho agrícola — Casa do Povo de Alcáçovas, representada pelo presidente da assembleia geral, Luís Manuel Fragoso Fernandes.

4.ª subsecção — Azeite, frutas e produtos hortícolas:

Pela produção de azeite — Grémio da Lavoura de Coimbra, representado pelo presidente da direcção, D. Manuel de Almeida de Azevedo e Vasconcelos.

Pela produção de frutas e produtos hortícolas — Grémio da Lavoura de Viseu, representado pelo presidente da direcção, João de Figueiredo Cabral de Mascarenhas.

Pelo comércio de azeite — Grémio dos Armazenistas e Exportadores de Azeite, representado pelo presidente da direcção, Dr. Rui de Melo Braga.

Pelo trabalho agrícola — Casa do Povo da Golegã, representada pelo presidente da assembleia geral, Patrício de Sousa Cecílio.

Secção IV — Pesca e conservas

Pela indústria da pesca — Grémio dos Armadores da Pesca de Arrasto, representado pelo presidente da direcção, Fernando Carlos da Costa.

Pela indústria de conservas de peixe — Grémio dos Industriais de Conservas de Peixe do Norte, representado pelo presidente da direcção, António Ferreira Barbosa.

Pelo comércio de exportação de conservas de peixe — Grémio dos Exportadores de Conservas de Peixe, representado pelo presidente da direcção, Feliciano dos Anjos Pereira.

Pelo trabalho na pesca — Junta Central das Casas dos Pescadores, representada por António Pereira de Torres Fevereiro.

Pelo trabalho industrial — Sindicato Nacional dos Operários da Indústria de Conservas e Ofícios Correlativos do Distrito de Setúbal, representado pelo presidente da direcção, António Aires Ferreira.

Secção V — Indústrias extractivas e de construção

1.ª subsecção — Minas, pedreiras e águas minerais:

Pelas empresas mineiras — engenheiro Ramiro Costa Cabral Nunes Sobral.

Pelas empresas de exploração de pedreiras — Grémio dos Exploradores de Pedreiras do Norte, representado pelo presidente da direcção, Adolfo Pinho Ribeiro.

Pelas empresas de exploração de águas minerais — Olímpio Duarte Alves.

Pelo trabalho industrial — Sindicato Nacional dos Mineiros de Carvão do Distrito do Porto, representado pelo presidente da direcção, Manuel Pinto de Oliveira.

2.ª subsecção — Construção e materiais de construção:

Pela indústria de construção civil — Grémio dos Industriais de Construção Civil do Sul, representado pelo presidente da direcção, engenheiro Virgílio Preto.

Pela indústria de cerâmica — Grémio Nacional dos Industriais de Cerâmica, representado pelo presidente da direcção, Rogério Sarmiento Afonso.

Pelas outras indústrias de materiais de construção — engenheiro Francisco de Paula Leite Pinto.

Pela Ordem dos Engenheiros — o presidente do conselho directivo ou o presidente da secção especializada por ele designado.

Pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos — o presidente da direcção.

Pelo trabalho industrial — o Sindicato Nacional dos Operários da Indústria de Serração de Madeiras do Distrito de Santarém, representado pelo presidente da direcção, Manuel da Cruz Paracho.

Secção VI — Electricidade e combustíveis

Pelas empresas produtoras de hydroelectricidade — Dr. João António Simões de Almeida.

Pelas empresas transportadoras de electricidade — engenheiro José do Nascimento Ferreira Dias Júnior.

Pelas empresas distribuidoras de electricidade — Dr. Pedro Soares de Albergaria Pinto de Mascarenhas.

Pelas empresas produtoras de combustíveis — engenheiro Isidoro Augusto Farinas de Almeida.

Pela Ordem dos Engenheiros — o presidente do conselho directivo ou o presidente da secção especializada por ele designado.

Pelo trabalho industrial — o Sindicato Nacional dos Electricistas, representado pelo presidente da direcção, Mário Gonçalves.

Secção VII — Indústrias transformadoras

1.ª subsecção — Indústrias metalúrgicas:

Pelas empresas de fundição de ferro e aço — engenheiro Carlos Garcia Alves.

Pelas empresas da indústria metalomecânica — Zacarias do Vale Peixoto.

Pelo trabalho técnico — Sindicato Nacional dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos de Engenharia e Condutores, representado pelo presidente da direcção, Manuel Lopes Peixoto.

Pelo trabalho industrial — Sindicato Nacional dos Técnicos e Operários Metalúrgicos e Metalomecânicos do Distrito de Lisboa, representado pelo presidente da direcção, Mário Silva de Avila.

2.ª subsecção — Indústrias químicas:

Pelas empresas da indústria de azotados — engenheiro João Osório da Rocha e Melo.

Pelas empresas de outras indústrias químicas — Guilherme Lobo Nunes de Matos.

Pelo trabalho industrial — Sindicato Nacional do Pessoal das Indústrias Químicas do Distrito de Setúbal, representado pelo presidente da direcção, Manuel das Neves.

3.ª subsecção — Indústrias têxteis:

Pela indústria de fição e tecelagem de lã — Federação Nacional dos Industriais de Lanifícios, representada pelo presidente da direcção, Dr. João Ubach Chaves.

Pela indústria de fição e tecelagem de algodão — engenheiro João Mendes Ribeiro Guimarães.

Pelo trabalho industrial — Sindicato Nacional dos Operários das Indústrias Têxteis do Distrito do Porto, representado pelo presidente da direcção, Domingos da Costa e Silva.

Pelo trabalho industrial — Federação dos Sindicatos do Pessoal da Indústria de Lanifícios, representada pelo presidente da direcção, António Martins Morais.

Secção VIII — Transportes e turismo

Pelas empresas ferroviárias — engenheiro José Penalva Franco Frazão.

Pelas empresas de navegação — Grémio dos Armadores da Marinha Mercante, representado pelo presidente da direcção, D. Manuel Augusto José de Melo.

Pelas empresas de camionagem — Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, representado pelo presidente do conselho geral, engenheiro João Pedro Neves Clara.

Pelas empresas de transportes aéreos — engenheiro Francisco de Melo e Castro.

Pela indústria hoteleira e entidades ligadas ao turismo — Alexandre de Almeida.

Pela Ordem dos Engenheiros — o presidente do conselho directivo ou o presidente da secção especializada por ele designado.

Pelo trabalho ferroviário — União dos Sindicatos de Ferroviários, representada pelo presidente da direcção, Guilherme Augusto Tomás.

Pelo trabalho na marinha mercante — Sindicato Nacional dos Capitães, Oficiais Náuticos e Comissários da Marinha Mercante, representado pelo presidente da direcção, comandante Júlio da Cruz Ramos.

Pelo trabalho nos transportes automóveis — Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas, representada pelo presidente da direcção, Francisco Marques.

Secção IX — Imprensa, artes gráficas e indústrias do papel

Pelas empresas jornalísticas — Grémio Nacional da Imprensa Diária, representado pelo presidente da direcção, Dr. Adolfo Alves Pereira de Andrade.

Pelas indústrias gráficas — Grémio dos Industriais Gráficos, representado pelo presidente da direcção, Armando António Martins de Figueiredo.

Pela indústria do papel — Grémio Nacional dos Industriais de Fabricação do Papel, representado pelo presidente da direcção, Casimiro Macieira.

Pelo Sindicato Nacional dos Jornalistas — Augusto Pinto.

Pelo trabalho tipográfico — Federação Nacional dos Sindicatos dos Tipógrafos, Litógrafos e Oficinas Correlativos, representada pelo presidente da direcção, Tomás de Aquino da Silva.

Pelo trabalho das indústrias do papel e cartonação — Sindicato Nacional dos Cartonageiros e Oficinas Correlativos do Distrito de Lisboa, representado pelo presidente da direcção, Alvaro de Matos Porfírio.

Secção X — Comércio, crédito e previdência

1.ª subsecção — Crédito e previdência:

Pelos estabelecimentos de crédito — Grémio Nacional dos Bancos e Casas Bancárias, representado pelo presidente da direcção, Doutor João Baptista de Araújo.

Pelas empresas seguradoras — Grémio dos Seguradores, representado pelo presidente da direcção, engenheiro Hénrique José Quirino da Fonseca.

Pelas instituições de previdência — Caixa de Previdência do Pessoal dos Organismos Económicos, representada pelo presidente da direcção, Dr. Júlio César da Silva Gonçalves.

Pelo trabalho — Sindicato Nacional dos Empregados Bancários do Distrito de Lisboa, representado pelo presidente da direcção, Rafael Soares.

2.ª subsecção — Actividades comerciais não diferenciadas:

Pelo comércio armazenista — Manuel Alberto de Andrade e Sousa.

Pelo comércio retalhista — União de Grémios de Lojistas de Coimbra, representada pelo presidente da direcção, Abílio Lagoas.

Pelo trabalho — Sindicato Nacional dos Caixeiros do Distrito de Lisboa, representado pelo presidente da direcção, José Maria Dias Fidalgo.

Secção XI — Autarquias locais

- Pela Câmara Municipal de Lisboa — o respectivo presidente.
- Pela Câmara Municipal do Porto — o respectivo presidente.
- Pelos restantes municípios urbanos do continente — o presidente da câmara eleito em assembleia dos municípios urbanos.
- Pelos municípios rurais do continente — os três presidentes de câmaras eleitos em assembleia dos municípios rurais: um pelos municípios das províncias do Minho, Trás-os-Montes e Alto Douro e Douro Litoral, um pelos municípios das províncias da Beira Alta, Beira Baixa, Beira Litoral e Estremadura e um pelos municípios das províncias do Ribatejo, Alto Alentejo, Baixo Alentejo e Algarve.
- Pelos municípios dos arquipélagos da Madeira e dos Açores — os dois presidentes das câmaras eleitos em assembleia dos municípios, um por cada arquipélago.

Secção XII — Interesses de ordem administrativa**1.ª subsecção — Política e administração geral:**

Conselheiro Afonso de Melo Pinto Veloso.
 Doutor Afonso Rodrigues Queiró.
 Doutor José Pires Cardoso.
 Dr. Luís Supico Pinto.
 Doutor Manuel Gomes da Silva.
 Doutor Marcelo José das Neves Alves Caetano.

2.ª subsecção — Defesa nacional:

O secretário adjunto do Secretariado-Geral da Defesa Nacional.
 O subchefe do Estado-Maior do Exército.
 O subchefe do Estado-Maior Naval.
 O subchefe do Estado-Maior das Forças Aéreas.

3.ª subsecção — Justiça:

Doutor Inocêncio Galvão Teles.
 Dr. José Augusto Vaz Pinto.
 Doutor José Gabriel Pinto Coelho.
 Pela Ordem dos Advogados — o presidente do conselho geral.

4.ª subsecção — Obras públicas e comunicações:

Engenheiro António Passos de Oliveira Valença.
 Engenheiro Eduardo de Arantes de Oliveira.
 Pela Ordem dos Engenheiros — o presidente do conselho directivo ou o presidente da secção especializada por ele designado.

5.ª subsecção — Política e economia ultramarinas:

Capitão-de-fragata Albano Rodrigues de Oliveira.
 Engenheiro António Trigo de Moraes.
 Dr. Francisco José Vieira Machado.
 Engenheiro Francisco Monteiro Grilo.
 Doutor Joaquim Moreira da Silva Cunha.
 Comodoro Vasco Lopes Alves.

6.ª subsecção — Finanças e economia geral:

António Carlos de Sousa.
 Engenheiro Ezequiel de Campos.
 Doutor Fernando Emídio da Silva.
 Dr. José Gonçalo Correia de Oliveira.
 Dr. Rafael da Silva Neves Duque.

7.ª subsecção — Relações internacionais:

Doutor António Faria Carneiro Pacheco.
 Dr. Augusto de Castro.
 Dr. Manuel António Fernandes.

Lisboa, 24 de Novembro de 1953. — O Presidente do Conselho Corporativo, *António de Oliveira Salazar*.

MINISTÉRIO DO INTERIOR**Direcção-Geral de Administração Política e Civil****Decreto-Lei n.º 39 449**

1. Os legados pios apresentam, inegavelmente, uma importância social grande, já pela frequência com que, em virtude do espírito piedoso e cristão que caracteriza o povo português, se instituem, já pelas somas elevadas que muitas vezes atingem, já ainda pela natureza espiritual dos seus fins.

Compreende-se, assim, que ao Estado mereça especial interesse este grupo de relações sociais, velando de forma a evitar que os valores legados sejam desviados do fim pio ou altruísta a que o seu legítimo proprietário os destinou.

Ora sucede, que a actual regulamentação dos legados pios está longe de permitir o satisfatório preenchimento desta finalidade: dispersa por diplomas vários, alguns deles promulgados em clima jurídico e social muito diferente do actual, enferma de deficiências, que dificultam a sua boa execução e tornam precária a fiscalização do cumprimento da vontade do testador. Impõe-se, por isso, a sua revisão, reunindo-se num único diploma as diversas disposições sobre legados pios e corrigindo-se e esclarecendo-se aqueles aspectos que a prática revelou imperfeitos ou susceptíveis de dúvidas.

Esta necessidade não é de hoje; já a Lei de 20 de Abril de 1911, no seu artigo 162.º, autorizara o Governo a remodelar e codificar as diversas disposições vigentes sobre legados pios.

Chegou agora o momento de satisfazer essa necessidade. Tal é o objectivo do presente diploma.

2. Na regulamentação dos legados pios há a considerar diversos aspectos.

São eles os seguintes: o da fixação do conceito de legado pio; o do regime jurídico da obrigação de prestação de contas, quer quanto às pessoas sujeitas a essa obrigação, quer quanto à entidade competente para as tomar, e ainda o da regulamentação do respectivo processo.

Todos estes aspectos foram devidamente considerados no presente diploma, adoptando-se as soluções que se afiguraram reflectir melhor o sentir social da nossa época e capazes de proporcionar uma fiscalização simples, rápida e eficaz do cumprimento da vontade do testador ou doador.

3. Inicialmente o conceito de legado pio parece ter tido aplicação apenas à parte da herança destinada pelo testador à satisfação de sufrágios pela sua alma, ou pela alma das pessoas amigas, com a celebração de missas, resposos, esmolos e outros actos de caridade ou devoção. A estes legados, também conhecidos por bens de alma ou encargos cultuais, se referiam os breves pontifícios quando mandavam proceder à sua commutação em obras pias, por não ser possível cumprirem-se tal como tinham sido instituídos, substituindo-se, assim, por determinação eclesiástica, tais encargos pela entrega a certos hospitais do quantitativo corres-

pondente ao valor dos sufrágios, com destino à cura dos enfermos e sustento dos expostos. Desta forma foram publicadas diversas bulas e breves pontifícios que concederam aquelas substituições, dentro das respectivas dioceses, a favor do Hospital de Todos os Santos, em Lisboa, do Hospital de Santo António, no Porto, do Hospital de S. Marcos, em Braga, do Hospital do Espírito Santo, em Évora, e do Hospital de Nossa Senhora da Piedade, em Beja.

Posteriormente, porém, foi alargado o conceito de legado pio, por forma a abrangerem-se no mesmo regime os destinados à assistência, beneficência, educação, previdência e fins de natureza análoga (Código Administrativo, artigo 79.º, n.º 4.º, Estatuto da Assistência Social, base xxx, e Decreto-Lei n.º 35 108, artigo 75.º, n.º 8.º).

No presente diploma, respeitando-se a evolução legislativa, adoptou-se o conceito amplo, por se reconhecer vantagem em submeter a certas disposições comuns os legados destinados a sufragar a alma do testador ou das pessoas suas amigas, bem como os que se destinem a qualquer outro fim de carácter religioso e ainda aqueles que se destinem à satisfação de fins de utilidade pública: de assistência, beneficência, educação e outros análogos.

4. A obrigação de prestação de contas deve estar sujeita a pessoa ou entidade que tenha o dever de dar execução à vontade do instituidor.

A solução impõe-se por si, não necessitando de quaisquer justificações.

Maior dificuldade oferece, porém, a determinação da entidade competente para tomar as contas, dado que a nossa tradição legislativa nos apresenta, neste capítulo, duas soluções.

Com efeito, o título 52.º do livro 1.º das Ordenações do Reino atribuía, em todos os concelhos que não pertenciam à comarca de Lisboa, ao provedor da comarca essa competência, que, pelo Decreto de 24 de Agosto de 1833, passou para o provedor do concelho, e mais tarde, pelo n.º 2.º do artigo 248.º do Código Administrativo de 1842, para o administrador do concelho, entidade que, aliás, sucedeu ao antigo provedor.

A solução do Código Administrativo de 1842 foi respeitada pelo Decreto de 5 de Novembro de 1851 (artigo 1.º) e pelos Códigos Administrativos de 1878 (artigo 206.º, n.º 3.º), de 1886 (artigo 241.º, n.º 18.º) e de 1896 (artigo 277.º, n.º 19.º).

Na comarca de Lisboa a tomada de contas aos responsáveis pela execução dos testamentos fazia-se no juízo das capelas e resíduos, e, extinto este pelo artigo 272.º do Decreto de 16 de Maio de 1832, passaram as suas atribuições, pelo Decreto de 24 de Agosto de 1833, para o juiz da Coroa e Fazenda Nacional, organizando-se os processos no cartório privativo do Hospital de S. José. Mas o Decreto de 5 de Novembro de 1851 alterou aquele regime, atribuindo a competência para a tomada de contas de legados pios ao administrador do bairro da Mouraria na comarca de Lisboa e ao administrador do bairro da situação da Santa Casa da Misericórdia na comarca do Porto. Este sistema foi fundamentalmente reproduzido no Código Administrativo de 1896, que no n.º 19.º do artigo 277.º conferiu a competência em causa ao administrador do 1.º bairro em Lisboa e ao administrador do bairro a que pertencesse a Santa Casa da Misericórdia no Porto. Tal diversidade de regime manteve-se com os Códigos Administrativos de 1936 e de 1940, que atribuíram a competência para a tomada de contas do cumprimento de legados pios aos presidentes das câmaras municipais, salvo nos concelhos de Lisboa e Porto, nos quais foi atribuída aos administradores dos bairros.

Em 1945, porém, o Decreto-Lei n.º 35 108, de 7 de Novembro, que reformou os serviços de assistência, no n.º 8.º do seu artigo 75.º, atribuiu às comissões municipais de assistência o encargo de organizar e julgar as contas dos legados pios, de harmonia com a base xxx do Estatuto de Assistência Social.

Esta modificação legislativa logo suscitou dúvidas sobre se os administradores dos bairros e os presidentes das câmaras municipais continuavam ou não a ter interferência na tomada de contas do cumprimento de legados pios. Duas correntes se formaram: segundo uma, os administradores dos bairros e os presidentes das câmaras municipais continuavam a vigiar o cumprimento dos legados pios, tomando as contas na fase de prestação voluntária, e competindo às comissões municipais de assistência a fase de cobrança coerciva; segundo outra, o Decreto-Lei n.º 35 108 transferiu para as comissões municipais de assistência tudo o que respeitava a legados pios e não apenas a fase do julgamento contencioso ou executivo.

A estas divergências se põe termo no presente diploma, regressando-se ao sistema do Código Administrativo, mais conforme com a nossa tradição legislativa e com melhores resultados práticos do que os revelados, na sua curta vigência, pelo regime instituído pelo Decreto-Lei n.º 35 108. Exceptuam-se, porém, em obediência aos princípios consignados na Concordata entre a Santa Sé e o Estado Português, os legados pios destinados à satisfação de fins da religião católica, cujo cumprimento passa a ser fiscalizado pelo ordinário competente.

5. Segundo a legislação anterior, a prestação voluntária de contas não dependia de processo, lavrando-se apenas termos de apresentação e concedendo-se o alvará de quitação, se o interessado o requeresse. Este sistema pecava pela sua extrema simplicidade, não oferecendo garantias seguras de perfeito apuramento de contas e de fiscalização eficiente.

Entendeu-se, por isso, que se deveria organizar sempre um processo de prestação de contas, cujo último termo seria a passagem do alvará de quitação. Reduziram-se, porém, ao mínimo os respectivos termos, simplificando o processo, sem prejuízo da sua eficiência, quer na fase da prestação voluntária das contas, quer nas fases da prestação coerciva.

6. Além das que incidentalmente se referiram já, o presente diploma contém, em diversos aspectos, soluções novas ou diferentes das afirmadas na legislação anterior.

São dessa natureza as relativas à multa em que incorrem os que não prestem as contas no prazo normal, nos termos da base xxx do Estatuto da Assistência Social, e à remição e prescrição dos legados pios.

Foram essas soluções procuradas com o melhor espírito de acerto, simplificando e clarificando a posição de todos aqueles que tenham de intervir no cumprimento ou execução de legados pios.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.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 Consideram-se legados pios todos aqueles em que o testador tenha manifestado a sua devoção, destinando-os a fins religiosos ou à criação, manutenção ou desenvolvimento de obras de assistência, previdência e educação ou a fins análogos, bem como os encargos, de natureza idêntica, instituídos em qualquer instrumento público.

Art. 2.º É da competência dos presidentes das câmaras municipais e, em Lisboa e Porto, dos administra-

dores dos bairros tomar conta do cumprimento dos legados pios, salvo o disposto no artigo seguinte.

§ único. Os processos respectivos serão organizados e julgados nos termos deste diploma.

Art. 3.º E da competência da autoridade eclesiástica tomar conta do cumprimento dos legados pios destinados a fins da religião católica, bem como conceder a sua comutação, redução e remição.

§ 1.º Os processos respectivos serão organizados e julgados nos termos das leis canónicas.

§ 2.º A autoridade eclesiástica enviará no mês de Janeiro de cada ano, à autoridade administrativa a que se referem os artigos 2.º e 5.º deste decreto-lei, uma relação dos legados pios voluntariamente cumpridos no ano anterior, da qual deverão constar também as entidades beneficiárias, a identificação dos instituidores, as datas dos testamentos ou escrituras e a identificação das entidades que tiverem prestado contas.

§ 3.º As decisões que não tenham sido cumpridas poderão ser executadas, nos termos aplicáveis dos artigos 18.º a 20.º deste diploma, depois de homologadas pela autoridade administrativa competente, de harmonia com o disposto nos artigos 2.º e 5.º

§ 4.º Para efeito do disposto no parágrafo anterior, o ordinário remeterá à autoridade competente certidões das sentenças que não tenham sido voluntariamente cumpridas.

§ 5.º Da decisão da autoridade administrativa que não confirme a da autoridade eclesiástica cabe recurso hierárquico para o governador civil do respectivo distrito, nos termos do § 3.º do artigo 83.º do Código Administrativo, e das decisões deste magistrado poderá recorrer-se, no prazo de vinte dias, para o Ministro do Interior, de cuja decisão não haverá recurso.

Art. 4.º Tratando-se de legados pios instituídos em testamentos, a obrigação de prestar contas do seu cumprimento incumbe aos testamenteiros e, na falta destes, aos executores dos testamentos.

Art. 5.º A competência territorial para a tomada de contas determina-se pelo concelho ou bairro do lugar da abertura da herança, tratando-se de legados pios instituídos em testamentos, e pelo domicílio do responsável pelo cumprimento dos legados pios, nos outros casos.

Art. 6.º Autuada a certidão recebida do notário, nos termos aplicáveis do Código do Notariado, o administrador do bairro ou o presidente da câmara municipal mandará citar o responsável de que tem o prazo de um ano, se outro não tiver sido fixado pelo instituidor, para prestar contas do cumprimento dos legados pios. A citação far-se-á nos termos do Código de Processo Civil.

§ único. Se das certidões não constar a identificação dos responsáveis, a entidade respectiva promoverá as diligências precisas para a sua determinação.

Art. 7.º Se o cumprimento dos legados pios implicar a criação de fundações ou de estabelecimentos ou organizações de assistência, beneficência, educação ou previdência e não for possível criá-las no prazo estabelecido para a prestação de contas, compete ao Ministro do Interior fixar o prazo dentro do qual deve ser executada a disposição que os instituiu.

Art. 8.º No caso de ter de proceder-se à venda de algum prédio, para com o seu produto se satisfizerem legados pios, e de não se tratar da hipótese abrangida pelo disposto no corpo do artigo 1 902.º do Código Civil, o Ministro do Interior fixará a forma de se proceder à venda e o prazo dentro do qual esta se deverá efectivar. Se houver lugar à arrematação em hasta pública, correrá este processo pelos serviços da câmara municipal do concelho ou da administração do bairro onde tiver lugar a tomada de contas.

Art. 9.º Se a pessoa citada para prestar contas contestar a respectiva obrigação, o presidente da câmara

ou o administrador do bairro, depois de ouvida a entidade legatária, resolverá a questão levantada, por despacho fundamentado, que será notificado ao contestante e à entidade legatária.

Art. 10.º Se o citado apresentar documento comprovativo do cumprimento dos legados pios, lavrar-se-á, independentemente de requerimento, termo de apresentação de contas, que será assinado pelo apresentante, e o processo será concluso para sentença, depois de devidamente informado.

§ único. Verificada a exactidão das contas, será proferida sentença julgando cumpridos os legados pios e ordenando a passagem do alvará de quitação ao interessado.

Art. 11.º O processo de prestação de contas dentro do prazo legal fica isento de imposto do selo, custas e emolumentos. Esta isenção não abrange o processo de arrematação em hasta pública.

Art. 12.º A tomada de contas referente a legados pios instituídos por tempo ilimitado, com cláusula perpétua ou de trato sucessivo, far-se-á no mesmo processo de cinco em cinco anos, a contar da notificação da primeira sentença. A quitação será relativa ao primeiro ano na primeira sentença e aos quinquênios anteriores em cada uma das decisões seguintes.

§ único. Serão sempre citados um ano antes do termo do quinquênio os responsáveis pelo cumprimento dos legados pios a que se refere este artigo.

Art. 13.º Os documentos comprovativos do cumprimento de legados pios são isentos de imposto do selo e de emolumentos. As assinaturas que tiverem serão reconhecidas por notário, salvo se forem autenticadas com o selo branco da entidade que os tiver passado.

§ único. Se o legado pio for de esmolas a pobres ou a pessoas indeterminadas o documento comprovativo do seu cumprimento será uma declaração passada pelo presidente da junta ou pelo regedor da freguesia onde tiver sido cumprido o legado, mencionando que a distribuição foi feita na sua presença.

Art. 14.º Findos os prazos a que aludem os artigos 6.º e 12.º sem que as contas tenham sido prestadas, consideram-se os legados pios não cumpridos e os responsáveis serão condenados em multa, que reverterá a favor da Misericórdia local.

§ 1.º A multa será calculada sobre o valor do legado e pela forma seguinte:

- a) 5 por cento até ao valor de 100 contos;
- b) 3 por cento na parte que exceder 100 contos, até ao valor de 500 contos;
- c) 1 por cento na parte excedente a 500 contos.

§ 2.º Quando não existir Misericórdia na freguesia nem no concelho a multa reverterá para a comissão municipal de assistência.

§ 3.º Se o responsável pelas contas só as tiver prestado em relação a parte dos legados pios o disposto neste artigo só se aplicará à parte restante.

Art. 15.º O produto dos legados pios não cumpridos será entregue, mediante guia, à respectiva entidade legatária, para que esta, dentro do prazo que lhe for marcado, os faça cumprir e envie documento comprovativo para ser junto ao processo.

Art. 16.º Nos processos de tomada de contas servirão de escrivães os chefes de secretaria das câmaras municipais e os secretários das administrações dos bairros, os quais darão todas as informações necessárias, procederão à liquidação dos legados e encargos não cumpridos e da multa aplicada e organizarão a conta das custas.

§ único. A liquidação de legados e encargos pios de géneros far-se-á nos termos do artigo 607.º do Código de Processo Civil.

Art. 17.º Da sentença proferida, bem como do despacho a que se refere o artigo 9.º deste decreto-lei, cabe recurso para o auditor administrativo, que será sempre processado como agravo. Da decisão deste magistrado não haverá recurso.

Art. 18.º Transitada em julgado a sentença e não efectuado o pagamento o presidente da câmara municipal ou o administrador do bairro mandará proceder à execução por intermédio do tribunal das execuções fiscais do respectivo concelho ou distrito fiscal.

§ único. O escrivão do processo remeterá, no prazo de vinte dias, ao juiz do tribunal das execuções fiscais a certidão da sentença e a da liquidação dos legados pios não cumpridos, da multa aplicada e das custas devidas, juntamente com o ofício pedindo a execução.

Art. 19.º Não poderá efectuar-se a cobrança coerciva de legados pios quando se verifique a sua prescrição, nos termos do artigo 535.º do Código Civil.

§ único. O prazo para a prescrição conta-se desde a data em que se haja verificado a obrigação de prestar contas.

Art. 20.º O juiz, logo que a dívida seja cobrada, mandará entregar o quantitativo do legado pio à entidade legatária, para o efeito do disposto no artigo 15.º, o da multa à Misericórdia ou à comissão municipal de assistência a que competir e o das custas ao chefe da secretaria da câmara municipal ou ao secretário da administração do bairro, comunicando o facto ao presidente ou ao administrador, que, por despacho, declarará cumprido o legado pio a que a dívida respeitava e ordenará a passagem do alvará de quitação.

Art. 21.º Os legados pios devem ser cumpridos nos limites e condições determinados pelos respectivos instituidores, salvo se houver lugar à prescrição ou se o responsável pelo seu cumprimento pretender remi-los, convertendo a prestação no pagamento do capital correspondente, em dinheiro, nos mesmos termos dos encargos previstos no artigo 1 872.º do Código Civil.

Art. 22.º A remição será feita perante a entidade legatária, juntando-se ao processo documento comprovativo. Se não houver acordo entre a entidade onerada e a entidade legatária, pode o presidente da câmara ou o administrador do bairro, a requerimento daquela, ordenar que a remição se faça por termo no processo. Neste caso o termo só será lavrado após homologação da decisão pelo Ministro do Interior e depois de feito o depósito ordenado a favor da entidade legatária.

Art. 23.º Se estiver pendente no tribunal judicial algum processo sobre a validade ou nulidade da disposição que instituiu o legado pio, ou para redução do mesmo, por exceder a quota disponível ou o limite fixado no artigo 1 775.º do Código Civil, o responsável pela prestação de contas juntará ao processo o documento comprovativo da acção pendente, no prazo indicado no artigo 6.º deste decreto-lei.

§ único. Verificada a hipótese prevista neste artigo, suspender-se-á o andamento do processo de tomada de contas até decisão final do processo pendente.

Art. 24.º (transitório). Os responsáveis pelo cumprimento dos legados pios que não tenham apresentado contas às comissões municipais de assistência poderão prestá-las ainda, voluntariamente, e dentro do prazo de um ano, a contar da data da publicação deste diploma, à entidade competente segundo o disposto nos artigos 2.º, 3.º e 5.º deste decreto-lei.

Art. 25.º (transitório). As comissões municipais de assistência que tiverem em seu poder processos de tomada de contas de legados pios deverão remetê-los à entidade que for competente para as julgar, no prazo de trinta dias e no estado em que se encontrarem.

§ único. Se do mesmo processo constar a existência de legados pios destinados a fins da religião católica

e legados pios destinados à assistência ou a outros fins, a comissão municipal de assistência extrairá certidão dos documentos relativos aos primeiros, que enviará ao ordinário da respectiva diocese, e remeterá o processo, no estado em que se encontrar, à autoridade competente, nos termos dos artigos 2.º e 5.º deste diploma.

Art. 26.º Ficam revogados: o Decreto de 5 de Novembro de 1851, o Decreto de 24 de Dezembro de 1852, a Carta de Lei de 26 de Julho de 1855, o Decreto de 10 de Janeiro de 1861, o Decreto n.º 9 678, de 13 de Maio de 1924, a Portaria n.º 4 629, de 21 de Maio de 1926, o artigo 16.º e seu § único do Decreto n.º 15 809, de 2 de Agosto de 1928, a segunda parte da base xxx da Lei n.º 1 998, de 15 de Maio de 1944, o n.º 8.º do artigo 75.º do Decreto-Lei n.º 35 108, de 7 de Novembro de 1945, e todas as demais disposições legais até agora vigentes sobre comutação de legados pios.

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

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Aguedo de Oliveira* — *Adolfo do Amaral Abranches Pinto* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 39 450

Sempre que possível, as alterações às leis reguladoras de instituições ou compreensivas dum complexo muito relevante de relações sociais, ou da orgânica de serviços públicos estruturalmente ligados a múltiplos aspectos da vida nacional ou do comércio jurídico, deverão reportar-se, para evitar a dispersão legislativa, aos diplomas fundamentais que completam ou modificam.

Ora, como se afigura necessário, para fins administrativos, organizar um sistema substitutivo do registo dos testamentos públicos, que tem sobre este as vantagens de maior simplicidade e maior eficiência, sem descurar o propósito de evitar encargos para os particulares, incluem-se as alterações ao regime em vigor que tal substituição acarreta no Código do Notariado, mediante nova redacção de algumas das suas disposições.

Concomitantemente, e com o propósito de facilitar a fiscalização sobre legados pios, estabelece-se a forma de dar conhecimento às autoridades administrativas competentes do teor dos testamentos cerrados e escrituras de que tais legados constem.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.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 único. Os artigos 200.º, 213.º, 214.º e 215.º do Decreto-Lei n.º 26 118, de 24 de Novembro de 1935, passam a ter a seguinte redacção:

Art. 200.º

§ 1.º Também é proibido informar sobre a existência dos testamentos antes de ocorrer a morte dos testadores.

§ 2.º A morte dos testadores será averbada na margem esquerda da primeira folha dos testamen-

tos, sob a seguinte redacção: «O testador faleceu aos .../.../19...», conforme registo de óbito n.º ... da Conservatória do Registo Civil de ...».

§ 3.º Para os fins referidos no parágrafo anterior, o requisitante da primeira certidão a extrair dos testamentos depois da morte dos testadores terá de apresentar certidão de teor, que o notário arquivará, do respectivo registo.

§ 4.º O averbamento constará obrigatoriamente das certidões dos testamentos.

§ 5.º Se for apresentada em juízo ou em qualquer repartição pública certidão sem o averbamento aludido no § 2.º deste artigo, o respectivo chefe da secção central ou da repartição comunicará o facto ao notário em cujas notas está lavrado o testamento, com a indicação da data do óbito e da conservatória em que foi registado.

§ 6.º Recebida a comunicação mencionada no parágrafo anterior, o notário, se for caso disso, requisitará certidão de teor, isenta de imposto do selo e de emolumentos, do registo de óbito do testador e procederá em conformidade com o preceituado no § 2.º deste artigo.

§ 7.º O averbamento do óbito dos testadores é isento de emolumentos.

Art. 213.º

§ 5.º O registo dos testamentos cerrados é da competência exclusiva dos notários.

Art. 214.º Os notários remeterão ao chefe da secção de finanças competente certidões dos testamentos registados, para servirem de base aos respectivos processos de liquidação de imposto sobre as sucessões, se a eles houver lugar.

§ 1.º Se os testamentos registados incluírem legados pios, remeter-se-ão certidões à entidade administrativa competente para a verificação do seu cumprimento.

§ 2.º No caso de os legados pios constarem de testamentos públicos, averbada a morte dos testadores, nos termos do § 2.º do artigo 200.º, proceder-se-á em conformidade com o estabelecido no parágrafo anterior.

§ 3.º Quando os legados pios devam, pelo seu conteúdo ou fim de ordem religiosa, ser fiscalizados, em razão do reconhecimento dos poderes de ordem e jurisdição da Igreja Católica, pelas competentes autoridades eclesiásticas, remeter-se-ão também certidões ao respectivo ordinário.

§ 4.º As certidões referidas neste artigo e seus parágrafos são isentas de imposto do selo e de emolumentos e serão remetidas de 1 a 8 do mês seguinte àquele em que se lavrou o registo ou o averbamento.

§ 5.º As entidades referidas neste artigo e seus parágrafos remeterão aos notários, por protocolo ou seguro do correio, recibo das certidões.

§ 6.º Os testamentos públicos em nenhum caso estão sujeitos a registo.

Art. 215.º Os notários que lavrarem escrituras nas quais se instituam legados pios procederão em conformidade com a parte aplicável do disposto nos §§ 1.º e 3.º do artigo 214.º

§ único. As certidões expedidas nos termos deste artigo aplica-se o preceituado nos §§ 4.º e 5.º do artigo 214.º

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

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Ne-

greiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abran-ches Pinto — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 39 451

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 único. É aprovada para adesão a Declaração Relativa à Construção de Grandes Estradas de Tráfego Internacional, com os seus Anexos I, II e III, assinada em Genebra em 16 de Setembro de 1950, cujo texto em inglês e francês e respectiva tradução portuguesa são os seguintes:

Declaration on the construction of main international traffic arteries

The undersigned, duly authorized,

Meeting under the auspices of the Economic Commission for Europe,

Conscious of the need to develop international road traffic in Europe,

Considering that it is essential, in order to establish closer relations between European countries, to lay down a co-ordinated plan for the construction or reconstruction of roads suitable for international traffic,

1. Declare that they adopt the proposed road network described in annex I hereto as a concerted plan for construction and reconstruction of roads of international importance, which they intend to undertake, within the framework of their national programmes for public works or within the possibilities of international financing.

2. The undersigned further declare that the construction or reconstruction of the roads mentioned in annex I shall be carried out in accordance with the characteristics set out in chapter A of annex II hereto. The undersigned further undertake to see that the roads mentioned in annex I shall be equipped with the ancillary service provided for in annex II, chapter B, the help of private enterprises being utilized where possible.

3. The roads mentioned in annex I hereto shall be identified by means of the special sign described in annex III.

4. This declaration shall be open for signature until 30 June 1951 and, after that date, for accession by all countries participating in the work of the Economic Commission for Europe.

5. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each of the countries mentioned in paragraph 4 above of such deposit.

6. This Declaration shall enter into force on the date of its signature.

7. The original of this Declaration shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall deliver a certified true copy of the

Declaration to each of the countries mentioned in paragraph 4 above.

8. In the event of one of the signatory or acceding countries being desirous of amending one of the annexes hereto, the said country shall request that a meeting of all signatory or acceding countries be convened, under the auspices of the Economic Commission for Europe or of such other body as may replace the latter.

Done at Geneva, on the sixteenth day of September, nineteen hundred and fifty, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

Belgium:

B.^{on} F. de Kerchove.

France:

A. Rumpler.

Luxembourg:

R. Logelin.

Netherlands:

Subject to ratification:

J. Oyevaar.

United Kingdom:

A. E. M. Walter.

ANNEX I

List and numbers of the roads of the international network

A) Main arteries

E1. — London-Paris-Nice-Rome-Palermo:

London-Southampton (boat to Le Havre).
Le Havre-Paris-Sens-Avallon-Chagny-Mâcon-
-Lyons-Valence-Bollene-Aix-en-Provence-
-St. Raphaël-Nice-Ventimiglia-Savona-Genoa-
-La Spezia-Apuania-Migliarino-Pisa-Leghorn-
-Rome-Ponte Garigliano-Via Domiziana-Naples-Pompei-Salerno-Catanzaro-Reggio Calabria (ferry from Villa San Giovanni and from Reggio Calabria to Messina).
Messina-Palermo.

E2. — London-Lausanne-Milan-Brindisi:

London-Folkestone-Dover (ferry to Calais).
Calais Laon-Rheims-Vitry-le-François-St. Dizier-Dijon-Dôle-Vallorbe-Lausanne-Martigny-Simplon-Arona-Milan-Placenza-Parma-Modena-Bologna-Forli-Cesena-Rimini-Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi.

E3. — Lisbon-Paris-Stockholm:

Lisbon-Vila Franca de Xira-Coimbra-Celorico da Beira-Vilar Formoso.
Hendaye-Bordeaux-Tours-Paris-Lille-Courtrai-Ghent-Antwerp-Hechtel-Venlo-Oberhausen-Hamm-Bielefeld-Oeynhausen-Hanover-Hamburg-Neumunster-Schleswig-Flensburg-Koldig-Vejle-Frederikshavn (ferry to Göteborg and to Larvik, boat to Oslo).
Göteborg-Orebro-Arboga-Södertälje-Stockholm.

E4. — Lisbon-Berne-Copenhagen-Stockholm-Helsinki:

(Lisbon)-Cacilhas-Pegões-Elvas.
Le Perthus-Narbonne-Nîmes-Montélimar-Valence-Chambéry-Geneva-Nyon-Lausanne-

-Berne-Olten-Basle-Karlsruhe-Mannheim-Frankfurt-on-the-Main-Giessen-Hersfeld-Kassel-Göttingen-Northeim-Hanover-Hamburg-Lübeck-Fehmarn-Vordingborg-Køge-Copenhagen-Elsinor (ferry to Hälsingborg).

Hälsingborg-Värnamo-Jönköping-Linköping-Norrköping-Södertälje-Stockholm-Uppsala-Gävle-Hamrånge-Söderhamm-Sundsvall-Umeå-Haparanda-Tornio-Vaase-Tampere-Helsinki.

E5. — London-Vienna-Budapest-Belgrade-Alexandropolis:

London-Folkestone-Dover (ferry to Calais and to Ostend).

Calais-Ostend-Ghent-Brussels-St. Trond-Liège-Aachen-Cologne-Frankfurt-on-the-Main-Aschaffenburg-Würzburg-Nuremberg-Regensburg-Straubing-Passau-Linz-Melk-Vienna-Nickelsdorf-Gyor-Budapest-Szeged-Belgrade-Gevgeli-Salonika-Cavalla-Alexandropolis.

E6. — Rome-Berlin-Oslo-Skibotten:

Rome-Siena-Florence-Pistoia-Bologna-Modena-Verona-Trento-Bolzano-Brenner-Innsbruck-Griessen-Munich-Nuremberg-Hof-Leipzig-Berlin-Neubrandenburg-Stralsund-Sassnitz (ferry to Trälleborg).

Trälleborg-Malmö-Hälsingborg-Falkenberg-Göteborg-Uddevalla-Svinesund-Moss-Oslo-Eidsvoll-Hamar-Otta-Dombås-Trondheim-Levanger-Narvik-Skibotten.

E7. — Rome-Vienna-Warsaw:

Rome-Orte-Perugia-Cesena-Forli-Bologna-Ferrara-Padua-Mestre-Cervignano-Udine-Tarvis-Villach-Bruck-Vienna-Drasenhofen-Brno-Olomouc-C. Tesin-Cracow-Radom-Warsaw.

E8. — London-The Hague-Berlin-Warsaw-(USSR):

London-Colchester-Harwich (ferry to Hook of Holland and to Antwerp, boat to Esbjerg).
Hook of Holland-The Hague-Gouda-Utrecht-Amersfoort-Oldenzaal-Osnabrück-Oeynhausen-Hanover-Magdeburg-Berlin-Poznan-Krosniewice-Lowicz-Warsaw-(USSR).

E9. — Amsterdam-The Hague-Basle-Genoa:

Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Maastricht-Liège-Bastogne-Arlon-Luxembourg-Metz-Sarrebourg-Strasbourg-Mulhouse-Basle-Olten-Lucerne-Arth-Andermatt-Lugano-Chiasso-Como-Milan-Casteggio-Tortona-Serravalle-Genoa.

E10. — Paris-Brussels-The Hague-Amsterdam:

Paris-Bapaume-Cambrai-Mons-Brussels-Antwerp-Breda-Rotterdam-The Hague-Amsterdam.

E11. — Paris-Salzburg:

Paris-Vitry-le-François-St. Dizier-Ligny-en-Barrois-Nancy-Sarrebourg-Strasbourg-Karlsruhe-Stuttgart-Augsburg-Munich-Rosenheim Salzburg.

- E12. — (Paris)-Prague-Warsaw-(Leningrad and Moscow):
(Paris)-Ligny-en-Barrois-Metz-Saarbrücken-Mannheim-Heilbronn-Schwäb. Hall-Nürnberg-Neustadt-Pilsen-Prague-Hradec Kralove-Nachod-Klodzko-Wroclaw-Lodz-Lowicz-Warsaw-Bialystok-(USSR-Leningrad and Moscow).
- E13. — Lyons-Venice:
Lyons-Chambery-Modane-Turin-Milan-Brescia-Verona-Vicenza-Padua-Mestre-Venice.
- E14. — Trieste-Prague-Szczecin:
Trieste-Ronchi-Udine-Tarvis-Villach-Salzburg-Linz-Tabor-Prague-Mlada Boleslav-Jablonec-Novy Svet-Jelenia Gora-Szczecin.
- E15. — Hamburg-Berlin-Prague-(Budapest):
Hamburg-Perleberg-Berlin-Dresden-Cinvald-Prague-Brno-Breclav-Bratislava-(Budapest).
- E16. — Bratislava-Gdynia:
Bratislava-Zilina-C. Tesin-Katowice-Piotrkow-Lodz-Swiecie-Gdanek-Gdynia.
- E17. — Chagny-Salzburg:
Chagny-Dijon-Belfort-Basle-Olten-Zürich-Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen-Innsbruck-Wörgl-Salzburg.
- E18. — Stavanger-Oslo-Stockholm:
Stavanger-Egersund-Kristiansund-Larvik-Horten-Drammen-Oslo-Orje-Karlstad-Orebro-Årbo-Linköping-Enköping-Stockholm.
- E19. — (Albania)-Janina-Corinth:
(Albania)-Janina-Arta-Agrinion-Antirion-Rion-Corinth.
- E20. — Koritza-Sofia:
Koritza-Florina-Vevi-Edessa-Salonika-Seres-Sofia.
- E21. — Aosta-Turin-Savona and Genoa.
E21a. — Martigny-Grand St. Bernard-Aosta.
E21b. — Geneva-Bonneville-Mt. Blanc-Aosta.
E22. — Berlin-Wroclaw-Katowice-Cracow-Rzeszow-Przemysl-(USSR).
- B) Branch or Link Roads**
- E31. — London-St. Albans-Northampton-Doncaster-Scotch-corner-Carlisle-Abington-Glasgow.
E32. — Abington-Edinburgh.
E33. — Northampton-Coventry-Cannock-Warrington-Liverpool.
E34. — Cannock-Shrewsbury-Corwen-Holyhead.
E35. — Amsterdam-Amersfoort-Zwolle-Groningen-Winshoten-Oldenburg-Bremen-Hamburg.
E36. — Hook of Holland-Rotterdam-Gouda-Utrecht-Arnheim-Oberhausen-Cologne.
E37. — Breda-Gorinchem (Utrecht).
E38. — Breda-Eindhoven.
E39. — Hechtel-Heerlen-Aachen.
E40. — Brussels-Namur-Bastogne.
E41. — (Calais)-Valenciennes-Mons-Charleroi-Namur-Liège.
E42. — Saarbrücken-Luxembourg-Echternach-(Cologne).
E43. — Avallon-Dijon.
E44. — Belfort-Mulhouse.
E45. — Dole-Nyon.
- E46. — Lyons-Ambérieu-Geneva.
E47. — Aix-en-Provence-Marseille.
E48. — Nîmes-Marseille.
E49. — Bordeaux-Toulouse-Narbonne.
E50. — Porto-Coimbra.
E51. — Albergaria-Viseu-Celorico da Beira.
E52. — Vila Franca de Xira-(Elvas).
E53. — Torino-Asti-Alessandria-Tortona.
E54. — Casteggio-Placenza.
E55. — (Pisa)-Migliarino-Pistoia.
E56. — Ponte Garigliano-Caserta-Foggia.
E57. — Naples-Arienzio.
E58. — Bari-Taranto.
E59. — Messina-Syracuse.
E60. — Arth-Zürich.
E61. — St. Margrethen-Bregenz-Lindau-Munich.
E62. — Hof-Chemnitz-Leipzig-Halle-Magdeburg.
E63. — Hamm-Kassel-Herleshausen-Erfurt-Chemnitz-Dresden.
E64. — (Berlin)-Neubrandenburg-Rostock-Warnemünde (ferry to Gedser).
Gedser-Nyköbing-Vordingborg-Copenhagen.
E65. — Lubeck-Rostock-Stralsund.
E66. — Esbjerg-Kolding-Middelfart-Nyborg (ferry to Korsör).
Korsör-Copenhagen (ferry to Malmö).
E67. — Vejle-Middelfart.
E68. — Bergen-Gudvangen-Loerdalsøyen-Tyln-Fageres-Oslo.
E69. — Alesund-Andalsnes-Dombås.
E70. — Winterthur-Schaffhausen-Donaueschingen-Tübingen-Stuttgart-Heilbronn-Schwäb. Hall-Würzburg-Fulda-Hersfeld-Herleshausen.
E71. — Hanover-Bremen-Bremerhaven.
E72. — Oldenzaal-Lingen-Bremen.
E73. — Cologne-Hamm.
E74. — Berlin-Szczecin.
E75. — Levanger-Sandvika-Brunflo-Hamränge.
E76. — Brunflo-Sundsvall.
E77. — Skibotten-Kilpisjärvi-Karesuando-Haparanda.
E78. — Haparanda-Kilpisjärvi.
E79. — Tornio-Rovaniemi-Virtaniemi.
E80. — Turku (Åbo)-Helsinki-Lappeenranta-(Viipuri).
E81. — Tczew-Malbork-Grudziadz-Warsaw-Lublin-(USSR).
E82. — Piotrkow-Warsaw.
E83. — Jelenia Gora-Wroclaw-Poznan-Swiecie-Grudziadz.
E84. — (Prague)-Jihlava-Znojmo-Vienna.
E85. — Olomouc-Zilina-Presov-Kosice-(USSR).
E86. — Wörgl-Rosenheim.
E87. — Janina-Trikkala-Larissa-Volos.
E88. — (Janina)-Preveza.
E89. — Rion-Patras.
E90. — Vevi-Kozani.
E91. — Cervignano-Ronchi.
E92. — (Salonika-St. Athanasios)-Verria-Kozani-Larissa-Lamia-Athens-Corinth-Argos-Kalamai.

ANNEX II

Conditions to which the main international traffic arteries shall conform

A) Characteristics of the main international traffic arteries

I. General

1. The characteristics which constitute the basic standards for the design of the main international traffic arteries, hereinafter designated as «international

arteries», apply to roads in open country and, except where provided otherwise, also to those in built-up areas.

2. Density of traffic.

The construction of roads shall be related to the density of traffic. For the purpose of assessing this density, the 30th peak hour, i.e., the hourly flow attained during at least thirty hours in the course of the year, shall be taken as a basis.

II. Roads

1. Carriageways and their width.

International arteries shall conform with the following categories:

(a) *Category I*: one carriageway of 7 metres in width with two lanes each of 3.50 metres, it being understood that, in mountainous country, the width may exceptionally be reduced to 6 metres.

For mixed traffic roads of this category, the maximum permissible density should not exceed 600 vehicles per hour, it being understood that this maximum may be reasonably increased on roads exclusively reserved to motor traffic and wherever alterations would give rise to special difficulties.

The figure of 600 vehicles per hour is based on the assumption of a maximum speed of flow of 55 km. for the peak hour under consideration. It applies to traffic which does not include an abnormal percentage of slow or heavy vehicles. Should the speed of flow during peak-hours be higher, the traffic figure would have to be accordingly reduced.

(b) *Category II*: roads with two carriageways each of at least 7 metres wide, separated by a central strip, each carriageway consisting of two lanes, with shoulders stabilized where necessary.

As a rule, category II roads should be built where the density of traffic exceeds the figure indicated in paragraph 1, (a).

(c) *Category III* (provisional): taking into account topographical, economic and financial considerations, it is necessary provisionally to provide for roads with three lanes of a total width of 10.50 metres or, exceptionally, of 9 metres. On these roads, the three lanes shall be clearly marked except at curves and summits, where the traffic shall, if necessary, be channelled into two marked lanes.

2. Crossfall on the straight sections.

The cross section of the carriageway shall comprise one or two planes. When the cross section comprises two planes, they can be adjusted to the road axis by a curve over a maximum distance of 2 metres. On the straight sections of the road, the crossfall shall be as slight as is consistent with the speedy carrying off of water and taking into account both the longitudinal gradient and the rugosity of the surface. This crossfall shall not exceed 3 per cent, except in the gutter where it may be increased to 4 per cent.

3. Cycle tracks and footpaths.

In addition to the carriageways, separate cycle tracks and footpaths shall be provided wherever the density of traffic either of this type or of other types makes it necessary.

4. Gradient.

A distinction should be made between international arteries in flat or fairly level country and those in mountainous country.

In the first case, gradients should not exceed 5 per cent, or, in exceptional cases, 6 per cent over short sections.

In the second case, it should not exceed 8 per cent or, in exceptional cases, 10 per cent.

5. Alignment.

Roads should be divided, for the purposes of alignment, into sections of adequate length, each sufficiently homogeneous to be characterized by certain essential norms.

The general alignment should be such as to accomplish the transition from the characteristics of one section to those of the neighbouring sections (if the transition does not occur at a well-defined geographical point, for instance, an important town) over a limited distance and with some gradation, especially in the case of radii of bends.

Alignments are to be grouped in three classes:

First class.

Alignments on easy, or fairly even ground where there are a number of built-up areas and intersections which may need careful handling.

The following characteristics should be noted:

Design speed: from 100 to 120 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 500 metres; minimum 300 metres.

Visibility¹: normal 230 metres; minimum 150 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 5,000 metres; minimum 2,500 metres.

Second class.

Alignments in hilly, broken country where the minimum radius of 300 metres is not likely to be practicable because of the high cost which its adoption would entail.

The following characteristics should be noted:

Design speed: 80 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 300 metres; minimum 200 metres.

Visibility¹: normal 150 metres; minimum 110 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 2,500 metres; minimum 1,200 metres.

Third class.

Alignments in particularly difficult country, e. g. mountainous country.

The following characteristics should be noted:

Design speed: 60 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 200 metres; minimum 100 metres.

Visibility¹: normal 110 metres; minimum 60 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 1,000 metres; minimum 400 metres.

It is understood that, in particularly difficult country, lower radii and visibility ranges may exceptionally be permitted for particularly difficult sections. In any case, however, it must always be possible for two vehicles of maximum permitted dimensions to meet and pass each other on curves of the smallest radius.

¹ That is, visibility near summits, for a driver whose eye-level is 1.35 metres above the carriageway, of an obstacle 0.10 metre in thickness placed on the carriageway.

The characteristics of the three classes mentioned above are summarized in the following table:

Class	Speed of travel in km/h	Radii of horizontal curves		Visibility in longitudinal profile		Radii of vertical curves	
		Normal	Minimum	Normal	Minimum	Normal	Minimum
1st	100/120	500	300	230	150	5,000	2,500
2nd	80	300	200	150	110	2,500	1,200
3rd	60	200	100	110	60	1,000	400

The term «normal radius of curve» shall be taken to mean the minimum normally to be adopted for radii curves, the figure for «minimum radius of curve» being that below which no radius must fall.

The radii of vertical curves in the low stretches, or sags, should be equal to at least one-half of the corresponding radii of the neighbouring summits.

6. *Superelevation.*

On bends with radius less than a figure to be determined according to local conditions, and which might well vary between 1,500 and 1,000 metres, the carriageway must be raised. The extent of superelevation depends on traffic speed, the radius of the bend and the rugosity of the surface of the carriageway.

On roads where the danger of icing in winter is non-existent, a maximum superelevation of 10 per cent for bends of small radius seems permissible.

7. *Extra width on curves.*

Extra width on curves should be provided to allow free passage for vehicles of the largest dimensions when meeting or overtaking.

8. *Bearing capacity.*

All roads should be constructed so as to ensure reasonable safety standards for vehicles of the maximum permissible weight.

9. *Surfaces and pavements.*

Roads should be provided with such surfacing as would render them uniformly dustless and smooth but skid-resistant.

10. *Parking.*

Where required, laybys and staggered bus stops should be provided off the carriageway.

11. *Lighting.*

Those parts of the network which form main approaches to, or traverse, important centres of population and on which during hours of darkness there is appreciable general traffic, including pedestrians, should be lighted to a standard which provides an ample margin of safety to all road users without the use of the headlights by motor vehicles.

III. Access and crossing facilities

1. *Suppression of intersections.*

All intersections and accesses to the road which are not strictly necessary should be suppressed. If this is not possible in the case of existing roads, an attempt should be made to achieve it at any rate in the case of new roads by diverting local traffic to neighbouring roads. It would be desirable for laws to be passed in each country to facilitate this measure.

2. *Grade separation.*

If the suppression of intersections is not practicable, topographical conditions will often enable an overpass or underpass to be built without excessive expense instead of an intersection, the two roads not to be connected.

In the case of new roads, if intersections with other major roads appear inevitable, the provision of crossings at different levels would be justified when the product of the average daily traffic on the two roads exceeds 3 million.

At existing intersections where the product of the average daily traffic on the two roads exceeds 3 million, an examination should be made as to the advisability of providing crossings at different levels.

At connected crossings at different levels, it is important for traffic on the international road vehicles should leave and enter it on the right-hand side¹ so as to obviate the intersection of the trajectories of the vehicles in the main traffic lanes.

3. *Level intersections.*

At level intersections, vehicles on the road intersected must be prevented from crossing the carriageway of the international road at too high a speed and, if necessary, should be required to stop. If the adjacent roads are diverted, staggered outlets should be avoided, so as to obviate the necessity of traffic from those roads using the international road.

It should be noted that it would be advisable to install a dual carriageway on international roads at important intersections in order to ensure that drivers leaving the international road to the left¹ need not come to a standstill on the main carriageway while waiting for a vehicle coming from the opposite direction to pass.

Roundabouts and crossroads with light signals cause loss of time and fatigue drivers. They should therefore be avoided as far as possible on international routes.

Deceleration and acceleration lanes.

At level intersections in the open country and at road intersections where the international road can be left, it is desirable wherever this can be done, to construct alongside the carriageway additional strips for slowing down. These strips should be clearly distinguishable from the carriageway, e. g. by the different colour of their surface, and should be about 3 metres wide and 50 to 100 metres in length. These strips enable a driver to leave the main road before slowing down, thus leaving the road free for fast traffic only and avoiding the risk of collision.

Similar strips are recommended for vehicles entering the international road; they enable drivers to attain sufficient speed before joining in the traffic on the main artery.

Visibility triangles.

At level intersections, unobstructed visibility triangles of dimensions varying according to the authorized speeds on each particular road should be provided. Where there is no speed limit on the international route, the sides of these triangles might be about 150 metres long on the international road and about 50 metres long on another road.

4. *Level-crossings.*

As a rule, level-crossings shall be suppressed. The construction of new international roads should exclude

¹ In countries where traffic keeps to the right.

the provision of level-crossings. On existing international roads, they should be removed if they hamper appreciably the flow of traffic or if, by reason of their position, they constitute a special danger to traffic.

IV. Bypassing of cities, towns and villages and ribbon development

1. *Bypasses.*

The international roads should bypass built-up areas, except where a village is small and the traffic relatively light, or where the existing road is satisfactory in width and alignment or can conveniently be made so.

Easy access and egress should be provided for main centres.

2. *Through express roads.*

Large urban agglomerations should be bypassed where the purposes of through traffic justify it or, alternatively, through express roads shall be provided.

3. *Development.*

Development with direct individual access to the bypasses or the through express roads shall not be allowed.

4. *Access.*

Bypasses and through express roads shall be accessible only at points specially provided and designated.

V. Bridges, tunnels, galleries, etc.

1. *Width.*

Throughout each road, the width of the carriageway, or carriageways, and of the separate track, or tracks, provided for cyclists and pedestrians should be maintained on bridges and on approaches to bridges, except in very special cases. Where there are no separate tracks for cyclists and pedestrians, adequate space should be provided on either side of the carriageway or carriageways to permit the full use of the width of the carriageway or carriageways.

2. *Headroom.*

The minimum clearance for overhead constructions should be 4.50 metres. In the case, however, of existing structures and of new constructions where the provision of this clearance would meet with exceptional difficulties, the height may be 4.20 metres.

Overhead constructions allowing less than 4.50 metres headroom should be indicated by the special sign for that purpose.

3. *Bearing capacity.*

The bearing capacity of the bridges throughout the network should be at least sufficient to ensure, under the normal standards of safety applied by each government, the passage of vehicles of the maximum permissible dimensions and weight.

VI. Landscaping

1. Due regard should be paid to the landscaping of the roads of the network so that the alignment may provide for harmony of vertical and horizontal curves.
2. Hoardings should be prohibited.

B) Ancillary services

1. *Frontier crossings.*

Adequate road facilities for the accommodation and clearance of normal traffic shall be provided at frontiers. Commercial and tourist traffic should be sepa-

rated, where required, and combined frontier posts be established, wherever necessary.

2. *Garage and other accommodation.*

Adequate garage and workshop accommodation and also accommodation for rest and meals should be provided at suitable intervals on the network and particularly in less developed areas.

These installations should be so located as to be easily accessible to the users of the road and not restrict the flow of traffic.

3. *First-aid.*

Standardized first-aid posts, properly staffed and equipped in accordance with the recommendations of the Standing International Commission on Highway First-Aid and of the League of Red Cross Societies should be provided at frequent intervals along the international roads.

4. *Telecommunications.*

The international roads should be equipped with telephone booths at regular intervals, provided with multilingual instructions.

ANNEX III

Sign indicating main international traffic arteries

1. The additional route identification sign to indicate the main international traffic arteries (roads which, in agreement with the other Contracting States concerned, have been designated as such by the State on whose territory they are situated in order to ensure continuity of routes and uniformity of technical conditions) shall be rectangular in shape.

2. This sign shall consist of the letter E followed by the designated number of the route in Arabic numerals.

3. The colours of this sign shall be green for the ground and white for the inscription.

4. The sign may be affixed to or combined with other signs.

5. Its size shall be such that the indication can be easily understood by drivers of vehicles travelling at speed.

Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international

Les soussignés, dûment autorisés,
Réunis sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

Conscients de la nécessité de développer en Europe le trafic routier international,

Considérant que, pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international,

1. Déclarent qu'ils adoptent le projet de réseau routier tel qu'il est décrit à l'annexe I ci-jointe, à titre de plan concerté de construction ou de reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international.

2. Les soussignés déclarent en outre que la construction ou la reconstruction des routes visées à l'annexe I seront effectuées conformément aux caractéristiques fondamentales prévues au titre A de l'annexe II ci-

-jointe et s'engagent à veiller à ce que ces routes soient pourvues, éventuellement avec le concours d'organismes privés, des services auxiliaires prévus au titre B de ladite annexe.

3. Les routes visées à l'annexe I seront identifiées au moyen d'un signal spécial dont les caractéristiques sont données à l'annexe III.

4. La présente déclaration sera ouverte jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion de tous les pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

5. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies, qui en donnera notification à tous les pays visés au point 4 ci-dessus.

6. La présente déclaration entrera en vigueur le jour de sa signature.

7. L'original de la présente déclaration sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies, qui en délivrera une copie certifiée conforme à chacun des pays visés au point 4 ci-dessus.

8. Lorsqu'un des pays signataires ou adhérents désirera apporter une modification à l'une des annexes ci-jointes, il demandera que soit convoquée, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou de tout autre organisme qui viendrait à lui être substitué, une réunion de tous les pays signataires ou adhérents.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Belgique:

B.^{on} F. de Kerchove.

France:

A. Rumpler.

Luxembourg:

R. Logellin.

Pays-Bas:

Sous réserve de ratification:

J. Oyevaar.

Royaume-Uni:

A. E. M. Walter.

ANNEXE I

Liste et numéros des routes du réseau international

A) Grandes routes de trafic international

E1. — Londres-Paris-Nice-Rome-Palermo:

Londres-Southampton (bateau jusqu'au Havre).
Le Havre-Paris-Sens-Avallon-Chagny-Mâcon-
Lyon-Valence-Bollène-Aix-en-Provence-
St. Raphaël-Nice-Vintimille-Savone-Gênes-
La Spezia-Apuania-Migliarino-Pise-
Livourne-Rome-Ponte Garigliano-Via Domiziana-Naples-Pompéi-Salerno-Catanzaro-
Reggio de Calabre (ferry de Villa-San-Giovanni et de Reggio de Calabre jusqu'à Messine).
Messine-Palermo.

E2. — Londres-Lausanne-Milan-Brindisi:

Londres-Folkestone-Douvres (ferry jusqu'à Calais).

Calais-Laon-Reims-Vitry-le-François-St. Dizier-
Dijon-Dôle-Vallorbe-Lausanne-Martigny-
Simplon-Arona-Milan-Plaisance-Parme-
Modène-Bologne-Forlì-Cesena-Rimini-
Ancône-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi.

E3. — Lisbonne-Paris-Stockholm:

Lisbonne-Vila Franca de Xira-Coimbra Celorico da Beira-Vilar Formoso.
Hendaye-Bordeaux-Tours-Paris-Lille-Courtraigand-Anvers-Hechtel-Venlo-Oberhausen-
Hamm-Bielefeld-Oynhausen-Hanovre-Hambourg-Neumünster-Schleswig-Flensburg-
Kolding-Vejle-Frederikshavn (ferry jusqu'à Gothembourg et Larvik, bateau jusqu'à Oslo).
Gothembourg-Orebro-Arboga-Södertälje-Stockholm.

E4. — Lisbonne-Berne-Copenhague-Stockholm-Helsinki:

(Lisbonne)-Cacilhas-Pegões-Elvas.
Le Perthus-Narbonne-Nîmes-Montélimar-Valence-Chambéry-Genève-Nyon-Lausanne-
Berne-Olten-Bâle-Carlsruhe-Mannheim-
Frankfurt-sur-le-Main-Giessen-Hersfeld-Cassel-Göttingue-Northeim-Hanovre-Hambourg-
Lubeck-Fehmarn-Vordingborg-Koge-Copenhague-Elseneur (ferry jusqu'à Helsingborg).
Helsingborg-Värnamo-Jönköping-Linköping-
Norrköping-Södertälje-Stockholm-Upsala-
Gävle-Hamrange-Söderham-Sundsvall-
Umeå-Haparanda-Tornio-Vaasa-Tampere-Helsinki.

E5. — Londres-Vienne-Budapest-Belgrade-Alexandroupolis:

Londres-Folkestone-Douvres (ferry jusqu'à Calais et Ostende).
Calais-Ostende-Gand-Bruxelles-St. Trond-
Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne-Frankfurt-sur-le-Main-Aschaffenburg-Wurtzbourg-
Nuremberg-Ratisbonne-Straubing-Passau-
Linz-Melk-Vienne-Nickelsdorf-Gyor-Budapest-Szeged-Belgrade-Gevgeli-Salonique-Cavalla-Alexandroupolis.

E6. — Rome-Berlin-Oslo-Skibotten:

Rome-Sienne-Florence-Pistoia-Bologne-Modène-
Vérone-Trente-Bolzano-Brenner-Innsbruck-
Griesen-Munich-Nuremberg-Hof-Leipzig-
Berlin-Neubrandebourg-Stralsund-Sassnitz (ferry jusqu'à Trälleborg).
Trälleborg-Malmö-Helsingborg-Falkenberg-
Gothembourg-Uddevalle-Svinesund-Moss-
Oslo-Eidsvoll-Hamar-Otta-Dombås-Trondheim-Levanger-Narvik-Skibotten.

E7. — Rome-Vienne-Varsovie:

Rome-Orte-Pérouse-Cesena-Forlì-Bologne-
Ferrare-Padoue-Mestre-Cervignano-Udine-
Tarvis-Villach-Bruck-Vienne-Drasenhofen-
Brno-Olomouc-C. Tesin-Cracovie-Radom-
Varsovie.

E8. — Londres-La Haye-Berlin-Varsovie-(URSS):

Londres-Colchester-Harwich (ferry jusqu'à Hoek-van-Holland et Auvers, bateau jusqu'à Esbjerg).
Hoek van Holland-La Haye-Gouda-Utrecht-
Amersfoor-Oldenzaal-Osnabrück-Oynhausen-
Hanovre-Magdebourg-Berlin-Poznan-
Krosniewice-Lowicz-Varsovie-(URSS).

E9. — Amsterdam-La Haye-Bâle-Gênes :

Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Maestricht-
-Liège-Bastogne-Arlon-Luxembourg-Metz-
-Sarrebouurg-Strasbourg-Mulhouse-Bâle-Olten-
-Lucerne-Arth-Andermatt-Lugano-Chiasso-
-Côme-Milan-Casteggio-Tortona-Serravalle-
-Gênes.

E10. — Paris-Bruxelles-La Haye-Amsterdam :

Paris-Bapaume-Cambrai-Mons-Bruxelles-
-Anvers-Bréda-Rotterdam-La Haye-
-Amsterdam.

E11. — Paris-Salzburg :

Paris-Vitry-le-François-St. Dizier-Ligny-en-
-Barrois-Nancy-Sarrebouurg-Strasbourg-
-Carlsruhe-Stuttgart-Augsbourg-Munich-Ro-
senheim-Salzburg.

E12. — (Paris)-Prague-Varsovie-(Leningrad et Moscou).

(Paris)-Ligny-en-Barrois-Metz-Sarrebruck-
Mannheim-Heilbronn-Schwäb. Hall-Nurem-
berg-Neustadt-Pilsen-Prague-Hradec
Kralove-Nachod-Klodzko-Wroclaw-Lodz-
-Lowicz-Varsovie-Biélostok-(URSS-Lenin-
grad et Moscou).

E13. — Lyon-Venise :

Lyon-Chambéry-Modane-Turin-Milan-Brescia-
-Véron-Vicence-Padoue-Mestre-Venise.

E14. — Trieste-Prague-Szczecin :

Trieste-Ronchi-Udine-Tarvis-Villach-Salz-
bourg-Linz-Tabor-Prague-Mlada-Boleslav-
Jablonec-Novy Svet-Jelenia Gora-Szczecin.

E15. — Hambourg-Berlin-Prague-(Budapest) :

Hambourg-Perleberg-Berlin-Dresde-Cinvald-
-Prague-Brno-Breclav-Bratislava-(Budapest).

E16. — Bratislava-Gdynia :

Bratislava-Zilina-C. Tesin-Cattowitz-Piotrkow-
-Lodz-Swiecie-Gdansk-Gdynia.

E17. — Chagny-Salzburg :

Chagny-Dijon-Belfort-Bâle-Olten-Zurich-Win-
terthur-St. Gall-St. Margrethen-Innsbruck-
-Wörgl-Salzburg.

E18. — Stavanger-Oslo-Stockholm :

Stavanger-Egersund-Kristiansund-Larvik-Hor-
ten-Drammen-Oslo-Orje-Karlstad-Orebro-
-Arboga-Linköping-Enköping-Stockholm.

E19. — (Albanie)-Janina-Corinthe :

(Albanie)-Janina-Arta-Agrinion-Antirion-Rion-
-Corinthe.

E20. — Koritzza-Sofia :

Koritzza-Florina-Vevi-Edessa-Salonique-Seres-
-Sofia.

E21. — Aoste-Turin-Savone et Gênes.

E21a. — Martigny-Grand St. Bernard-Aoste.

E21b. — Genève-Bonneville-Mt. Blanc-Aoste.

E22. — Berlin-Wroclaw-Cattowitz-Cracovie-Rzeszow-Przemysl-(URSS).

B) Embranchements et roades

E31. — Londres-St. Albans-Northampton-Doncaster-
-Scotch-Corner-Carlisle-Abington-Glasgow.

E32. — Abington-Edimbourg.

E33. — Northampton-Coventry-Cannock-Warrington-Li-
verpool.

E34. — Cannock-Shrewsbury-Corwen-Holyhead.

E35. — Amsterdam-Amersfoort-Zwolle-Groningue-
-Winschoten-Oldenbourg-Brême-Hambourg.

E36. — Hoek van Holland-Rotterdam-Gouda-Utrecht-
-Arnhem-Oberhausen-Cologne.

E37. — Bréda-Goringhem-(Utrecht).

E38. — Bréda-Eindhoven.

E39. — Hechtel-Heerlen-Aix-la-Chapelle.

E40. — Bruxelles-Namur-Bastogne.

E41. — (Calais)-Valenciennes-Mons-Charleroi-Namur-
-Liège.

E42. — Sarrebruck-Luxembourg-Echternach-(Cologne).

E43. — Avallon-Dijon.

E44. — Belfort-Mulhouse.

E45. — Dôle-Nyon.

E46. — Lyon-Ambérieu-Genève.

E47. — Aix-en-Provence-Marseille.

E48. — Nîmes-Marseille.

E49. — Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

E50. — Porto-Coimbra.

E51. — Albergaria-Viseu-Celorico da Beira.

E52. — Vila Franca de Xira-(Elyas).

E53. — Torino-Asti-Alessandria-Tortona.

E54. — Casteggio-Plaisance.

E55. — (Pise)-Migliarino-Pistoia.

E56. — Ponte-Garigliano-Caserte-Foggia.

E57. — Naples-Arienzo.

E58. — Bari-Tarente.

E59. — Messine-Syracuse.

E60. — Arth-Zurich.

E61. — St. Margrethen-Bregenz-Lindau-Munich.

E62. — Hof-Chemnitz-Leipzig-Halle-Magdebourg.

E63. — Hamm-Cassel-Herleshausen-Erfurt-Chemnitz-
-Dresde.

E64. — (Berlin)-Neubrandebourg-Rostock-Warnemunde
(ferry jusqu'à Gedser).

Gedser-Nyköbing-Vordingborg-Copenhague.

E65. — Lubeck-Rostock-Stralsund.

E66. — Esbjerg-Kolding-Middelfart-Nyborg (ferry
jusqu'à Korsör).

Korsör-Copenhague (ferry jusqu'à Malmö).

E67. — Vejle-Middelfart.

E68. — Bergen-Gudvangen-Loerdalsören-Tyin-Fagernes-
-Oslo.

E69. — Aalesund-Andalsnes-Dombås.

E70. — Winterthur-Schaffhouse-Donaueschingen-Tub-
ingue-Stuttgart-Heilbronn-Schwab. Hall-Wurtz-
bourg-Fulda-Hersfeld-Herleshausen.

E71. — Hanovre-Brême-Bremerhaven.

E72. — Oldenzaal-Lingen-Brême.

E73. — Cologne-Hamm.

E74. — Berlin-Szczecin.

E75. — Levanger-Sandvika-Brunflo-Hamrånge.

E76. — Brunflo-Sundsvall.

E77. — Skibotten-Kilpisjärvi-Karesuando-Haparanda.

E78. — Haparanda-Kilpisjärvi.

E79. — Tornio-Rovaniemi-Virtaniemi.

E80. — Turku (Åbo)-Helsinki-Lappeenranta-(Viipuri).

E81. — Tczew-Malbork-Grudziadz-Varsovie-Lublin-
-(URSS).

E82. — Piotrkow-Varsovie.

- E83. — Jelenia Gora-Wroclaw-Poznan-Swiecie-Grudziadz.
 E84. — (Prague)-Jihlava-Znojmo-Vienne.
 E85. — Olomouc-Zilina-Presov-Kosice-(URSS).
 E86. — Wörgl-Rosenheim.
 E87. — Janina-Trikkala-Larissa-Volos.
 E88. — (Janina)-Preveza.
 E89. — Rion-Patras.
 E90. — Vevi-Kozani.
 E91. — Cervignano-Ronchi.
 E92. — (Salonique-St. Athanasios)-Verria-Kozani-Larissa-Lamia-Athènes-Corinthe-Argos-Kalamai.

ANNEXE II

Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international

A) Caractéristiques des grandes routes de trafic international

I. Généralités

1. Les caractéristiques fondamentales des grandes routes de trafic international, désignées ci-après « routes internationales », s'appliquent à ces routes en rase campagne, ainsi que, sauf dispositions contraires, aux parties de ces routes situées dans les agglomérations.

2. Densité de la circulation.

Les routes doivent être construites en fonction de la densité de la circulation. En vue de déterminer cette densité, la trentième heure de pointe, c'est-à-dire le débit horaire à atteindre pendant au moins trente heures au cours de l'année, servira de base.

II. Routes

1. Chaussées et leur largeur.

Les routes internationales rentreront dans l'une des catégories suivantes:

a) *Catégorie I*: routes ayant une chaussée de 7 m. de large, à deux voies de circulation de 3,5 m., étant entendu que cette dimension pourra être ramenée exceptionnellement à 6 m. pour les routes des régions montagneuses.

Sur les routes de cette catégorie où le trafic est mixte, le volume maximum autorisé ne devrait pas dépasser 600 véhicules par heure, étant entendu qu'une augmentation raisonnable de ce chiffre est permise pour les routes exclusivement réservées à la circulation automobile ou pour les routes dont l'aménagement se heurterait à des difficultés spéciales.

Le chiffre de 600 véhicules par heure repose sur l'hypothèse que la vitesse maximum d'écoulement serait de 55 km. pendant l'heure de pointe considérée. Il s'applique à un trafic ne comportant pas un trop grand nombre de véhicules lourds ou lents. Si la vitesse du débit des véhicules augmentait pendant les heures de pointe, le chiffre de 600 véhicules devrait être réduit en conséquence.

b) *Catégorie II*: routes à deux chaussées, chacune large de 7 m. au moins, séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, ainsi que des bas côtés stabilisés si nécessaire.

En principe, il y aura lieu de construire des routes de la catégorie II lorsque la densité du trafic excède le chiffre indiqué au paragraphe 1, a).

c) *Catégorie III* (provisoire): en tenant compte de considérations topographiques, économiques et financières, il sera nécessaire d'admettre, à titre provisoire, des routes à trois voies de circulation, d'une largeur de

10,5 m., exceptionnellement de 9 m. Les trois voies devront être clairement indiquées sur ces routes, sauf dans les virages et au sommet des côtes où la circulation doit, si besoin est, être canalisée en deux voies munies de démarcations.

2. Bombements dans les sections rectilignes.

Le profil en travers de la chaussée sera constitué par un ou deux plans. Quand ce profil se composera de deux plans, on pourra les raccorder sur l'axe de la route par une courbe sur une distance de 2 m. au plus. Dans les sections rectilignes de la route, l'inclinaison des plans devra être aussi faible que le permet l'évacuation rapide des eaux en tenant compte à la fois de la pente longitudinale et de la rugosité de la surface. Cette inclinaison sera au maximum de 3 pour 100, sauf dans les caniveaux, où elle pourra être portée à 4 pour 100.

3. Pistes pour cyclistes et piétons.

En plus des chaussées, des pistes spéciales pour la circulation des cyclistes et des piétons devront être aménagées lorsque la densité de cette circulation ou de tous autres types de circulation l'exige.

4. Pentes.

Il convient de distinguer le cas d'une route internationale en plaine ou en pays peu accidenté de celui d'une route internationale en pays montagneux.

Dans le premier cas, la pente ne devrait pas dépasser en général 5 pour 100, chiffre qui peut exceptionnellement être porté à 6 pour 100 sur de courts tronçons.

Dans le second cas, la pente ne devrait pas dépasser 8 pour 100, chiffre qui peut être exceptionnellement porté à 10 pour 100.

5. Tracé.

Une même route devrait être décomposée, quant au tracé, en sections successives, suffisamment longues, individuellement assez homogènes pour que chacune soit caractérisée par des normes essentielles déterminées.

Le tracé d'ensemble doit être établi de manière que le passage des caractéristiques d'une section à celles des sections voisines se fasse, s'il n'a pas lieu en un point géographique bien défini, une ville importante par exemple, sur une zone restreinte et avec une certaine progressivité surtout en matière de rayons de courbure des virages.

On distingue trois classes de sections:

Première classe.

Cas d'un tracé en terrain facile ou peu accidenté, avec quelques agglomérations et croisements pouvant nécessiter une certaine attention.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche: de 100 à 120 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 500 m.; minimum 300 m.

Distance de visibilité¹: normale 230 m.; minimum 150 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 5 000 m.; minimum 2 500 m.

Deuxième classe.

Cas d'un tracé en pays accidenté, assez vallonné, où le rayon minimum de 300 m. n'est pas susceptible d'être admis en raison de l'importance des dépenses qu'entraînerait son adoption.

¹ C'est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l'œil est à 135 m. au-dessus de la chaussée d'un obstacle de 0,1 m. d'épaisseur placé sur cette chaussée.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

- Vitesse de marche: 80 km/h.
- Rayon de courbure en plan: normal 300 m.; minimum 200 m.
- Distance de visibilité ¹: normale 150 m.; minimum 110 m.
- Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 2 500 m.; minimum 1 200 m.

Troisième classe.

Cas d'un tracé dans une région particulièrement difficile, par exemple en pays de montagne.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

- Vitesse de marche: 60 km/h.
- Rayon de courbure en plan: normal 200 m.; minimum 100 m.
- Distance de visibilité ¹: normale 110 m.; minimum 60 m.
- Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 1 000 m.; minimum 400 m.

Il est entendu que, dans le cas de traversée d'un pays particulièrement difficile, il pourra être admis pour des sections exceptionnelles des rayons et des distances de visibilité inférieurs à ceux qui résultent du tableau précédent. Une condition devra néanmoins être toujours observée; c'est celle de la possibilité pour deux véhicules des plus grandes dimensions admises de se croiser dans les courbes du plus petit rayon.

Les caractéristiques des trois classes sont résumées dans le tableau suivant:

Désignation de la classe	Vitesse de marche en km/h	Rayon de courbure en plan		Distance de visibilité au voisinage des sommets		Rayon de courbure du profil en long et aux sommets	
		Normal	Minimum	Normal	Minimum	Normal	Minimum
1 ^{ère}	100/120	500	300	230	150	5 000	2 500
2 ^{ème}	80	300	200	150	110	2 500	1 200
3 ^{ème}	60	200	100	110	60	1 000	400

Il est entendu que l'expression «rayon de courbure normal» s'entend du minimum à adopter normalement pour les rayons de courbure, le chiffre indiqué comme «rayon de courbure minimum» étant celui au-dessous duquel il convient de ne jamais descendre.

Les rayons de courbure du profil en long dans les parties basses ou vals seront pris égaux à la moitié au moins des rayons correspondants des sommets voisins.

6. Dévers.

Pour les virages dont le rayon est inférieur à un chiffre à fixer suivant les conditions locales, et qui paraît devoir varier entre 1 500 et 1 000 m., la chaussée doit être relevée. L'importance du dévers à donner dépend à la fois de la vitesse de la circulation, du rayon du virage et de la rugosité de la chaussée.

Pour les routes qui ne risquent pas d'être glacées en hiver, un maximum de dévers de 10 pour 100 dans les virages à petit rayon paraît pouvoir être admis.

7. Surlargeur.

Une surlargeur est à prévoir dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions, en cas de croisement ou de dépassement.

8. Charge portante.

Toutes les routes devraient être construites de manière à assurer dans les conditions de sécurité raisonnablement satisfaisantes la circulation de véhicules du poids maximum autorisé.

9. Revêtement des routes.

Les routes du réseau devraient être munies d'un revêtement tel qu'elles ne soient pas poussiéreuses et qu'elles soient unies, mais non dérapantes.

10. Stationnement.

Des aires de stationnement situées en dehors de la chaussée devraient être prévues pour des autobus et des voitures là où cela est nécessaire. Les arrêts d'autobus devraient être échelonnés.

11. Éclairage du réseau.

Les parties du réseau qui constituent des voies d'accès principales aux agglomérations importantes ou qui les traversent et sur lesquelles se fait, pendant les heures d'obscurité, un trafic général important, comprenant des piétons, devraient être éclairées de façon à fournir une ample marge de sécurité à tous les usagers de la route sans obliger les véhicules à moteur à faire usage de leurs phares.

III. Facilité d'accès et de croisement

1. Suppression des croisements.

Il y a lieu de supprimer les croisements et tous les accès à la route qui ne sont pas strictement nécessaires. Si ceci n'est pas possible pour les routes existantes, on doit tout au moins chercher à le réaliser pour les routes nouvelles en détournant la circulation locale vers des routes voisines. Il est souhaitable que, dans chaque pays, des textes législatifs facilitent cette mesure.

2. Croisements à niveaux différents.

Si la suppression des croisements n'est pas possible, la situation des lieux permettra souvent d'éviter sans frais excessifs un croisement à niveau au moyen d'un viaduc ou d'un passage inférieur sans raccordement entre les deux routes.

Pour les cas où le croisement avec une autre voie importante apparaît inévitable, il sera justifié, lors de la construction d'une route nouvelle, d'aménager des passages à ces niveaux différents lorsque le produit des débits journaliers moyens des deux voies dépassera 3 millions.

Dans le cas de routes existantes, si le produit des débits moyens journaliers des deux voies dépasse 3 millions, il y a lieu d'examiner s'il convient d'aménager des croisements à des niveaux différents.

Pour les croisements à des niveaux différents munis de raccords, ils est important pour la circulation sur la route internationale que les véhicules quittent cette route et y accèdent du côté droit ¹; de la sorte, on supprime sur les voies principales l'intersection des trajectoires des véhicules.

3. Croisements à niveau.

En cas de croisement à niveau, il faudra éviter que les véhicules venant de la route croisée puissent traverser la chaussée de la route internationale à une vitesse trop grande ou, éventuellement, qu'ils puissent

¹ C'est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l'oeil est à 1,35 m. au-dessus de la chaussée d'un obstacle de 0,1 m. d'épaisseur placé sur cette chaussée.

¹ Dans les pays où l'on circule à droite.

croiser sans avoir manqué l'arrêt. S'il est procédé à une déviation des voies adjacentes, on devra, pour que le trafic adjacent puisse traverser la route internationale sans l'emprunter, éviter que les débouchés de ces voies adjacentes soient disposés en quinconce.

Il y a lieu de noter l'importance qu'il y aurait à dédoubler la chaussée de la route internationale dans les croisements importants de façon à éviter que les conducteurs, quittant la route internationale pour tourner à gauche¹, soient forcés de faire halte sur la chaussée principale en attendant le passage d'un véhicule venant de la direction opposée.

Les carrefours giratoires et les croisements à signaux lumineux engendrent des pertes de temps; ils sont en outre des sources de fatigue. Il y a donc lieu de les éviter dans toute la mesure du possible sur les itinéraires internationaux.

Bandes de ralentissement et d'accélération.

Aux croisements à niveau en rase campagne et aux traversées de chemin où l'on peut quitter la route internationale, il est désirable, partout où ce sera réalisable, de construire le long de la chaussée des bandes de ralentissement marquées de façon bien distincte, par exemple par une couleur différente de la chaussée, d'une largeur d'environ 3 m. et d'une longueur de 50 à 100 m. Ces bandes permettront à un conducteur de quitter la voie principale avant de ralentir, laissant la route ouverte à la circulation rapide et évitant de cette façon le danger d'une collision.

Des bandes analogues sont à recommander pour les véhicules qui entrent sur la route internationale. Elles permettront aux conducteurs d'atteindre une vitesse suffisante avant de se mêler au trafic de l'itinéraire.

Triangles de visibilité.

Pour les croisements à niveau, il y aurait lieu de dégager des triangles de visibilité dont les dimensions dépendent des vitesses à prévoir sur chaque route. S'il n'y a pas de limite de vitesse sur l'itinéraire international, ces triangles pourraient avoir des côtés d'environ 150 m. le long de la route internationale et d'environ 50 m. le long d'autres routes.

4. Passages à niveau.

La règle est que les passages à niveau de voies ferrées doivent être supprimés sur les routes internationales. En conséquence, les routes internationales nouvelles ne doivent comporter aucun passage à niveau. Sur les routes internationales existantes, les passages à niveau doivent être supprimés aussi rapidement que possible lorsqu'ils constituent une gêne appréciable pour la circulation ou, alors même que cette condition n'est pas remplie, lorsqu'en raison de leur situation, ils constituent un danger particulier pour la circulation.

IV. Évitement des villes et des villages et construction le long des routes

1. Évitement.

Les routes internationales devront contourner les zones construites sauf lorsqu'il s'agit d'un petit village et d'une circulation relativement peu importante ou lorsque la route existante est d'une largeur et d'un tracé relativement satisfaisants ou peut aisément être aménagée de manière à comporter l'un et l'autre.

Des voies d'accès et de sortie devraient être établies pour les principaux centres.

2. Trafic direct par voies express.

Les grandes agglomérations urbaines seront contournées lorsque le trafic direct le justifiera. Si l'on préfère

une autre solution, on établira des voies express pour trafic direct qui les traverseront.

3. Construction le long des routes.

La construction le long des voies d'évitement et des voies express avec accès direct de l'immeuble à ces voies ne sera pas autorisée sur ces routes.

4. Accès sur les voies d'évitement et les voies express.

L'accès aux voies d'évitement et aux voies express ne se fera qu'à des points spécialement désignés et spécialement aménagés.

V. Ponts, tunnels, galeries, etc.

1. Largeur.

Sur les ponts et aux abords des ponts, la largeur de la chaussée ou des chaussées et de la piste distincte ou des pistes distinctes aménagées pour les cyclistes et les piétons devra être la même que sur le reste du parcours de la route, sauf dans des cas exceptionnels. Lorsqu'il n'existera pas de pistes distinctes pour cyclistes et piétons, un espace suffisant devra être aménagé de chaque côté de la chaussée ou des chaussées, de manière à permettre l'utilisation de toute la largeur de la chaussée ou des chaussées.

2. Hauteur libre.

La hauteur libre minimum pour les constructions au-dessus des routes sera de 4,5 m. sauf dans le cas de constructions actuelles et de constructions nouvelles pour lesquelles le fait de prévoir une telle hauteur libre entraînerait des difficultés ou charges exceptionnelles, auquel cas la hauteur minimum serait réduite à 4,2 m.

Là où la hauteur libre au-dessus de la route est inférieure à 4,5 m., il sera fait usage du signal approprié.

3. Charge portante.

La charge portante des ponts sur tout le réseau devra être au moins suffisante pour assurer, dans les conditions habituelles de sécurité admises par chaque Gouvernement, le passage de véhicules ayant les dimensions et poids maxima autorisés.

VI. Architecture paysagiste

1. Il y a lieu d'établir avec tout le soin nécessaire le dessin des routes du réseau, de manière que le tracé assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

2. Les affichages de publicité en bordure des routes seront interdits.

B) Services auxiliaires

1. Franchissement des frontières.

Il devra exister aux frontières des installations routières suffisantes pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y aurait lieu de séparer, le cas échéant, les trafics commerciaux et touristiques et d'établir, où cela est nécessaire, des postes-frontière combinés.

2. Garages et autres installations.

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation appropriée de garages et d'ateliers, espacés convenablement le long du réseau, en particulier dans les régions les moins développées, et également de locaux pour le repos et les repas.

Ces installations devraient être d'accès facile pour les usagers de la route et, d'autre part, ne devraient constituer, en aucune façon, une gêne pour le trafic.

3. *Services de secours routiers.*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation de postes standardisés de premiers secours, à intervalles rapprochés le long des routes internationales, possédant le personnel et l'équipement nécessaires, d'après les recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge.

4. *Télécommunications.*

Les routes internationales devraient être munies à intervalles réguliers de cabines téléphoniques comportant des instructions en plusieurs langues, destinées aux usagers.

ANNEXE III

Signal indiquant les grandes routes de trafic international

1. Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats Contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

2. Ce signal se composera de la lettre «E» suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

3. Le signal sera composé d'une inscription blanche sur fond vert.

4. Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

5. Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

Declaração relativa à construção de grandes estradas de tráfego internacional

Os abaixo assinados, devidamente autorizados, Reunidos sob os auspícios da Comissão Económica para a Europa,

Conscientes da necessidade de desenvolver na Europa o tráfego rodoviário internacional,

Considerando que, para estreitar as relações entre os países europeus, importa prever um plano coordenado de construção ou de reconstrução de estradas adaptadas às exigências do tráfego internacional,

1. Declaram que aprovam o projecto de rede rodoviária tal como se encontra descrito no Anexo I junto, a título de plano acordado de construção ou de reconstrução de estradas de interesse internacional, que se propõem empreender no quadro dos seus programas nacionais de obras públicas ou segundo as possibilidades de financiamento internacional.

2. Os abaixo assinados declaram além disso que a construção ou a reconstrução das estradas mencionadas no Anexo I serão efectuadas de harmonia com as características fundamentais previstas no título A do Anexo II junto e comprometem-se a velar porque tais estradas sejam dotadas eventualmente com o concurso de empresas privadas dos serviços auxiliares previstos no título B do referido anexo.

3. As estradas mencionadas no Anexo I serão identificadas por meio de um sinal especial, cujas características constam do Anexo III.

4. A presente declaração ficará aberta para assinatura até 30 de Junho de 1951 e, depois desta data, a

adesão de todos os países participantes nos trabalhos da Comissão Económica para a Europa.

5. Os instrumentos de adesão serão depositados junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, que deles dará notificação a todos os países mencionados no ponto 4.º acima.

6. A presente declaração entrará em vigor no dia da sua assinatura.

7. O original da presente declaração será depositado junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, que dele entregará cópia autêntica a cada um dos países mencionados no ponto 4.º acima.

8. Quando um dos países signatários ou aderentes desejar introduzir qualquer alteração num dos anexos juntos pedirá que seja convocada, sob os auspícios da Comissão Económica para a Europa ou de qualquer organismo que venha a substituí-la, uma reunião de todos os países signatários ou aderentes.

Feito em Genebra, em exemplar único, em inglês e francês, fazendo os dois textos igualmente fé, em 16 de Setembro de 1950.

Bélgica:

B.^{on} M. de Kerchove.

França:

A. Rumpler.

Luxemburgo:

R. Logelin.

Holanda:

Sujeito a ratificação:

J. Oyevaar.

Reino Unido:

A. E. M. Walter.

ANEXO I

Relação e números das estradas da rede internacional

A) Grandes estradas de tráfego internacional

E1. — Londres-Paris-Nice-Roma-Palermo:

Londres-Southampton (barco até ao Havre).
Havre-Paris-Sens-Avallon-Chagny-Mâcon-Lião-Valence-Bollène-Aix-en-Provence-S. Rafael-Nice-Vintemilha-Savona-Génova-Spezia-Apuania-Migliarino-Pisa-Livorno-Roma-Ponte-Garigliano-Via-Domiziana-Nápoles-Pompeia-Salerno-Catanzaro-Régio de Calábria (*ferry-boat* de Vila-San-Giovanni e de Régio de Calábria até Messina).
Messina-Palermo.

E2. — Londres-Lausana-Milão-Brindes:

Londres-Folkestone-Dover (*ferry-boat* até Calais).
Calais-Laon-Reims-Vitry-le-François-St. Dizier-Dijon-Dôle-Vallorbe-Lausana-Martigny-Simplon-Arona-Milão-Placência-Parma-Modena-Bolonha-Forlì-Cesena-Rimini-Ancona-Percara-Foggia-Bari-Brindes.

E3. — Lisboa-Paris-Estocolmo:

Lisboa-Vila Franca de Xira-Coimbra-Celorico da Beira-Vilar Formoso.

- Hendaia-Bordéus-Tours-Paris-Lila-Courtrai-Gand-Antuérpia-Hechtel-Venlo-Oberhausen-Hamm-Bielefeld-Oynhausen-Hanôver-Hamburgo-Neumunster-Schlesvig-Flensburgo-Kolding-Vejle-Frederikshavn (*ferry-boat* até Gotemburgo e Larvik, barco até Oslo).
Gotemburgo-Orebro-Arboga-Södertälge-Estocolmo.
- E4. — Lisboa-Berna-Copenhaga-Estocolmo-Helsínquia:
(Lisboa)-Cacilhas-Pegões-Elvas.
Le Perthus-Narbona-Nîmes-Montélimar-Valence-Chambéry-Genebra-Nyon-Lausana-Berna-Olten-Basileia-Carlsruhe-Manheim-Francoforte do Meno-Giessen-Herself-Cassel-Gotinga-Northeim-Hanôver-Hamburgo-Lubeque-Fehmarn-Vordingborg-Køge-Copenhaga-Helsenor (*ferry-boat* até Helsingburgo).
Helsingburgo-Värnamo-Jonköping-Linköping-Norcopinga-Södertälje-Estocolmo-Upsala-Gävle-Hamrange-Sonderhamm-Sundsvall-Umeå-Haparanda-Tornia-Vaase-Tampere-Helsínquia.
- E5. — Londres-Viena-Budapeste Belgrado-Alexandrópolis:
Londres-Folkestone-Dover (*ferry-boat* até Calais e Ostende).
Calais-Ostende-Gande-Bruxelas-St. Trond-Lieja-Aix-la-Chapelle-Colónia-Francoforte do Meno-Aschaffenburg-Vürtzburg-Nuremberga-Ratisbona-Straubing-Passau-Linz-Melk-Viena-Nickelsdorf-Gyor-Budapeste-Szeged-Belgrado-Gevgeli-Salonica-Cavala-Alexandrópolis.
- E6. — Roma-Berlim-Oslo-Skibotten:
Roma-Siena-Florença-Pistoia-Bolonha-Modena-Verona-Trento-Bolzano-Bréner-Innsbruck-Griessen-Munique-Nuremberga-Hof-Lipsia-Berlim-Neubrandeburgo-Stralsund-Sassnitz (*ferry-boat* até Trällebörg).
Trällebörg-Malmö-Helsingburgo-Falkenberg-Gotemburgo-Uddevalla-Svinesund-Moss-Oslo-Eidsvoll-Hamar-Otta-Dombas-Trondheim-Levanger-Narvique-Skibotten.
- E7. — Roma-Viena-Varsóvia:
Roma-Orte-Perúsia-Cesena-Forlì-Bolonha-Ferrara-Pádua-Mestre-Cervignano-Udine-Tarvis-Villach-Bruck-Viena-Drasenhofen-Bruna-Olomouc-C. Tesin-Cracóvia-Radom-Varsóvia.
- E8. — Londres-Haia-Berlim-Varsóvia (U. R. S. S.):
Londres-Colchester-Harwich (*ferry-boat* até Hoek van Holland e Antuérpia, barco até Esbjerg).
Hoek van Holland-Haia-Gouda-Utreque-Amersfoort-Oldenzaal-Osnabrück-Oynhausen-Hanôver-Madeburgo-Berlim-Poznań-Krosniewice-Lowicz-Varsóvia (U. R. S. S.).
- E9. — Amsterdão-Haia-Basileia-Génova:
Amsterdão-Utreque-Eindhoven-Maastricht-Lieja-Bastogne-Arlon-Luxemburgo-Métis-Sarreburgo-Estrasburgo-Mulhouse-Basileia-Olten-Lucerna-Arth-Andermatt-Lugano-Chiasso-Como-Milão-Casteggio-Tortona-Serravalle-Génova.
- E10. — Paris-Bruxelas-Haia-Amsterdão:
Paris-Bapaume-Cambraia-Mons-Bruxelas-Antuérpia-Breda-Roterdão-Haia-Amsterdão.
- E11. — Paris-Salisburgo:
Paris-Vitry-le François-St. Dizier-Ligny-en-Barrois-Nancy-Sarreburgo-Estrasburgo-Carlsruhe-Estugarda-Ausburgo-Munique-Rosenheim-Salisburgo.
- E12. — (Paris) Praga-Varsóvia (Leninegrado e Moscovo):
(Paris)-Ligny-en-Barrois-Métis-Sarreburgo-Manheim-Heilbronn-Schwäb. Hall-Nuremberga-Neustadt-Pilsen-Praga-Hradec Kralové-Nachod-Klodzko-Wroclaw-Lodz-Lowicz-Varsóvia-Bielostok (U. R. S. S.-Leninegrado e Moscovo).
- E13. — Lião-Veneza:
Lião-Chamberi-Modena-Turim-Milão-Brixia-Verona-Vicence-Pádua-Mestre-Veneza.
- E14. — Trieste-Praga-Szczecin:
Trieste-Ronchi-Udine-Tarvis-Villach-Salzburg-Linz-Tabor-Praga-Mlada Boleslav-Jablonec-Novy Svet-Jelenia Góra-Szczecin.
- E15. — Hamburgo-Berlim-Praga (Budapeste):
Hamburgo-Perleberga-Berlim-Dresde-Cinvald-Praga-Brno-Breclav-Bratislava (Budapeste).
- E16. — Bratislava-Gdynia:
Bratislava-Zilina-C. Tesin-Cattovich-Piotrkow-Lodz-Swiecie-Gdansk-Gdynia.
- E17. — Chagny-Salzburg:
Chagny-Dijon-Belfort-Basileia-Olten-Zurique-Winterthur-St. Gall-St. Margrethen-Innsbruck-Wörgl-Salzburg.
- E18. — Stavanger-Oslo-Estocolmo:
Stavanger-Egersund-Cristiansund-Larvik-Horten-Drammen-Oslo-Orje-Karlstad-Orebro-Arboga-Linköping-Enköping-Estocolmo.
- E19. — (Albania)-Janina-Corinto:
(Albania)-Janina-Arta-Agrinion-Antirion-Rion-Corinto.
- E20. — Koritza-Sófia:
Koritza-Florina-Vevi-Edessa-Salonica-Seres-Sófia.
- E21. — Aosta-Turim-Savona e Génova.
E21a. — Martigny-Grand St. Bernard-Aosta.
E21b. — Genebra-Bonneville-Monte Branco-Aosta.
E22. — Berlín-Wroclaw-Catovich-Cracóvia-Rzeszów-Przemysl (U. R. S. S.).
- B) Ramais e variantes**
- E31. — Londres-St. Albans-Northampton-Doncaster-Scotch-Corner-Carlisle-Abington-Glasgova.
- E32. — Abington-Edimburgo.
- E33. — Northampton-Coventry-Cannock-Warrington-Liverpul.
- E34. — Cannock-Shrewsbury-Corwen-Holyhead.
- E35. — Amsterdão-Amersfoort-Zwolle-Groningue-Winschoten-Oldemburgo-Brema-Hamburgo.
- E36. — Hoek van Holland-Roterdão-Gouda-Utreque-Arnhem-Oberhausen-Colónia.

- E37. — Breda-Goringhem-(Utreque).
 E38. — Breda-Eindhoven.
 E39. — Hechtel-Heerlen-Aix-la-Chapelle.
 E40. — Bruxelas-Namur-Bastonha.
 E41. — (Calais)-Valenciennes-Mons-Charleroi-Namur-Lieja.
 E42. — Sarrebruck-Luxemburgo-Echternach-(Colónia).
 E43. — Avallon-Dijon.
 E44. — Belfort-Mulhouse.
 E45. — Dôle-Nyon.
 E46. — Lião-Ambérieu-Genèbra.
 E47. — Aix-en-Provence-Marselha.
 E48. — Nîmes-Marselha.
 E49. — Bordéus-Tolosa-Narbona.
 E50. — Porto-Coimbra.
 E51. — Albergaria-Viseu-Celorico da Beira.
 E52. — Vila Franca de Xira-(Elvas).
 E53. — Torino-Asti-Alexandria-Tortona.
 E54. — Casteggio-Placenza.
 E55. — (Pisa)-Migliarino-Pistoia.
 E56. — Ponte-Garigliano-Caserte-Foggia.
 E57. — Nápoles-Arienzo.
 E58. — Bari-Tarento.
 E59. — Messina-Siracusa.
 E60. — Arth-Zurique.
 E61. — St. Margrethen-Bregenz-Lindau-Munique.
 E62. — Hof-Chemnitz-Lipsia-Hale-Magdeburgo.
 E63. — Hamm-Cassel-Herleshausen-Erfurt-Chemnitz-Dresda.
 E64. — (Berlim)-Neubrandeburgo-Rostoque-Warnemunde (*ferry-boat* até Gedser).
 Gedser-Nyköbing-Vordingborg-Copenhaga.
 E65. — Lubeque-Rostoque-Straslund.
 E66. — Esbjerga-Kolding-Middelfart-Nyborg (*ferry-boat* até Korsör).
 Korsör-Copenhaga (*ferry boat* até Malmo).
 E67. — Vejle-Middelfart.
 E68. — Bergen-Gudvangen-Loerdalsören-Tyin-Fagernes-Oslo.
 E69. — Aalesund-Andalsnes-Dombas.
 E70. — Winterthur-Schaffhouse-Donaueschingen-Tubingue-Estugarda-Heilbronn-Schwab-Hall-Wurzburg-Fulda-Hersfeld-Herleshausen.
 E71. — Hanôver-Brema-Bremerhaven.
 E72. — Oldenzaal-Lingen-Brema.
 E73. — Colónia-Hamm.
 E74. — Berlim-Szczecin.
 E75. — Levanger-Sandvika-Brunflo-Hamrange.
 E76. — Brunflo-Sundsvall.
 E77. — Skibotten-Kilpisjärvi-Karesuando-Haparanda.
 E78. — Haparanda-Kilpisjärvi.
 E79. — Tornio-Rovaniemi-Virtaniemi.
 E80. — Turku (Åbo)-Helsinki-Lappeenranta-(Viipuri).
 E81. — Tczew-Malbork-Grudziadz-Varsóvia-Lubin-(U. R. S. S.).
 E82. — Piotrkow-Varsóvia.
 E83. — Jelenia Góra-Wroclaw-Poznan-Swiecie-Grudziadz.
 E84. — (Praga)-Jihlava-Znojmo-Viena.
 E85. — Olomouc-Zilina-Presov-Kosice-(U. R. S. S.).
 E86. — Wörgl-Rosenheim.
 E87. — Janina-Trikkala-Larissa Volos.
 E88. — (Janina)-Preveza.
 E89. — Rion-Patras.
 E90. — Vevi-Kozani.
 E91. — Cervignano Ronchi.
 E92. — (Salónica-St. Athanasios)-Verria-Kozani-Larissa-Lamia-Atenas-Corinto-Argos-Kalamai.

ANEXO II

Condições a que devem obedecer as grandes estradas de tráfego internacional

A) Características das grandes estradas de tráfego internacional

I. Generalidades

1. As características fundamentais das grandes estradas de tráfego internacional, abaixo designadas por «estradas internacionais», aplicam-se a estas estradas em terreno livre, assim como, salvo disposições em contrário, aos troços destas estradas situados dentro dos aglomerados urbanos.

2. Intensidade de trânsito.

As estradas devem ser construídas em função da intensidade de trânsito. Para efeito da determinação desta intensidade tomar-se-á por base a trigésima hora de ponta, isto é, o débito horário atingido durante, pelo menos, trinta horas no decurso do ano.

II. Estradas

1. *Faixas de rolagem e sua largura.*

As estradas internacionais serão incluídas numa das seguintes categorias:

a) *Categoria I:* estrada com faixa de rolagem de 7 m de largura, com duas faixas de circulação de 3,5 m, ficando entendido que esta dimensão poderá ser excepcionalmente reduzida para 6 m nas estradas em regiões montanhosas.

Nas estradas desta categoria cujo tráfego for misto o volume máximo autorizado não deverá ultrapassar 600 veículos por hora, ficando entendido que será autorizado um aumento razoável deste número nas estradas exclusivamente reservadas à circulação automóvel ou nas estradas cuja adaptação levantaria dificuldades especiais.

O número de 600 veículos por hora assenta na hipótese de que a velocidade máxima de escoamento seria de 55 km durante a hora de ponta considerada. Aplica-se a um tráfego que não comporte número demasiado elevado de veículos pesados ou lentos. Se a velocidade de escoamento dos veículos aumentar durante as horas de ponta, o número de 600 veículos deverá ser reduzido em proporção.

b) *Categoria II:* estradas com duas faixas de rolagem, cada uma com, pelo menos, 7 m de largura, separadas por uma placa central, comportando cada faixa de rolagem duas faixas de trânsito, e bermas estabilizadas, se necessário for.

Em princípio, deverão ser construídas estradas da categoria II quando a densidade do tráfego exceder o valor indicado no § 1. a).

c) *Categoria III* (provisória): tendo em conta considerações de ordem topográfica, económica e financeira, será necessário admitir, a título provisório, estradas com três faixas de circulação, com uma largura de 10,5 m, excepcionalmente com 9 m. As três faixas deverão ser claramente indicadas nestas estradas, salvo nas curvas em planta e ao alto das concordâncias longitudinais convexas, onde a circulação deverá, se for necessário, ser canalizada em duas faixas demarcadas.

2. *Abaulado nos alinhamentos rectos.*

O perfil transversal da faixa de rolagem será constituído por um ou dois planos. Quando este perfil for constituído por dois planos, a concordância destes será feita por uma curva numa extensão máxima de 2 m. Nos alinhamentos rectos da estrada a inclinação dos

planos deverá ser tão pequena quanto o permitir a evacuação rápida das águas, tendo-se em conta simultaneamente a inclinação longitudinal e a rugosidade da superfície. Esta inclinação será, no máximo, de 3 por cento, excepto nas valetas, onde poderá ser elevada para 4 por cento.

3. *Pistas para ciclistas e peões.*

Além das faixas de rolagem, deverão ser construídas pistas especiais para a circulação dos ciclistas e dos peões quando a intensidade deste trânsito ou de qualquer outro tipo de trânsito assim o exigir.

4. *Inclinações.*

Convém distinguir o caso de uma estrada internacional em planície ou em região pouco acidentada do de uma estrada internacional em terreno montanhoso.

No primeiro caso a inclinação não deverá exceder, em regra, 5 por cento, valor que poderá excepcionalmente ser elevado para 6 por cento em trechos curtos.

No segundo caso a inclinação não deverá exceder 8 por cento, valor que poderá ser excepcionalmente elevado para 10 por cento.

5. *Traçado.*

Uma estrada pode ser dividida, quanto ao traçado, em laços sucessivos, suficientemente extensos e homogêneos para que cada um seja caracterizado por certas normas essenciais.

O traçado de conjunto deve ser estabelecido de tal modo que a transição das características de um laço para os laços vizinhos se faça (se não tiver lugar num ponto geográfico bem definido, por exemplo numa cidade importante) numa extensão limitada e com certa gradação, principalmente no que respeita aos raios das curvas.

Distinguem-se três classes de laços.

Primeira classe.

Caso de um traçado em terreno fácil ou pouco acidentado, com algumas aglomerações e cruzamentos que podem exigir certo cuidado.

As características a fixar são as seguintes:

Velocidade: 100 a 120 km/h.

Raio das curvas em planta: normal 500 m; mínimo 300 m.

Distância de visibilidade¹: normal 230 m; mínima 150 m.

Raio das concordâncias convexas do perfil longitudinal: normal 5 000 m; mínimo 2 500 m.

Segunda classe.

Caso de um traçado em região acidentada, bastante ondulada, onde não é aconselhável admitir o raio mínimo de 300 m, em virtude da avultada despesa que a sua adopção exigiria.

As características a fixar são as seguintes:

Velocidade: 80 km/h.

Raio das curvas em planta: normal 300 m; mínimo 200 m.

Distância de visibilidade¹: normal 150 m; mínima 110 m.

Raio das concordâncias convexas do perfil longitudinal: normal 2 500 m; mínimo 1 200 m.

Terceira classe.

Caso de um traçado em região particularmente difícil, por exemplo, em região montanhosa.

As características a fixar são as seguintes:

Velocidade: 60 km/h.

Raio das curvas em planta: normal 200 m; mínimo 100 m.

Distância de visibilidade¹: normal 110 m; mínima 60 m.

Raio das concordâncias convexas do perfil longitudinal: normal 1 000 m; mínimo 400 m.

Nos casos em que a estrada atravessa um país particularmente difícil poderão ser admitidos, em laços excepcionais, raios e distâncias de visibilidade inferiores aos que constam do quadro precedente. No entanto, deverá sempre ser observada a condição de dois veículos, com as maiores dimensões permitidas, poderem cruzar-se nas curvas de raio mínimo.

Resumem-se no quadro seguinte as características das três classes:

Classe	Velocidade característica em km/h	Raio das curvas em planta		Distância de visibilidade		Raio das concordâncias convexas do perfil longitudinal	
		Normal	Mínimo	Normal	Mínima	Normal	Mínimo
1. ^a	100/120	500	300	230	150	5 000	2 500
2. ^a	80	300	200	150	110	2 500	1 200
3. ^a	60	200	100	110	60	1 000	400

Esclarece-se que a expressão «raio normal» se refere ao mínimo a adoptar normalmente para os raios das curvas, sendo o valor indicado para «raio mínimo» aquele abaixo do qual nunca é conveniente descer.

Os raios das concordâncias côncavas do perfil longitudinal serão iguais a, pelo menos, metade dos raios correspondentes às concordâncias convexas próximas.

6. *Sobreelevação.*

Nas curvas cujo raio for inferior a um valor a determinar segundo as condições locais, e que parece poder variar entre 1 500 e 1 000 m, a faixa de rolagem terá que ser sobreelevada. A sobrelevação depende simultaneamente da velocidade característica, do raio da curva e da rugosidade da faixa de rolagem.

Nas estradas não sujeitas ao perigo de gelos ou geadas no Inverno parece poder admitir-se uma sobrelevação máxima de 10 por cento nas curvas de pequeno raio.

7. *Sobrelargura.*

Deve prever-se nas curvas uma sobrelargura que garanta a livre passagem dos veículos de dimensões máximas nos casos de cruzamento ou ultrapassagem.

8. *Carga máxima.*

Todas as estradas deverão ser construídas de modo a garantir em condições de segurança razoavelmente satisfatórias a circulação de veículos com o peso máximo autorizado.

9. *Pavimento das estradas.*

As estradas da rede deverão ser dotadas de um pavimento tal que elimine as poeiras e que fiquem lisas, mas não derrapantes.

10. *Estacionamento.*

Deverão ser previstas áreas de estacionamento situadas fora da faixa de rolagem para camionetas e auto-

¹ Isto é: distância de visibilidade, nas proximidades das concordâncias convexas, para um condutor cujo olho está 1,35 m acima da faixa de rolagem, de um obstáculo de 0,10 m de espessura colocado nesta faixa.

móveis onde for necessário. As paragens de camionetas deverão ser escalonadas.

11. Iluminação da rede.

As estradas que constituem vias de acesso aos aglomerados importantes ou que os atravessam, e nas quais se verifique, de noite, um tráfego importante, inclusive de peões, deverão ser iluminadas por forma a garantir uma larga margem de segurança a todos os usuários da estrada, sem obrigar os veículos motorizados a fazer uso dos faróis.

III. Facilidade de acesso e de cruzamento

1. Eliminação dos cruzamentos.

Convém eliminar os cruzamentos e todos os acessos directos às estradas que não forem absolutamente necessários. Se isto não for possível para as estradas existentes, é conveniente, pelo menos, tentar realizá-lo nas estradas novas, desviando a circulação local para estradas vizinhas. É para desejar que em cada país esta medida seja facilitada por diplomas legislativos.

2. Cruzamentos a níveis diferentes.

Se não for possível eliminar os cruzamentos, a situação local permitirá muitas vezes evitar, sem excessivas despesas, um cruzamento de nível por meio de um viaduto ou de uma passagem inferior, sem concordância entre as duas estradas.

No caso em que se verificar ser inevitável o cruzamento com outra via importante, justifica-se, quando da construção de uma nova estrada, a adopção de passagens a níveis diferentes, desde que a intensidade média diária de trânsito das duas vias exceda 3 milhões.

No caso de estradas já existentes, se o produto das intensidades médias diárias das duas vias exceder 3 milhões, haverá interesse em examinar a conveniência de adoptar passagens a níveis diferentes.

Para as passagens a níveis diferentes dotadas de concordâncias importa, para a circulação sobre a estrada internacional, que os veículos abandonem esta estrada e a ela tenham acesso pelo lado direito¹; desta forma, eliminar-se-á, sobre as vias principais, a intersecção das trajectórias dos veículos.

3. Cruzamento de nível.

Em caso de cruzamento de nível, dever-se-á evitar que os veículos provenientes da estrada cruzada atravessem a faixa de rolagem da estrada internacional com velocidade excessiva ou que eventualmente a possam cruzar sem parar. Se se proceder a um desvio das vias adjacentes, dever-se-á evitar, para que o tráfego adjacente possa atravessar a estrada internacional sem a utilizar, que as concordâncias destas vias adjacentes estejam dispostas em quincôncio.

Convém salientar a vantagem que haveria em desdobrar a faixa de rolagem da estrada internacional nos cruzamentos importantes, de modo a evitar que os condutores, ao deixar a estrada internacional para voltar à esquerda¹, sejam obrigados a parar na faixa principal para esperar a passagem de um veículo circulando no sentido oposto.

Os cruzamentos giratórios e os cruzamentos com sinais luminosos provocam perdas de tempo e são, além disso, causas de fadiga. Convém, portanto, evitá-los, na medida do possível, nos itinerários internacionais.

Faixas de afrouxamento e de aceleração.

Nos cruzamentos de nível em terreno livre e em todos os cruzamentos por onde se pode sair da estrada internacional é recomendado, sempre que for viável, construir ao longo da faixa de rolagem faixas de afrouxamento marcadas de modo muito nítido, por exemplo com uma cor diferente da da faixa de rolagem, de cerca de 3 m de largura e de 50 a 100 m de comprimento. Estas faixas permitirão ao condutor deixar a estrada principal antes de afrouxar, mantendo a estrada aberta à circulação rápida e evitando assim o perigo de uma colisão.

Recomendam-se faixas idênticas para os veículos que entram na estrada internacional, as quais permitirão aos condutores atingir uma velocidade suficiente antes de se juntarem ao tráfego do itinerário.

Zonas de visibilidade.

Para os cruzamentos de nível será conveniente construir zonas de visibilidade, cujas dimensões dependem das velocidades previstas em cada estrada. Se não houver limite de velocidade fixado no itinerário internacional, estas zonas poderão ter 150 m de lado ao longo da estrada internacional e cerca de 50 m ao longo das outras estradas.

4. Passagens de nível.

Em regra devem ser eliminadas as passagens de nível de vias férreas nas estradas internacionais. Por conseguinte, as novas estradas internacionais não devem comportar qualquer passagem de nível. Nas estradas internacionais existentes as passagens de nível deverão ser eliminadas, no mais curto prazo de tempo possível, quando constituírem embaraço apreciável para a circulação ou, embora não seja este o caso, quando constituírem, em virtude da sua localização, um perigo especial para a circulação.

IV. Variantes por fora das povoações e construções ao longo das estradas

1. Variantes exteriores.

As estradas internacionais deverão contornar as zonas edificadas, excepto quando se tratar de uma pequena aldeia e o tráfego local for pouco importante ou quando a estrada existente tiver uma largura e um traçado relativamente satisfatórios ou possa ser facilmente dotada de uma e de outro.

Deverão estabelecer-se vias de acesso aos principais centros populacionais.

2. Tráfego directo por vias rápidas.

As grandes aglomerações urbanas serão contornadas quando o tráfego directo o justificar. Se se preferir outra solução, serão estabelecidas vias rápidas para o tráfego directo que as atravessar.

3. Construção ao longo das estradas.

Não será autorizada a construção ao longo das variantes exteriores e das vias rápidas com acesso directo dos prédios e estas vias.

4. Acesso às variantes exteriores e às vias rápidas.

O acesso às variantes e às vias rápidas far-se-á apenas em pontos especialmente escolhidos adaptados para o efeito.

V. Pontes, túneis, galerias, etc.

1. Largura.

Nas pontes e nas suas proximidades a largura da faixa de rolagem ou das faixas de rolagem e da pista ou pistas

¹ Nos países onde a circulação se faz pela direita.

distintas construídas para ciclistas e peões deverá ser igual à do restante traçado da estrada, excepto em casos excepcionais. Quando não houver pistas distintas para ciclistas e peões, deverá ser reservado um espaço suficiente de cada lado da faixa ou faixas de rolagem de modo a permitir a utilização de toda a largura da faixa ou faixas de rolagem.

2. *Altura livre.*

A altura livre mínima para as construções por cima das estradas será de 4,50 m, excepto no caso de construções existentes e de construções novas, para as quais a previsão desta altura livre acarretaria dificuldades ou encargos excepcionais, caso em que a altura mínima poderá ser reduzida para 4,20 m.

Quando a altura livre acima da estrada for inferior a 4,50 m, deverá ser usada sinalização apropriada.

3. *Cargas máximas.*

O limite de carga das pontes em toda a rede deverá ser, pelo menos, suficiente para garantir, nas condições habituais de segurança admitidas por cada governo, a passagem de veículos com as dimensões e pesos máximos autorizados.

VI. *Arquitectura paisagística*

1. Convém estabelecer com todo o cuidado necessário o projecto das estradas da rede de modo que o traçado garanta a harmonia das curvas verticais e horizontais.

2. Será proibida a afixação de publicidade ao longo das estradas.

B) *Serviços auxiliares*

1. *Passagem das fronteiras.*

Deverão existir nas fronteiras instalações rodoviárias suficientes para receber e assegurar o trânsito normal. Convirá, se for o caso, separar os tráfegos comercial e turístico e estabelecer, onde for necessário, postos fronteiriços duplos.

2. *Garagens e outras instalações.*

Convirá promover a instalação apropriada de garagens e estações de serviço convenientemente espaçadas ao longo da rede, especialmente nas regiões menos desenvolvidas, assim como recintos para repouso e refeições.

Estas instalações deverão ser facilmente acessíveis aos usuários da estrada e, por outro lado, não deverão constituir de modo algum qualquer impedimento para o trânsito.

3. *Serviços de socorros rodoviários.*

Convirá promover a instalação de postos normalizados de primeiros socorros, pouco distanciados uns dos outros, ao longo das estradas internacionais, dotados do pessoal e equipamento necessário, segundo as recomendações da Comissão Internacional Permanente dos Primeiros Socorros Rodoviários e da Liga das Sociedades da Cruz Vermelha.

4. *Telecomunicações.*

As estradas internacionais deverão ser providas, em intervalos regulares, de cabines telefónicas, com indicações em várias línguas, destinadas aos usuários.

ANEXO III

Sinal indicando as grandes estradas de tráfego internacional

1. O sinal suplementar de identificação dos itinerários destinado a indicar as grandes estradas de tráfego internacional (estradas que, de acordo com os outros Estados contratantes interessados, foram designadas como tais pelo Estado em cujo território se encontram, com o fim de garantir a continuidade dos itinerários e a uniformidade das características técnicas) será de forma rectangular.

2. Este sinal constará da letra «E» seguida do número atribuído ao itinerário em algarismos árabes.

3. O sinal compor-se-á de uma inscrição branca em fundo verde.

4. O sinal poderá ser apostado a outros sinais ou combinado com estes.

5. As suas dimensões serão tais que os condutores de veículos circulando a grande velocidade possam compreender facilmente as indicações que ele dá.

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

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.