

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

*DECLARACION relativa a la construcción de grandes carreteras de tráfico internacional, firmada en Ginebra el 16 de septiembre de 1950. Naciones Unidas, 1951.*

#### DECLARACION RELATIVA A LA CONSTRUCCION DE GRANDES CARRETERAS DE TRAFICO INTERNACIONAL

Los infrascritos, debidamente autorizados.  
Reunidos bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa:

Conscientes de la necesidad de fomentar en Europa el tráfico internacional por carretera:

Considerando que para estrechar las relaciones entre los países europeos es importante prever un plan coordinado de construcción o de reconstrucción de carreteras adaptadas a las exigencias de tráfico internacional:

1. **DECLARAN** que adoptan el proyecto de red de carreteras tal como figura en el anejo I de la presente, como plan concertado de construcción o de reconstrucción de carreteras de interés internacional que se proponen emprender dentro de los límites de su programa nacional de obras públicas o con arreglo a las posibilidades de una financiación internacional.

2. Los infrascritos declaran asimismo que la construcción o la reconstrucción de las carreteras a que se refiere el anejo I se efectuarán de conformidad con las características fundamentales previstas en el título A del anejo II de la presente, y se comprometen a procurar que dichas carreteras estén provistas eventualmente, con el concurso de organismos privados, de los servicios auxiliares previstos en el título B de dicho anejo.

3. Las carreteras a que se refiere el anejo I se identificarán mediante una señal especial, cuyas características se darán en el anejo III.

4. La presente declaración quedará abierta a la firma hasta el 30 de junio de 1951, y después de dicha fecha, a la adhesión de todos los países participantes en las tareas de la Comisión Económica para Europa.

5. Los instrumentos de adhesión quedarán depositados en poder del Secretario general de las Naciones Unidas, el cual notificará de los mismos a todos los países a que se refiere el número 4 que antecede.

6. La presente declaración entrará en vigor el día de su firma.

7. El original de la presente declaración quedará depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas, el cual entregará una copia certificada conforme del mismo a cada uno de los países a que se refiere el número 4 que antecede.

8. Cuando alguno de los países signatarios o adheridos desee introducir una modificación en alguno de los anejos de la presente solicitará que se convoque, bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa o de cualquier otro Organismo que la sustituya, una reunión de todos los países signatarios o adheridos.

Hecho en Ginebra, en un ejemplar único en idioma inglés y francés, los cuales serán igualmente fehacientes, el día 16 de septiembre de mil novecientos cincuenta.

Albania,  
Austria,  
Bélgica (E. F. de Kerchove),  
Bulgaria,  
Bielorrusia,  
Checoslovaquia,  
Dinamarca,  
Egipto,  
Finlandia,  
Francia (A. Rumpler),  
Grecia,  
Hungria,

Islandia,  
Irak,  
Irlanda,  
Israel,  
Italia,  
Reino Hachemita de Jordania,  
Líbano,  
Luxemburgo (R. Logelin),  
Países Bajos (a reserva de ratificación, J. Oyevaar),  
Noruega,  
Polonia,  
Portugal,  
Rumania,  
Suecia,  
Suiza,  
Siria,  
Turquía,  
Ucrania,  
Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas,  
Reino Unido de Gran Bretaña (A. E. M. Walter),  
Yugoslavia.

#### ANEJO I

##### Lista y números de las carreteras de la red internacional

##### A.—GRANDES CARRETERAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL

##### E 1.—Londres-París-Niza-Roma-Palermo:

Londres, Southampton (buque hasta a El Havre), El Havre, Lyon-Valence-Bollène, Aix-en-Provence, St.-Raphaël, Niza, Ventimiglia, Savona, Génova, La Spezia, Apuania, Migliarino, Pisa, Livorno, Roma, Puente Garellano, Vía Domiziana, Nápoles, Pompeya, Salerno, Catanzaro, Reggio Calabria (transbordador de Villa San Giovanni y de Reggio Calabria hasta Mesina), Mesina, Palermo.

##### E 2.—Londres-Lausana-Milán-Brindisi:

Londres, Folkestone, Douvres (transbordador hasta Calais), Calais, Laon, Reims, Vitry-le-François, St.-Dizier, Dijon, Dôle, Vallorbe, Lausana, Martigny, Simplón, Arona, Milán, Placenza, Parma, Módena, Bolonia, Foll, Cesena, Rimini, Ancona, Pescara, Foggia, Bari, Brindisi.

##### E 3.—Lisboa-París-Estocolmo:

Lisboa, V. Franca de Xira, Coimbra, Celorico da Beira, Vilar Formoso, Salamanca, Burgos, Hendaya, Burdeos, Tours, París, Lille, Courtrai, Gante, Amberes, Hechtel, Venlo, Oberhausen, Hamm, Bielsfeld, Oynhausen, Hanover, Hamburgo, Neumunster, Schleswig, Flensbourg, Kolding, Vejle, Frederikshavn (transbordador hasta Gotemburgo y Larvik, buque hasta Oslo), Gotemburgo, Orebro, Arboga, Södertälje, Estocolmo.

##### E 4.—Lisboa-Badajoz-Madrid-Zaragoza-Barcelona-Berna-Copenhague-Estocolmo-Helsinki:

(Lisboa), Cacilhas, Pegoes, Elvas, Le Perthus, Narbona, Nîmes, Montelimar, Valence, Chambéry, Ginebra, Nyon, Lausana, Berna, Olten, Basilea, Carlsruhe, Mannheim, Francfort del Meno, Giessen, Hersfeld, Cassel, Göttinga, Northelm, Hanover, Hamburgo, Lubecka, Fehmarn, Vordingborg, Koge, Copenhague, Elsinor (transbordador hasta Hålsingborg), Hålsingborg, Värnamo, Jonköping, Linköping, Norrköping, Södertälge, Estocolmo, Upsala, Gävle, Hamrange, Söderhamm, Sundsväl, Umea, Haparanda, Tornio, Vaase, Tampere, Helsinki.

##### E 5.—Londres-Viena-Budapest-Belgrado-Alexandroupolis:

Londres, Folkestone, Douvres (transbordador hasta Calais y Ostende), Calais, Ostende, Gante, Bruselas, St.-Trond, Lieja, Aquisgrán, Colonia, Francfort del Meno, Aschaffenburg, Wurtzbourg, Nuremberga, Ratisbona, Straubing, Passau, Linz, Melk, Viena, Nickelsdorf, Győr, Budapest, Szeged, Belgrado, Gevgeli, Salónica, Cavalla, Alexandroupolis.

##### E 6.—Roma-Berlín-Oslo-Skibotten:

Roma, Siena, Florencia, Pistola, Bolonia, Módena, Verona, Trento, Bolzano, Brenner, Innsbruck, Griessen, Munich, Nurem-

berga, Hof, Leipzig, Berlín, Neubrandenburg, Stralsund, Sässnitz (transbordador hasta Trälleborg), Trälleborg, Malmö, Hälsingborg, Falkenberg, Gotemburgo, Uddevalla, Svinesund, Moss, Oslo, Eidsvoll, Hamar, Otta, Dombas, Trondhjem, Levanger, Narvik, Skibotten.

## E 7.—Roma-Viena-Varsovia:

Roma, Orte, Perugia, Cesena, Forlì, Bolonia, Ferrara, Padua, Mestre, Cervignano, Udine, Tarvis, Villach, Bruck, Viena, Drasenhoffen, Brno, Olomouc, C. Tesin, Cracovia, Radom, Varsovia.

## E 8.—Londres-La Haya-Berlín-Varsovia (U. R. S. S.):

Londres, Colchester, Harwich (transbordador hasta Hoek van Holland y Amberes, buque hasta Esbjerg), Hoek van Holland, La Haya, Gouda, Utrecht, Amersfoort, Oldenzaal, Osnabrück, Oynhausen, Hanover, Magdeburg, Berlín, Poznań, Krosniewice, Lowicz, Varsovia (U. R. S. S.).

## E 9.—Amsterdam-La Haya-Basilea-Génova:

Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Maastricht, Lieja, Bastogne, Arlon, Luxemburgo, Metz, Sarreburgo, Estrasburgo, Mulhouse, Basilea, Olten, Lucerna, Arth, Andermatt, Lugano, Chiasso, Como, Milán, Casteggio, Tortona, Serravalle, Génova.

## E 10.—Paris-Bruselas-La Haya-Amsterdam:

Paris, Bapaume, Cambrai, Mons, Bruselas, Amberes, Breda, Rotterdam, La Haya, Amsterdam.

## E 11.—Paris-Salzburg:

Paris, Vitry-le-François, St.-Dizier, Ligny-en-Barrois, Nancy, Sarreburgo, Estrasburgo, Carlsruhe, Stuttgart, Augsburgo, Múnich, Rosenheim, Salzburgo.

## E 12.—(Paris)-Praga-Varsovia (Leningrado y Moscú):

(Paris), Ligny-en-Barrois, Metz, Serrebruck, Mannheim, Heilbronn, Schwáb. Hall, Nuremberga, Neustadt, Pilsen, Praga, Hradec Králové, Nachod, Klodzko, Wroclaw, Lodz, Lowicz, Varsovia, Bielsostok (U. R. S. S., Leningrado y Moscú).

## E 13.—Lyon-Venecia:

Lyon, Chambéry, Modane, Turín, Milán, Brescia, Verona, Vicenza, Padua, Mestre, Venecia.

## E 14.—Trieste-Praga-Szczecin:

Trieste, Ronchi, Udine, Tarvis, Villach, Salzburgo, Linz, Tábor, Praga, Mlada, Boleslav, Jablonec, Novy Svet, Jelenia Gora, Szczecin.

## E 15.—Hamburgo-Berlín-Praga (Budapest):

Hamburgo, Perleberg, Berlín, Dresde, Cínvald, Praga, Brno, Bréclav, Bratislava (Budapest).

## E 16.—Bratislava-Gdynia:

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

## E 17.—Chagny-Salzburg:

Chagny, Dijon, Belfort, Basilea, Olten, Zurich, Winterthur, St.-Gall, St.-Margrethen, Innsbruck, Vörgl, Salzburgo.

## E 18.—Stavanger-Oslo-Estocolmo:

Stavanger, Egersund, Kristiansund, Larvik, Horten, Drammen, Oslo, Orje, Karlstad, Orebro, Arboga, Linköping, Enköping, Estocolmo.

## E 19.—(Albania)-Janina-Corinto:

(Albania), Janina, Arta, Agrinion, Antirion, Rion, Corinto.

## E 20.—Koritz-Sofia:

Koritz, Florina, Vevi, Edessa, Salónica, Seres, Sofia.

## E 21.—Aosta-Turín-Savona-Génova:

E 21a.—Martigny-Gran St.-Bernardo-Aosta.

E 21b.—Ginebra-Bonneville-Mt. Blanc-Aosta.

E 22.—Berlín-Wroclaw-Cattowitz-Cracovia-Rzeszow - Przemysl (U. R. S. S.).

## B.—Ramales y carreteras de enlace:

E 31.—Londres-St.-Albans-Northampton-Doncaster-Scotch-Corner-Carlisle-Abington-Glasgow.

E 32.—Abington-Edimburgo.

E 33.—Northampton-Coventry-Cannock-Warrington-Liverpool.

E 34.—Cannock-Shrewsbury-Corwen-Holyhead.

E 35.—Amsterdam-Amersfoort-Zwolle-Groningue-Winschoten-Oldenburgo-Bremia-Hamburgo.

E 36.—Hoek van Holland-Rotterdam-Gouda-Utrecht - Arnhem-Oberhausen-Colonia.

E 37.—Breda-Goringham (Utrecht).

E 38.—Breda-Eindhoven.

E 39.—Hechtel-Heenan-Aquisgrán.

E 40.—Bruselas-Namur-Bastogne.

E 41.—(Caiais)-Valenciennes-Mons-Charleroi-Namur-Lieja.

E 42.—Sarrebruck-Luxemburgo-Echternach (Colonia).

E 43.—Avallon-Dijon.

E 44.—Belfort-Mulhouse.

E 45.—Dôle-Nyon.

E 46.—Lyon-Ainbérien-Ginebra.

E 47.—Aix-en-Provence-Marsella.

E 48.—Nimes-Marsella.

E 49.—Burdeos-Toulouse-Narbona.

E 50.—Oporto-Colmbra.

E 51.—Albergaria-Vizeu-Celorigo da Beira.

E 52.—V. Franca de Xira (Elvas).

E 53.—Turín-Asti-Alessandria-Tortona.

E 54.—Casteggio-Placenza.

E 55.—(Pisa)-Migliarino-Pistoia.

E 56.—Puente Garellano-Caserta-Foggia.

E 57.—Nápoles-Arienzo.

E 58.—Bari-Tarento.

E 59.—Messina-Siracusa.

E 60.—Arth-Zurich.

E 61.—St.-Margrethen-Bregenz-Lindau-Munich.

E 62.—Hof-Chemnitz-Leipzig-Halle-Magdeburgo.

E 63.—Hamm-Cassel-Herleshausen-Erfurt-Chemnitz-Dresde.

E 64.—(Berlín) - Neubrandenburg-R o s t o c k - Warnemunde (transbordador hasta Gedser)-Gedser-Nyköning-Vordingborg-Copenhague.

E 65.—Lubecka-Rostock-Stralsund.

E 66.—Esbjerg-Kolding-Middelfart-Nyborg (transbordador has Korsör)-Korsör-Copenhague (transbordador hasta Malmö).

E 67.—Vedje-Middelfart.

E 68.—Bergen-Gudvangen-Loerdalsören-Tyin-Fagernes-Oslo.

E 69.—Aalesund-Andalsnes-Dombas.

E 70.—Winterthur-Schaffhausen-Donaueschingen - Tübingen - Stuttgart-Heilbronn-Schwáb. Hall - Würzburg - Fulda - Hersfeld-Herleshausen.

E 71.—Hanover-Brema-Bremerhaven.

E 72.—Oldenzaal-Lingen-Brema.

E 73.—Colonia-Hamme.

E 74.—Berlín-Szczecin.

E 75.—Levanger-Sandvika-Brunflo-Hamrange.

E 76.—Brunflo-Sundsvall.

E 77.—Skibotten-Kilpisjärvi-Karesuando-Haparanda.

E 78.—Haparanda-Kilpisjärvi.

E 79.—Tornio-Rovanemi-Virtaniemi.

E 80.—Turku (Abo)-Helsinki-Lappeenranta (Viipuri).

E 81.—Tezew-Malbork-Grudziadz-Varsovia-Lublin (U. R. S. S.).

E 82.—Piotrkow-Varsovia.

E 83.—Jelenia Gora-Wroclaw-Poznan-Swiecie-Grudziadz.

E 84.—(Praga)-Jihlava-Znojmo-Viena.

E 85.—Olomouc-Zilina-Prešov-Kosice (U. R. S. S.).

E 86.—Wörgl-Rosenheim.

E 87.—Janina-Trikkala-Larissa-Volos.

E 88.—(Janina)-Preveza

E 89.—Rion-Patras.

E 90.—Vevi-Kozani.

E 91.—Cervignano-Ronchi.

E 92.—(Salónica-St.-Atanasio)-Verria-Kozani-Larissa - Lamia - Atenas-Corinto-Argo-Kalamai.

## ANEJO II

## Condiciones que deben reunir las grandes carreteras de tráfico internacional

## A.—CARACTERÍSTICAS DE LAS GRANDES CARRETERAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL

## I.—Generalidades.

1. Las características fundamentales de las grandes carreteras de tráfico internacional, denominadas a continuación «carreteras internacionales», se aplicarán a dichas carreteras en campo abierto, así como, salvo disposiciones en contrario, a las partes de dichas carreteras situadas en los núcleos urbanos.

2. Densidad de la circulación.

Las carreteras deberán construirse en función de la densidad de la circulación. Con el fin de determinar dicha densidad,

se tomará como base la trigésima hora punta, es decir, la circulación por hora alcanzada durante treinta horas, como mínimo, en el curso del año.

## II.—Carreteras.

### 1. Calzadas y su amplitud.

Las carreteras internacionales estarán comprendidas en una de las categorías siguientes:

a) Categoría primera: Carreteras que tengan una calzada de 7 metros de ancho, con dos días de circulación de 3.5 metros; quedará entendido que dicha dimensión podrá reducirse excepcionalmente a 6 metros tratándose de regiones montañosas.

En las carreteras de esta categoría en que el tráfico es mixto, el volumen máximo autorizado no deberá exceder de 600 vehículos por hora, y se entiende que se permitirá un aumento razonable de dicha cifra para las carreteras exclusivamente reservadas a la circulación automóvil o para carreteras en que el correspondiente acondicionamiento produjera dificultades especiales.

La cifra de 600 vehículos por hora se basa en la hipótesis de que la velocidad máxima de circulación sea de 55 kilómetros durante la hora punta considerada. Se aplicará a un tráfico que no comprenda un número demasiado grande de vehículos pesados o lentos. Si la velocidad de circulación de los vehículos aumentase durante las horas punta, la cifra de 600 vehículos deberá reducirse consecuentemente.

b) Categoría segunda: Carreteras de dos calzadas, cada una de una anchura de 7 metros como mínimo, separadas por un terraplén central; cada calzada consistirá en dos vías de circulación, así como bermas laterales estabilizadas si fuere necesario.

En principio, se construirán las carreteras de la categoría segunda cuando la densidad del tráfico exceda de la cifra indicada en el párrafo 1. a).

c) Categoría tercera (provisional): Teniendo en cuenta consideraciones de orden topográfico, económico y financiero, será necesario admitir, a título provisional, carreteras de tres vías de circulación, de una anchura de 10.5 metros, excepcionalmente de 9 metros. Las tres vías deberán estar claramente indicadas en estas carreteras, salvo en las curvas y en la cima de las cotas, donde la circulación, si fuere necesario, se canalizará en dos vías provistas de las correspondientes demarcaciones.

### 2. Convexidades en las secciones rectilíneas.

El perfil en sección de la calzada estará constituido por uno o dos planos. Cuando dicho perfil se componga de dos planos podrán quedar unidos en el eje de la carretera por una curva en una distancia de dos metros como máximo. En las secciones rectilíneas de la carretera, la inclinación de los planos deberá ser tan débil como lo permita la evacuación rápida de las aguas, teniéndose en cuenta a la vez la pendiente longitudinal y la rugosidad de la superficie. Dicha inclinación será de un máximo de 3 por 100, salvo en las cunetas, donde podrá aumentarse a un 4 por 100.

### 3. Pistas para ciclistas y peatones.

Además de las calzadas deberán acondicionarse pistas especiales para la circulación de ciclistas y de peatones cuando así lo exija la densidad de este tipo de circulación o de otros tipos de circulación.

### 4. Pendientes.

Conviene distinguir el caso de una carretera internacional en llanura o en país poco accidentado del de una carretera internacional en país montañoso.

En el primer caso, la pendiente no deberá exceder en general de un 5 por 100, cifra que podrá excepcionalmente aumentarse a un 6 por 100 en trayectos cortos.

En el segundo caso, la pendiente no deberá exceder de un 8 por 100, cifra que podrá excepcionalmente aumentarse a un 10 por 100.

### 5. Trazado.

Una misma carretera se dividirá, en cuanto al trazado, en secciones sucesivas, lo suficientemente largas e individualmente lo bastante homogéneas para que cada una quede caracterizada por normas esenciales determinadas.

El trazado de conjunto debe establecerse de forma que el paso de las características de una sección a las de las secciones vecinas se lleve a cabo, si no hubiere para ello punto geográfico bien definido; por ejemplo, una ciudad importante, en una zona restringida y de una cierta forma progresiva, sobre todo en materia de radio de curvatura de las curvas.

Se distinguirán tres clases de secciones:

#### Primera clase:

Caso de un trazado en terreno fácil o poco accidentado, con algunos núcleos urbanos y cruces que necesiten una cierta atención.

Las características que se observarán serán las siguientes:

Velocidad de marcha: De 100 a 120 km/h.

Radio de curvatura horizontal: Normal, 500 metros; mínimo, 300 metros.

Distancia de visibilidad (1): Normal, 230 metros; mínima, 150 metros.

Radio de curvatura vertical en cambios de rasante: Normal, 5.000 metros; mínimo, 2.500 metros.

#### Segunda clase:

Trazado en país accidentado bastante ondulado, en que el radio mínimo de 300 metros no pueda admitirse por razón de la importancia de los gastos que implicaría su adopción.

Las características que se observarán serán las siguientes:

Velocidad de marcha: 80 Km/h.

Radio de curvatura horizontal: Normal, 300 metros; mínimo, 200 metros.

Distancia de visibilidad (2): Normal, 150 metros; mínima, 110 metros.

Radio de la curvatura vertical en los cambios de rasante: Normal, 2.500 metros; mínimo, 1.200 metros.

#### Tercera clase:

Caso de un trazado en una región particularmente difícil; por ejemplo, en país montañoso.

Las características que se observarán son las siguientes:

Velocidad de marcha: 60 Km/h.

Radio de curvatura horizontal: Normal, 200 metros; mínimo, 100 metros.

Distancia de visibilidad (2): Normal, 110 metros; mínimo, 60 metros.

Radio de curvatura vertical en los cambios de rasante: Normal, 1.000 metros; mínimo, 400 metros.

Se entiende que, en el caso de atravesar un país particularmente difícil, podrá admitirse para secciones excepcionales radios y distancias de visibilidad inferiores a los que resultan del cuadro anterior. Sin embargo, deberá observarse siempre una condición, a saber: la posibilidad de cruzarse en las curvas de radio mínimo dos vehículos de las dimensiones mayores admitidas.

Las características de las tres clases quedan resumidas en el cuadro siguiente:

Designación de la clase	Velocidad de marcha en Km/h.	Radio de curvatura horizontal		Distancia de visibilidad en las cercanías de los cambios de rasante		Radio de curvatura vertical en los cambios de rasante	
		Normal	Mínimo	Normal	Mínimo	Normal	Mínimo
1. <sup>a</sup>	100/120	500	300	230	150	5.000	2.500
2. <sup>a</sup>	80	300	200	150	110	2.500	1.200
3. <sup>a</sup>	60	200	100	110	60	1.000	400

(1) Es decir, distancia de visibilidad en la cercanía de los cambios de rasante para un conductor cuyo ojo se encuentre a una altura de 1.35 metros sobre el nivel de la calzada, de un obstáculo de 0.1 metros de espesor situado sobre dicha calzada.

(2) Véase la nota (1).

La expresión «radio de curvatura normal» se entenderá en el sentido del mínimo que se adoptará normalmente para los radios de curvatura, y la cifra que se indica como «radio de curvatura mínimo» será aquélla por debajo de la cual no conviene nunca descender.

Los radios de curvatura vertical en las partes bajas o valles serán iguales a la mitad por lo menos de los radios correspondientes de los cambios de rasante vecinos.

#### 6. Peralte.

Para las curvas cuyo radio sea inferior a una cifra que se determinará con arreglo a las condiciones locales, y que podría variar entre 1.500 y 1.000 metros, la calzada deberá elevarse. La importancia del peralte que se haya de dar dependerá a la vez de la velocidad de la circulación, del radio de la curva y de la rugosidad de la calzada.

Para las carreteras que no corran peligro de helarse en invierno podría admitirse un máximo de peralte del 10 por 100 en las curvas de pequeño radio.

#### 7. Anchura suplementaria.

Se dispondrá una anchura suplementaria en las curvas, con el fin de asegurar el libre paso de los vehículos de las mayores dimensiones en caso de cruce o de pasar un vehículo a otro.

#### 8. Resistencia del firme.

Todas las carreteras deberán construirse de forma que se asegure en condiciones de seguridad razonablemente satisfactorias la circulación de vehículos del peso máximo autorizado.

#### 9. Revestimiento de las carreteras.

Las carreteras de la red deberán estar provistas de un revestimiento tal que evite que sean polvorientas y de suerte que queden unidas en la superficie, pero sin dar ocasión a que derripen los vehículos.

#### 10. Estacionamiento.

Deberá preverse zonas de estacionamiento situadas fuera de la calzada para autobuses y vehículos en los lugares donde sea necesario. Las paradas de autobuses deberán disponerse escalonadas.

#### 11. Iluminación de la red.

Las partes de la red que constituyan vías de acceso principales a los núcleos urbanos importantes o que los atraviesen y en las cuales se realice durante las horas de oscuridad un tráfico general importante, inclusive de peatones, deberán estar iluminadas de forma que se constituya un amplio margen de seguridad para todos los usuarios de la carretera sin obligar a los vehículos de motor a que hagan uso de sus faros.

### III.—Facilidad de acceso y de cruce.

#### 1. Supresión de los cruces.

Se suprimirán los cruces y todos los accesos a la carretera que no sean estrictamente necesarios. Si esto no fuese posible, para las carreteras existentes se deberá por lo menos intentar realizarlo para las carreteras nuevas, desviando la circulación local hacia las carreteras vecinas.

Es de desear que en cada país los textos legislativos correspondientes faciliten dicha medida.

#### 2. Cruces a niveles diferentes.

Si no fuese posible la supresión de los cruces la situación del terreno permitirá con frecuencia evitar, sin gastos excesivos, un cruce a nivel mediante el empleo de un viaducto o de un paso subterráneo sin enlace de las dos carreteras.

En el caso en que el cruce con otra vía importante pareciese inevitable estará justificado, cuando se construya una carretera nueva, el acondicionamiento de pasos a niveles diferentes cuando el producto del tráfico diario medio de las dos vías excediese a la cifra de tres millones.

En el caso de las carreteras ya existentes, si el producto del tráfico diario de las dos vías excediese de tres millones, se examinará si conviene disponer cruces a niveles diferentes.

Para los cruces a niveles diferentes provistos de enlaces será importante, teniendo en cuenta la circulación en la carretera internacional, que los vehículos abandonen dicha carretera y tengan acceso a la misma por el lado derecho (1), de tal suerte que queden suprimidas en las vías principales la intersección de las trayectorias de los vehículos.

#### 3. Cruces a nivel.

En caso de cruce a nivel deberá evitarse que los vehículos que vengan de la carretera que cruza puedan atravesar la cal-

zada de la carretera internacional a una velocidad demasiado grande o, llegado el caso, que puedan cruzar sin detenerse. Si se procede a una desviación de las vías adyacentes se deberá evitar, para que el tráfico adyacente pueda atravesar la carretera internacional sin estorbarla, que las desembocaduras de dichas vías adyacentes estén dispuestas escalonadamente.

Hay que observar la importancia que tendría instalar una calzada doble en la carretera internacional en los cruces importantes, con el fin de evitar que los conductores, al abandonar la carretera internacional para girar a la izquierda, se vean obligados a detenerse en la calzada principal esperando el paso de un vehículo que venga por la dirección contraria.

Los lugares en que el tráfico circule en el sentido de una circunferencia y los cruces con señales luminosas producen pérdidas de tiempo y resultan fatigantes. Se evitarán en la medida de lo posible en los itinerarios internacionales.

#### Zonas de disminución de velocidad y de aceleración.

En los cruces a nivel en campo abierto y en las intersecciones de caminos donde se pueda abandonar la carretera internacional sería conveniente, siempre que fuere posible, construir a lo largo de la calzada zonas de disminución de velocidad marcadas bien claramente, por ejemplo, mediante un color diferente de la calzada, con una anchura de unos tres metros aproximadamente y una longitud de 50 a 100 metros. Dichas zonas permitirán a un conductor abandonar la vía principal antes de disminuir la velocidad, dejando la carretera abierta a la circulación rápida y evitando de esta forma el peligro de una colisión.

También son recomendables zonas análogas para los vehículos que entren en la carretera internacional. Permitirán a los conductores alcanzar una velocidad suficiente antes de mezclarse en el tráfico de la carretera.

#### Triángulos para la visibilidad.

En los cruces a nivel convendrá despejar triángulos de visibilidad, con unas dimensiones que dependerán de las velocidades que se prevean en cada carretera. Si no hubiera límite de velocidad en la carretera internacional, dichos triángulos podrán tener lados de 150 metros aproximadamente a lo largo de la carretera internacional y de 50 metros aproximadamente a lo largo de otras carreteras.

#### 4. Pasos a nivel.

La norma es que los pasos a nivel de vías férreas deberán suprimirse en las carreteras internacionales. Por tanto, las carreteras internacionales nuevas no deberán tener ningún paso a nivel. En las carreteras internacionales existentes los pasos a nivel deberán suprimirse tan rápidamente como sea posible cuando constituyan un estorbo apreciable para la circulación o cuando, aunque no se dé esa circunstancia, constituyan por razón de su situación un peligro especial para la circulación.

### IV.—Rodeo de ciudades y de pueblos y construcción a lo largo de las carreteras.

#### 1. Rodeo.

Las carreteras internacionales deberán contornear las zonas construidas, salvo cuando se trate de un pueblo pequeño y de una circulación relativamente poco importante o cuando la carretera existente sea de una amplitud y de un trazado relativamente satisfactorios o pueda fácilmente acondicionarse de forma que reúna dichas condiciones. En los centros principales deberán establecerse vías de acceso y de salida.

#### 2. Tráfico directo por vías expreso.

Se contornearán los grandes núcleos urbanos cuando el tráfico directo lo justifique. Si se prefiriese otra solución se establecerán vías expreso para tráfico directo que los atraviesen.

#### 3. Construcción a lo largo de la carretera.

La construcción a lo largo de las vías de rodeo y de las vías expreso con acceso directo del inmueble a dichas vías no será autorizada en dichas carreteras.

#### 4. Acceso a las vías de rodeo y vías expreso.

El acceso a las vías de rodeo y a las vías expreso no se efectuará más que en puntos especialmente designados y especialmente acondicionados.

### V.—Puentes, túneles, galerías, etc.

#### 1. Anchura.

En los puentes y en las cercanías de los mismos la anchura de la calzada o de las calzadas y de la pista o pistas especiales

dispuestas para los ciclistas y los peatones deberá ser la misma que en el resto del recorrido de la carretera, salvo en casos excepcionales. Cuando no existan pistas especiales para ciclistas y peatones deberá acondicionarse a cada lado de la calzada o calzadas un espacio suficiente de forma que se permita la utilización de toda la amplitud de la calzada o de las calzadas.

## 2. Altura libre.

La altura libre máxima para las construcciones que se lleven a cabo por encima de las carreteras serán de 4,5 metros, salvo en el caso de construcciones actuales y de construcciones nuevas para las cuales el hecho de prever una tal altura libre implique dificultades excepcionales, y en ese caso la altura mínima se reducirá a 4,2 metros.

En el caso en que la altura libre por encima de la carretera sea inferior a 4,5 metros se hará uso de la correspondiente señal.

## 3. Resistencia.

La resistencia de los puentes en toda la red deberá ser por lo menos suficiente para garantizar, en las condiciones habituales de seguridad admitidas por cada Gobierno, el paso de vehículos que tengan las dimensiones y pesos máximos autorizados.

## VI.—Arquitectura paisajista.

1. Se hará con todo el cuidado necesario el diseño de las carreteras de la red de forma que el trazado consiga la armonía de las curvas verticales y horizontales.

2. Quedan prohibidos los anuncios publicitarios en las carreteras.

## B.—SERVICIOS AUXILIARES

### 1. Cruce de fronteras.

Deberá haber en las fronteras instalaciones de carreteras suficientes para recibir y despachar el tráfico normal. Se separarán, si así fuere necesario, los tráficos comerciales y turísticos y se establecerán cuando sea necesario puestos de frontera combinados.

### 2. Garajes y otras instalaciones.

Se instalarán de forma apropiada garajes y talleres, espaciados convenientemente a lo largo de la red, especialmente en las zonas más desatendidas y asimismo locales para comer y descansar.

Dichas instalaciones deberán tener un fácil acceso para los usuarios de la ruta y, por otra parte, no constituirán en modo alguno un estorbo al tráfico.

### 3. Servicios de socorro en carretera.

Se dispondrá la instalación de puestos de primer socorro del tipo corriente uniforme a intervalos regulares a lo largo de las carreteras internacionales, con el personal y el equipo necesarios, de conformidad con las recomendaciones de la Comisión Internacional Permanente de Primeros Socorros en Carretera y de la Liga de la Sociedad de la Cruz Roja.

### 4. Telecomunicaciones.

Las carreteras internacionales deberán estar previstas a intervalos regulares de cabinas telefónicas, con instrucciones en varios idiomas, destinadas a los usuarios.

## ANEXO III

Señal indicadora de las grandes carreteras de tráfico internacional.

1. La señal suplementaria de identificación de los itinerarios destinada a indicar las grandes carreteras de tráfico internacional (carreteras que, de acuerdo con los otros Estados contratantes interesados, se han designado como tales por el Estado en cuyo territorio se encuentran, con el fin de asegurar la continuidad de las carreteras y la uniformidad de las características técnicas) será de forma rectangular.

2. Dicha señal se compondrá de la letra «E», seguida del número atribuido al itinerario en cifras árabes.

3. La señal se compondrá de una inscripción blanca sobre fondo verde.

4. La señal podrá colocarse sobre otras señales o combinada con las mismas.

5. Sus dimensiones serán de tal magnitud que los conductores de vehículos que circulen a gran velocidad puedan comprender fácilmente las indicaciones que en ella figuren.

*Países signatarios de la declaración relativa a la construcción de grandes carreteras de tráfico internacional, firmada en Ginebra el 16 de septiembre de 1950*

Albania, Austria, Bélgica, Bielorrusia, Checoslovaquia, Dinamarca, Egipto, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Islandia, Irak, Irlanda, Israel, Italia, Jordania, Libano, Luxemburgo, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia, Suiza, Siria, Turquía, Ucrania, Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas, Reino Unido de Gran Bretaña y Yugoslavia.

El Instrumento de Adhesión de España a la citada Declaración fue depositado en la Secretaría General de las Naciones Unidas el día 25 de marzo de 1960, y entró en vigor con esta misma fecha.

### *Estados que han ratificado la declaración*

República Federal de Alemania, el 13-XI-1957; Austria, el 1-X-1951; Bélgica, el 23-IV-1954; Francia, el 16-IX-1950; Grecia, el 1-VII-1952; Italia, el 30-III-1957; Luxemburgo, el 16-IX-1950; Países Bajos, el 16-IX-1950; Noruega, el 15-XII-1953; Portugal, el 1-IV-1954; Suecia, el 31-III-1952; Turquía, el 10-VI-1954; Reino Unido de Gran Bretaña, en 16-IX-1950.

El texto que precede es copia fiel del original depositado en este Ministerio.

Madrid, 21 de mayo de 1960.—El Subsecretario, Pedro Cortina.

• • •

## MINISTERIO DE HACIENDA

*ORDEN de 21 de mayo de 1960 por la que se regula la composición y atribuciones de la Junta Consultiva de Cajas Generales de Ahorro Popular.*

Ilustrísimo señor:

Por Orden de 25 de noviembre de 1957 se reguló la composición y atribuciones de la Junta Consultiva de Cajas Generales de Ahorro Popular, pero como ya se decía en el preámbulo de la misma, la finalidad exclusiva que se pretendía era adaptar su composición a la nueva situación creada por el Decreto de 10 de mayo de 1957, que transfería el protectorado de las citadas Entidades hasta entonces ejercido por el Ministerio de Trabajo al de Hacienda, actual titular de aquel protectorado.

Atendiendo a la exclusiva finalidad anteriormente indicada, no se creyó entonces oportuno modificar la Orden de 12 de septiembre de 1945, última disposición reguladora de la indicada Junta, dando lugar con ello a que los saldos de depósitos que en aquella se señalaban como determinantes de los diferentes grupos en que las Cajas habían de clasificarse para nombrar sus respectivos representantes, resulten desproporcionados por inferioridad a los actuales saldos que constituyen el pasivo de las Cajas de Ahorro, ya que se partía de unos saldos máximos de 250.000.000 de pesetas, siendo así que hoy en día son ya mayoría las Cajas que exceden de los 500.000.000 de pesetas.

Por otro lado, la Comisión Permanente de la citada Junta, tal como fué concebida por la Orden de 27 de marzo de 1947, que la creó, resultaba prácticamente inoperante ya que creada para resolver los asuntos que por su urgencia hubiesen de dictaminarse durante los periodos señalados para las reuniones del Pleno, la práctica demostró que cuando alguna cuestión requiera ser dictaminada con urgencia, coincidía siempre con materia de tal importancia que precisaba la reunión plenaria y, en cambio, surgían asuntos de menor importancia y de ninguna urgencia que habían de ser estudiados por el Pleno, haciendo que las reuniones de éste resultasen de una extensión impropia de tal Organismo al tener que detenerse a estudiar los citados asuntos. Ello aconsejó la creación en el seno de la Consultiva de unas Ponencias a las que se encomendaba el estudio previo de los asuntos que habían de ser conocidos por aquella.

Todo ello aconseja que sea la Comisión Permanente la que, sustituyendo a las citadas Ponencias, estudie y prepare los asuntos que han de ser tratados por el Pleno a fin de facilitar e ilustrar la actuación del mismo.

Por cuanto queda expuesto, este Ministerio demoró llevar a cabo la renovación reglamentaria de los Vocales representativos, que debió hacerse al cumplir los dos años de su gestión, plazo máximo de duración del cargo señalado en la Orden