



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA POPULAR DE ANGOLA

Preço deste número — NKz 1.980.00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — U. E. E., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa».

ASSINATURAS		Ano
As três séries	NKz 60.000 00	
A 1.ª série	NKz 27.000 00	
A 2.ª série	NKz 21 000.00	
A 3.ª série	NKz 12 000.00	

O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª séries é de NKz 180.00, e para a 3.ª série NKz 240.00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série, de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — U. E. E.

SUMÁRIO

Conselho de Ministros

Decreto n.º 21/92:

Aprova o Plano Rodoviário de Angola. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto no presente decreto, particularmente o Decreto n.º 427/70, de 9 de Setembro

Decreto n.º 22/92:

Aprova o Estatuto Orgânico da Secretaria de Estado de Geologia e Minas. — Revoga toda legislação que contrarie o disposto no presente decreto

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto n.º 21/92

de 22 de Maio

Tornando-se necessário definir normas reguladoras para a construção e conservação de estradas do País,

Sendo urgente regular tal matéria, tendo em vista não criar embaraços as obras em execução e exercer o efeito disciplinar,

Nos termos da alínea b) do artigo 66.º da Lei Constitucional e no uso da faculdade que me é conferida pela alínea g) do artigo 47.º da mesma Lei, O Conselho de Ministros decreta e eu assino e faço publicar o seguinte:

Artigo 1.º — E aprovado o Plano Rodoviário de Angola, anexo ao presente decreto e que dele faz parte integrante.

Art. 2.º — E revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente decreto, particularmente o Decreto n.º 427/70, de 9 de Setembro.

Art. 3.º — As dúvidas e omissões suscitadas pela interpretação e aplicação do presente decreto, serão resolvidas por decreto executivo do Ministro das Obras Públicas e Urbanismo

Art. 4.º — Este decreto entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

Luanda, aos 22 de Maio de 1992.

O Presidente de República, JOSE EDUARDO DOS SANTOS

PLANO RODOVIÁRIO DE ANGOLA

CAPÍTULO I

Classificação das estradas nacionais

ARTIGO 1.º

O presente diploma diz respeito a rede fundamental de estradas da República Popular de Angola.

ARTIGO 2.º

1. Entende-se por rede fundamental de estradas o conjunto de itinerários de maior relevância e importância (quer pelos seus traçados gerais, quer pelo tráfego que suportam ou seja previsível venham a suportar) para a economia nacional, administração e defesa do País e satisfação das necessidades fundamentais de comunicação das suas populações

2. Serão incluídos também na rede fundamental os itinerários que, mesmo não abrangidos no número anterior, sejam considerados inter-regionais nos termos definidos pela Comissão de Coordenação de Desenvolvimento da África Austral (SADCC)

3. As estradas que integram os itinerários da rede fundamental serão designadas por estradas nacionais.

ARTIGO 3.º

1. A rede fundamental de estradas da República Popular de Angola será definida em diploma do Governo sob proposta devidamente fundamentada pelo Instituto de Estradas de Angola

2 Na proposta constarão, relativamente a cada itinerário, as localidades principais por ele servidas em número suficiente para definir o seu traçado

3 As alterações que de futuro venham a revelar-se necessárias serão também determinadas por diploma do Governo, sob proposta do Instituto de Estradas de Angola

ARTIGO 4.º

As estradas que integram os itinerários da rede fundamental classificar-se-ão nas seguintes quatro classes, segundo as características do serviço que são chamadas a prestar

- Estradas especiais
- Estradas de 1.ª classe
- Estradas de 2.ª classe
- Estradas de 3.ª classe

ARTIGO 5.º

1 Em princípio, a classificação das estradas nacionais será estabelecida em função do tráfego actual ou previsto para o período de dez anos pela seguinte forma

- Estradas especiais — mais de 5000 veículos por dia
- Estradas de 1.ª classe — de 100 a 5000 veículos por dia
- Estradas de 2.ª classe — de 50 a 800 veículos por dia
- Estradas de 3.ª classe — com menos de 100 veículos por dia

2 Na definição das estradas, que integram os itinerários da rede fundamental poderão ter-se em conta outros factores, tais como a importância para o desenvolvimento socio-económico das regiões servidas, os interesses da defesa nacional, os factores de estímulo para fixação de populações e os programas de desenvolvimento turístico

- a) os volumes de tráfego serão referidos as 24 horas do dia,
- b) as contagens poder-se-ão no entanto referir a períodos de dezasseis horas mas, neste caso, o volume diário será obtido pela média das contagens efectuadas em sete dias, acrescida de 6 por cento,
- c) quando o tráfego nocturno for muito intenso, proceder-se-á sempre a contagens de vinte e quatro horas

ARTIGO 6.º

1 As estradas que integram os itinerários da rede fundamental serão designadas pelas letras E N seguido por número conforme diploma do Governo que aprova a Rede Fundamental de Estradas

2 Os ramos destas estradas são identificados a partir da numeração da estrada onde têm o seu início fazendo-se seguir o seu número de ordem a designação da estrada (exemplo E N n.º 100-1)

CAPÍTULO II

Características técnicas da rede fundamental

ARTIGO 7.º

1 As características técnicas das estradas especiais (vias rápidas e auto-estradas) serão propostas, caso por caso, pelo

Instituto de Estradas de Angola e aprovado por diploma do Governo.

2 Entende-se por via rápida a estrada destinada a tráfego rápido com separação de fluxos de tráfego e com parte ou totalidade dos acessos condicionados

3 Auto-estrada é uma via rápida com os acessos condicionados e sem cruzamentos de nível

4 As características técnicas a adoptar nas restantes estradas da rede fundamental serão as estabelecidas no presente decreto.

ARTIGO 8.º

1. Em perfil longitudinal, as inclinações dos traínos não deverão exceder os seguintes valores

Estradas de 1.ª classe

- Terreno plano levemente ondulado — 4 por cento
- Terreno ondulado — 5 por cento, excepcionalmente até 7 por cento
- Terreno montanhoso — 7 por cento, excepcionalmente até 9 por cento

Estradas de 2.ª classe

- Terreno plano ou levemente ondulado — 5 por cento
- Terreno ondulado — 5 por cento, excepcionalmente até 7 por cento
- Terreno montanhoso — 7 por cento, excepcionalmente até 9 por cento

Estradas de 3.ª classe

- Terreno plano levemente ondulado — 7 por cento
- Terreno ondulado — 7 por cento, excepcionalmente até 9 por cento
- Terreno montanhoso — 9 por cento, excepcionalmente até 12 por cento

2 As inclinações máximas indicadas para as várias classes de estradas em terreno montanhoso só poderão ser utilizadas quando se verificam dificuldades consideráveis de construção ou um muito elevado custo das obras e desde que os traínos com essa inclinação não ultrapassem 1000 metros de extensão e se desenvolvam em alinhamentos rectos ou curvas com raios superiores a 300 metros

3 Na elaboração dos projectos observar-se-ão os preceitos seguintes

- a) nas estradas de 1.ª classe, em terreno ondulado, para inclinações superiores a 4 por cento, a extensão dos traínos não devesa exceder 600 metros,
- b) nas estradas de 1.ª classe, em terreno montanhoso, para inclinações superiores a 6 por cento, a extensão dos traínos não devesa exceder 400 metros,
- c) nas estradas de 2.ª classe, em terreno montanhoso, para inclinações superiores a 6 por cento, a extensão dos traínos não devesa exceder 750 metros,
- d) nas estradas de 3.ª classe, em terreno montanhoso, para inclinações superiores a 9 por cento, a extensão dos traínos não devesa exceder 1000 metros

4 Em regra, para facilitar o escoamento das águas, deve evitar-se o emprego de patamares nos troços em escavações, adaptando-se a inclinação mínima de 0,5 por cento

ARTIGO 9.º

1 Entre cada dois traçes consecutivos adoptar-se-ão concordâncias circulares ou parabólicas com o fim de garantir a visibilidade, assegurar o conforto e segurança dos utentes e facilitar a drenagem

2 Para efeitos das presentes disposições, entende-se por distância de visibilidade de paragem para uma determinada velocidade a distância necessária para que o condutor, com os olhos colocados a 1,30 metros acima do pavimento e circulando aquela velocidade, ao ver o objecto fixo com 0,10 metros de altura, coicado na estrada, possa parar o veículo antes de atingir o referido objecto.

3 Na elaboração dos projectos serão consideradas as velocidades base não inferiores aos seguintes valores:

Estradas de 1.ª classe

	KM/Hora
— Terreno plano ou levemente ondulado . . .	100
— Terreno ondulado	80
— Terreno montanhoso	60

Estradas de 2.ª classe

— Terreno plano levemente ondulado	80
— Terreno ondulado	70
— Terreno montanhoso	50

Estradas de 3.ª classe

— Terreno plano ou levemente ondulado . . .	60
— Terreno ondulado	50
— Terreno montanhoso	40

4 Os graficos I e II fornecem, respectivamente, as indicações relativas as distâncias de visibilidade de paragem e de ultrapassagem para varias velocidades e ainda as correspondentes projecções horizontais dos comprimentos mínimos das curvas de concordância convexas em função da diferença algebraica entre as inclinações dos traçes.

5 em todas concordâncias convexas deveser obrigatoriamente assegurada a distância mínima de visibilidade de paragem, podendo deixar de respeitar-se a distância mínima de visibilidade de ultrapassagem quando a sua adopção obrigue a movimentos de terra muito dispendiosos

6 Por razões de conforto e segurança, as curvas de concordância côncavas terão os comprimentos mínimos resultantes das indicações contidas no grafico III, fixados em função das velocidades base e diferenças algebraicas das inclinações dos traçes.

7 Na elaboração dos projectos deveser ter-se em conta as indicações relativas dos graficos I, II e III para as diferentes velocidades de projecto definidos no n.º 3

ARTIGO 10.º

1. Em planta, as curvas de concordância entre alinhamentos rectos poderão ser de raio variavel ou circulares, devendo adoptar-se, neste caso, curvas de transição, entre a curva circular e os alinhamentos rectos

2 Os raios de curvatura circular serão superiores, ou quando muito iguais aos seguintes valores

Estradas de 1.ª classe

	Metros
— Terreno plano ou levemente ondulado	300
— Terreno ondulado	190
— Terreno montanhoso	110

Estradas de 2.ª classe

— Terreno plano ou levemente ondulado . . .	190
— Terreno ondulado	150
— Terreno montanhoso	75

Estradas de 3.ª classe

— Terreno plano ou levemente ondulado . . .	110
— Terreno ondulado	75
— Terreno montanhoso	50

3. Estes valores correspondem as velocidades base mínimas referidas no n.º 3 do artigo 9.º para as diferentes classes de estrada e foram determinados a partir da formula.

$$V^2 = 127.4 \# R \# (e+f)$$

V em Kilometros por hora
R em metros

em que e = 0,10 e a maxima sobrelevação e f = 0,16 e o maximo coeficiente de atrito lateral.

ARTIGO 11.º

Excepcionalmente, os valores definidos nos artigos 9.º e 10.º poderão ser reduzidos desde que se verifiquem condições particularmente desfavoráveis, sendo no entanto obrigatorio apresentar justificação tecnico-economica por-memorizada.

ARTIGO 12.º

1 Na concordância entre alinhamentos rectos não e permitido o emprego de curvas circulares sucessivas do mesmo sentido e de raios diferentes, salvo no caso de entre elas se utilizarem curvas de transição

A não ser assim, aquelas curvas sucessivas, bem como as separadas por alinhamentos rectos inferiores a 100 metros, devem ser substituidas por uma curva unica de concordância.

2. Entre curvas de sentidos opostos devem empregar-se alinhamentos rectos de transição, cujos comprimentos deveser definidos em função das velocidades de projecto e das características das curvas, permutando transições perfectas nas inclinações transversais das faixas de rodagem.

ARTIGO 13.º

A seguir a alinhamentos rectos extensos, ou com fortes inclinações, deveser evitar-se curvas com raios mínimos

ARTIGO 14.º

1. Para quebrar a monotonia e evitar o encandeamento não são permitidos, em regra, alinhamentos rectos com comprimento superior a 3 000 metros

2 Quando se reconheça vantajosa a utilização de maiores comprimentos, introduzir-se-ão no traçado em plantas pequenas e alternadas quebras de alinhamento da ordem dos 4° (graus), concordadas por curvas de grande raio.

ARTIGO 15.º

1 Nas curvas de concordância em planta serão adoptadas sobrelevações, não devendo a sobrelevação máxima exceder a inclinação transversal de 10 por cento

2. As sobrelevações serão calculadas pela formula $e = \frac{V^2}{2 \cdot 260 \cdot R}$, em que V e a velocidade do projecto em kilometros por hora e R o raio, em metros, da curva circular.

3. Os respectivos valores, bem como os comprimentos mínimos das curvas de transição a adoptar, são indicados no Quadro I.

ARTIGO 16.º

1. Nas curvas de pequeno raio deverão adoptar-se sobrelarguras para efeito de boa inscrição dos veículos.

2. Os valores de tais sobrelarguras serão os indicados no Quadro II.

ARTIGO 17.º

1. Em planta, as curvas deverão assegurar distâncias de visibilidade de paragem correspondentes às velocidades de projecto, de acordo com o gráfico V.

2. O gráfico VI fornece, para diferentes raios de curvas e velocidades de projecto, as distâncias radiais estritamente necessárias entre o eixo da plataforma e os taludes ou quaisquer outros obstáculos situados no intradorso da curva, para garantia daquelas distâncias de visibilidade de paragem.

ARTIGO 18.º

As concordâncias em perfil longitudinal devem desenvolver-se completamente em alinhamentos rectos ou totalmente dentro das curvas em planta.

ARTIGO 19.º

Deve procurar obter-se homogeneidade de traçado nos varios troços da mesma estrada, evitando-se, tanto quanto possível, bruscas ou frequentes mudanças de características técnicas.

ARTIGO 20.º

1. Os perfis transversais-tipo a adoptar para as varias classes de estrada e diferentes condições topograficas são os indicados nos desenhos anexos ao presente decreto.

2. Nas estradas de 3.ª classe sobre as quais o trânsito provavelmente não ultrapasse cinquenta vehiculos por dia poder-se-a reduzir a plataforma a um mínimo de 6 metros de largura e limitar a faixa de rodagem a 3, 5 metros.

3. As travessias dos centros populacionais far-se-a em jebra, em traçado próprio, em principio independente do trafego local e tendo em atenção os respectivos planos de desenvolvimento.

4 No caso da travessia ser feita atraves dos centros populacionais, dentro e nas proximidades destes, poderão adoptar-se plataformas de maior largura e de concepção diferente das indicadas, de forma a adaptar convenientemente os perfis das estradas às exigências dos planos locais de urbanização.

5 Quando dentro das povoações haja necessidade de prever passeios sobreelevados ou de nivel, estes ficarão sempre exteriores às plataformas fixadas.

6. Nos locais onde se implantem, ao lado da estrada grandes, muretes ou outros elementos de defesa, balizagem ou delimitações, as bermas interessadas serão aumentadas de uma sobrelargura de 0,5 metros.

ARTIGO 21.º

As estradas que constituem a rede fundamental levarão em toda a largura da faixa de rodagem um pavimento economicamente adequado a intensidade e as características do trafego máximo previsto no periodo de dez anos.

ARTIGO 22.º

1. Os estudos das estradas deverão ser sempre acompanhados e seguidos pelos necessários estudos laboratoriais, a fim de se resolverem, dentro das melhores possibilidades técnicas, os diferentes problemas decorrentes da sua execução.

2. Deverão ser objecto de permanente "controle" laboratorial as diferentes operações de construção das estradas, que assim o exijam.

ARTIGO 23.º

As obras de arte corrente deverão ser construidas com o perfil-tipo adoptado para a estrada, de forma a que a plataforma desta não sofra qualquer diminuição de largura.

ARTIGO 24.º

A largura dos tabuleiros das pontes e dos pontões, em principio, sera igual a da plataforma das estradas a que pertencem, acrescida da dos passeios, que nunca será inferior a um metro.

ARTIGO 25.º

Em todas as passagens inferiores, galerias ou túneis sera garantida a altura livre de cinco metros acima da faixa de rodagem e a largura correspondente ao perfil transversal adoptado

ARTIGO 26.º

Não serão permitidas passagens de nivel com as linhas ferreas das novas construções, devendo-se proceder à sua gradual supressão nas estradas existentes.

ARTIGO 27.º

Nas ligações ou cruzamentos de estradas serão adoptadas curvas circulares de concordância de raios nunca inferiores a 40 metros, 30 metros e 20 metros, para as estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes respectivamente, entendendo-se que no caso de cruzamentos de estradas de classes diferentes, o raio a adoptar e o correspondente ao da classe inferior.

ARTIGO 28.º

A drenagem da plataforma e a regulação do nível fretico sob a estrada serão sempre objecto de cuidadoso estudo, devendo-se prever nos locais onde se revelem necessários drenos, valetas de cunha e outros dispositivos apropriados as circunstâncias prevalecentes

ARTIGO 29.º

As restantes características técnicas, não expressamente referidas, definir-se-ão nas normas do projecto elaboradas pelo Instituto de Estradas de Angola e nos diplomas legais específicos

CAPÍTULO III

Conservação

ARTIGO 30.º

Por trabalhos de conservação entendem-se não só aqueles que se destinam a manter ou repor nas estradas as características que lhe foram conferidas aquando da construção, mas também os de beneficiações progressivas.

ARTIGO 31.º

1 Nos trabalhos de conservação de estradas distinguem-se:

- a) os de conservação corrente,
- b) os de conservação periódica,
- c) os de beneficiação progressiva.

2 Por conservação corrente entende-se a que é realizada, por processos simples, dia a dia, por equipas de pessoal permanentemente afectas aos trabalhos que ela implica.

3 Sob a designação de trabalhos de conservação periódica consideram-se os de reconstituição e reparação imediatos, necessários executar, para repor nas estradas as características iniciais do projecto, podendo-se introduzir pequenas melhorias, fundamentalmente no que diz respeito a aspectos de drenagem.

4 Por trabalhos de beneficiação progressiva entendem-se os que são necessários a evolução natural e progressiva das estradas em função do tráfego que as demanda.

ARTIGO 32.º

Os trabalhos de conservação serão relativamente a cada ano económico, objecto de adequado planeamento a aprovar pelo Governo, que fará incluir no orçamento do Instituto de Estradas de Angola, as verbas necessárias a sua execução

ARTIGO 33.º

Salvo casos excepcionais de reconhecida urgência e necessidade, nenhum trabalho de construção de estradas será custeado por verbas do Orçamento Geral do Estado antes de estar garantida a dotação suficiente para os trabalhos de conservação.

CAPÍTULO IV

Construção

ARTIGO 34.º

Por trabalhos de construção entendem-se:

- a) construção de obras novas;
- b) reconstrução de obras existentes.

ARTIGO 35.º

Os projectos para a execução de novas estradas ou melhorias das características já existentes devem incluir um estudo de custo/benefício e uma estimativa das despesas de conservação que a sua execução implicará.

CAPÍTULO V

Disposições finais

ARTIGO 36.º

O Governo estabelecerá, em diploma próprio, regras relativas a faixas de domínio público e a zonas de servidão «non aedificandi», assim como os preceitos a que devem obedecer a sinalização, balizagem e protecção, arborização, cadastro, construções e vedações ao longo das estradas pertencentes a rede fundamental.

ARTIGO 37.º

Nas estradas especiais e nas obras de elevado custo poderá ser estabelecida a cobrança de portagens em termos a definir por diploma legal.

ARTIGO 38.º

Os projectos em elaboração à data da publicação do presente diploma e que sejam entregues para apreciação superior até seis meses depois da referida data poderão ser organizados de harmonia com as disposições legais em vigor a data do seu início.

ARTIGO 39.º

As estradas já existentes cujas características, no todo ou em parte, sejam mais desfavoráveis do que as previstas nos artigos anteriores deverão ir sendo conferidas as características previstas neste diploma, à medida que as disponibilidades financeiras do País o permitam.

ARTIGO 40.º

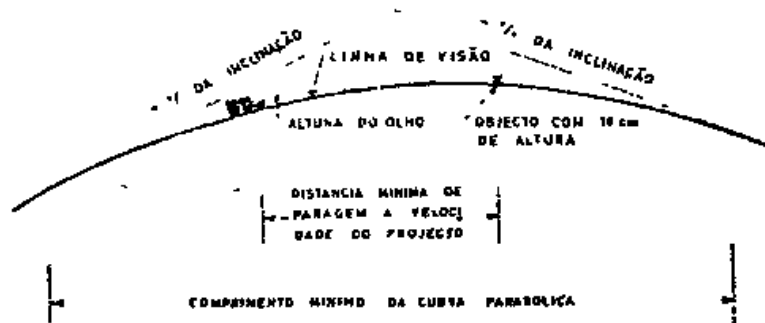
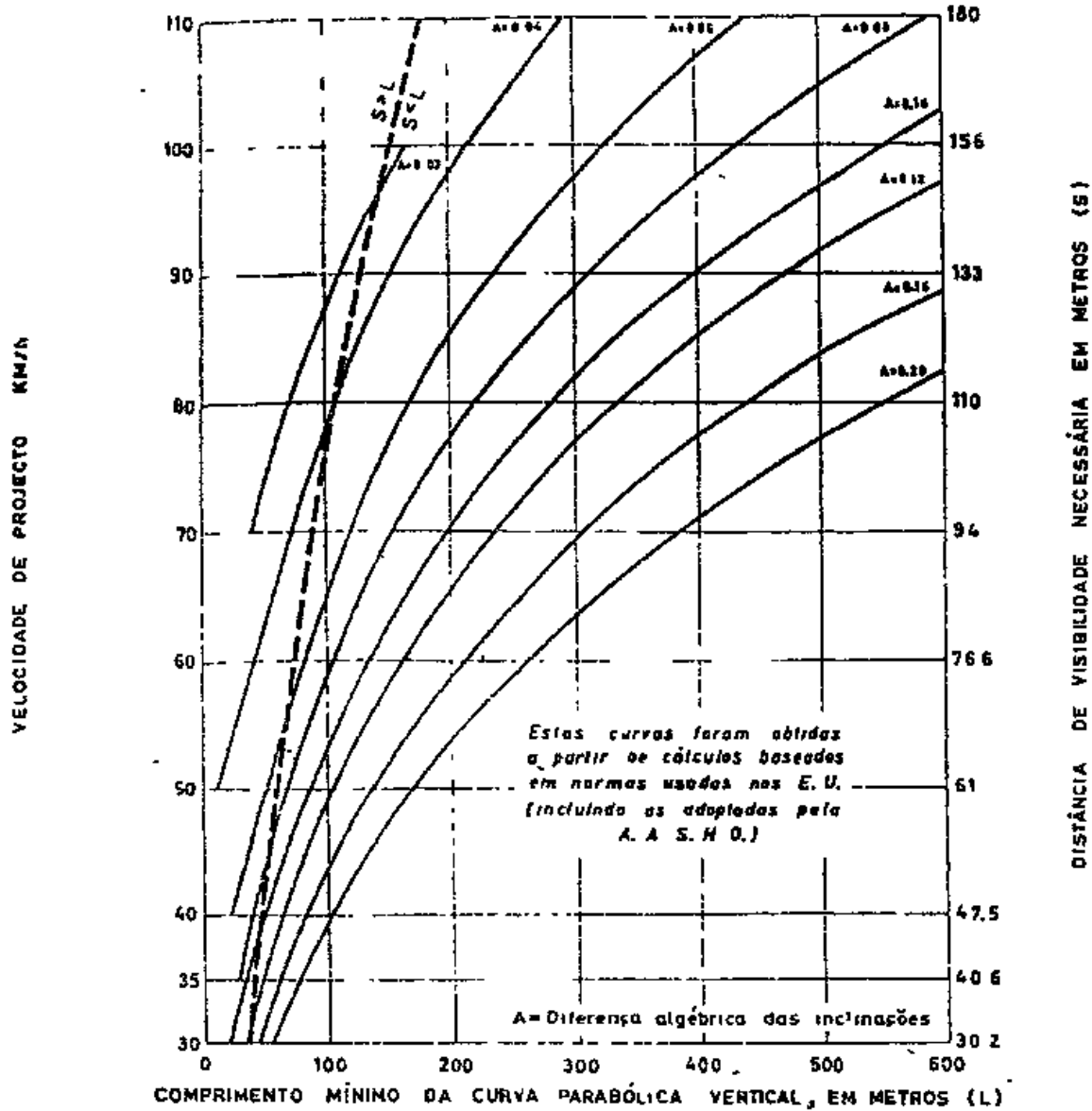
O presente articulado deverá ser visto e actualizado, de acordo com a evolução técnica e dos conceitos aqui mencionados.

O Presidente da República, JOSE EDUARDO DOS SANTOS

GRÁFICO

DISTÂNCIA DE VISIBILIDADE DE PARAGEM

COMPRIMENTOS DAS CURVAS PARABÓLICAS VERTICAIS (Concordâncias Convexas)

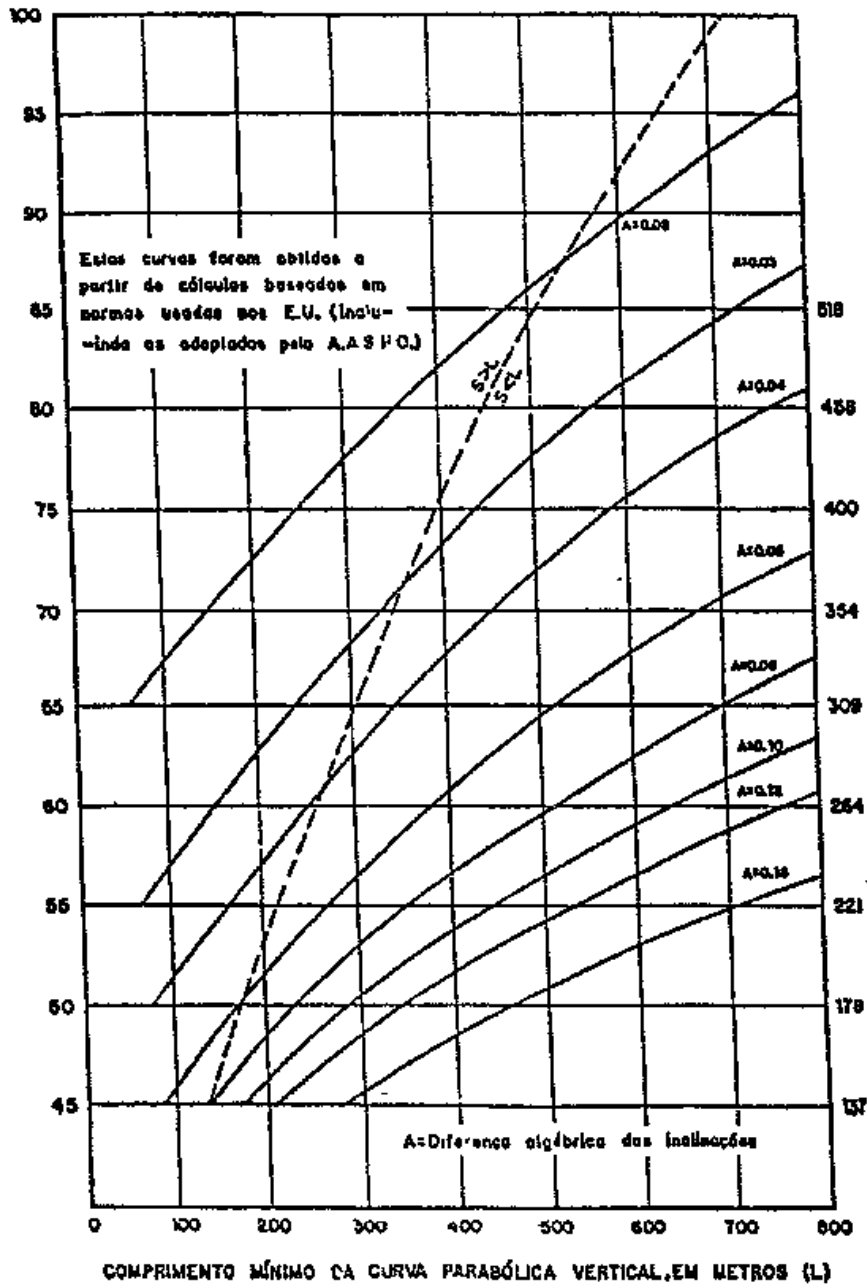


Nota: "A" é igual a diferença algébrica das duas inclinações

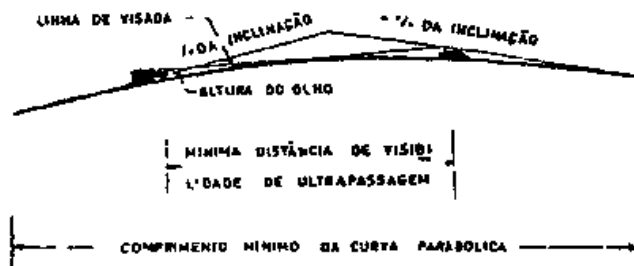
GRAFICO II

DISTÂNCIA DE VISIBILIDADE DE ULTRAPASSAGEM

COMPRIMENTOS DAS CURVAS PARABÓLICA VERTICALS (CONCORDÂNCIAS CONVEXAS)



DISTÂNCIA DE VISIBILIDADE NECESSÁRIA, EM METROS (S)

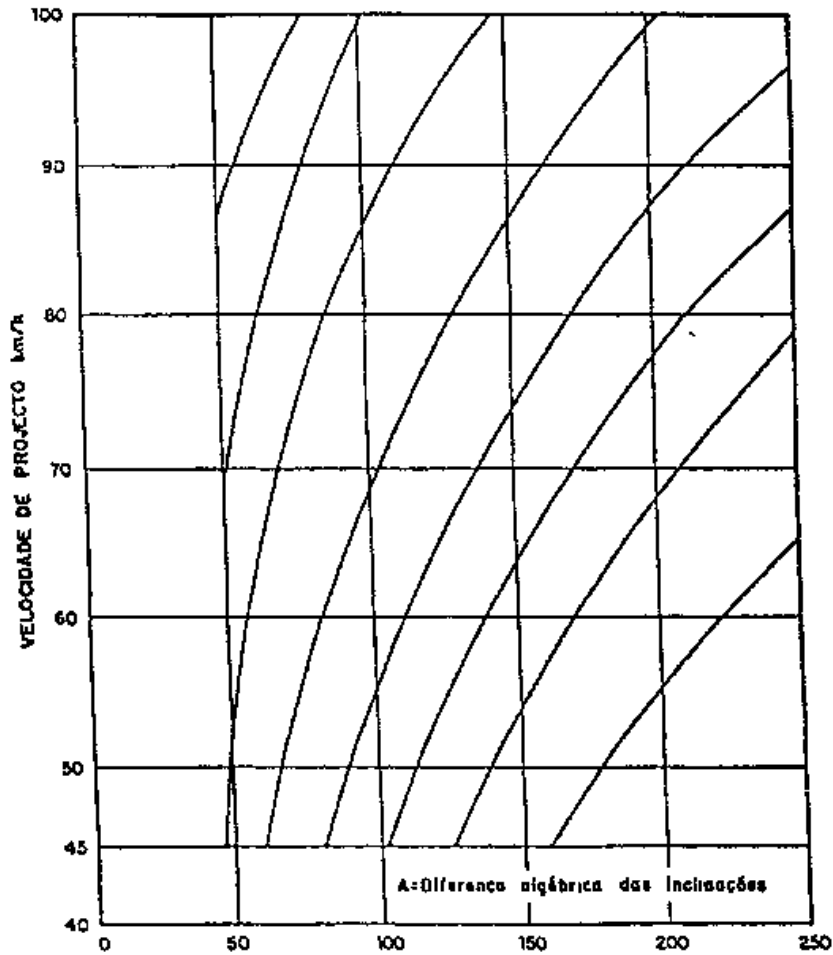


Note: Δ é igual a diferença algébrica das inclinações das traçadas

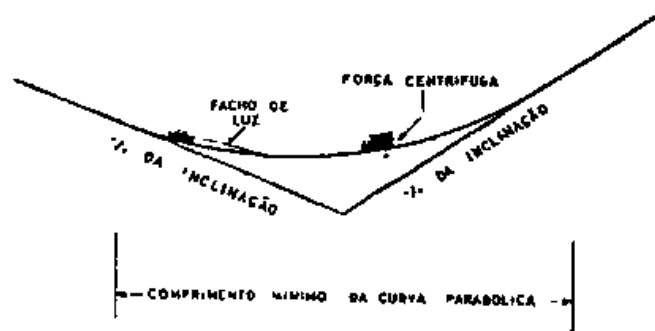
GRÁFICO III

COMPRIMENTOS MÍNIMOS DAS CURVAS PARABÓLICAS NAS CONCORDÂNCIAS CONCAVAS

ESTAS CURVAS FORAM OBTIDAS A PARTIR DE CÁLCULOS BASEADOS
EM NORMAS USADAS NOS E U (INCLUINDO AS ADOPTADAS PELA A.A.S.H.O.)



COMPRIMENTO MÍNIMO DA CURVA VERTICAL PARABÓLICA (CONCAVA), EM METROS



Nota: A é igual a diferença algébrica das duas inclinações.

GRÁFICO IV

DISTÂNCIA DE PARAGEM PARA A DETERMINAÇÃO DA DISTÂNCIA DE VISIBILIDADE HORIZONTAL
EM FUNÇÃO DA VELOCIDADE DE PROJECTO, KM/h.

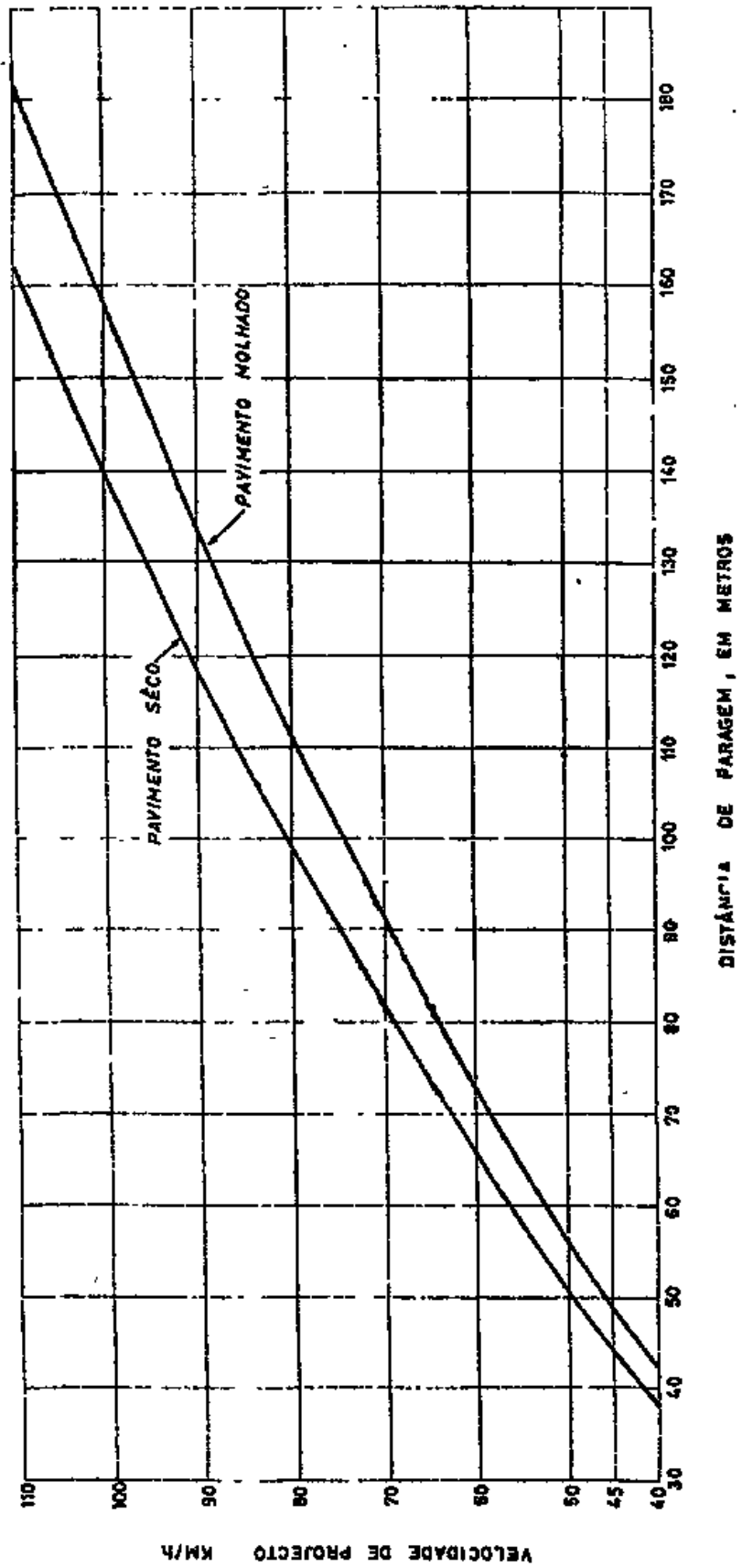
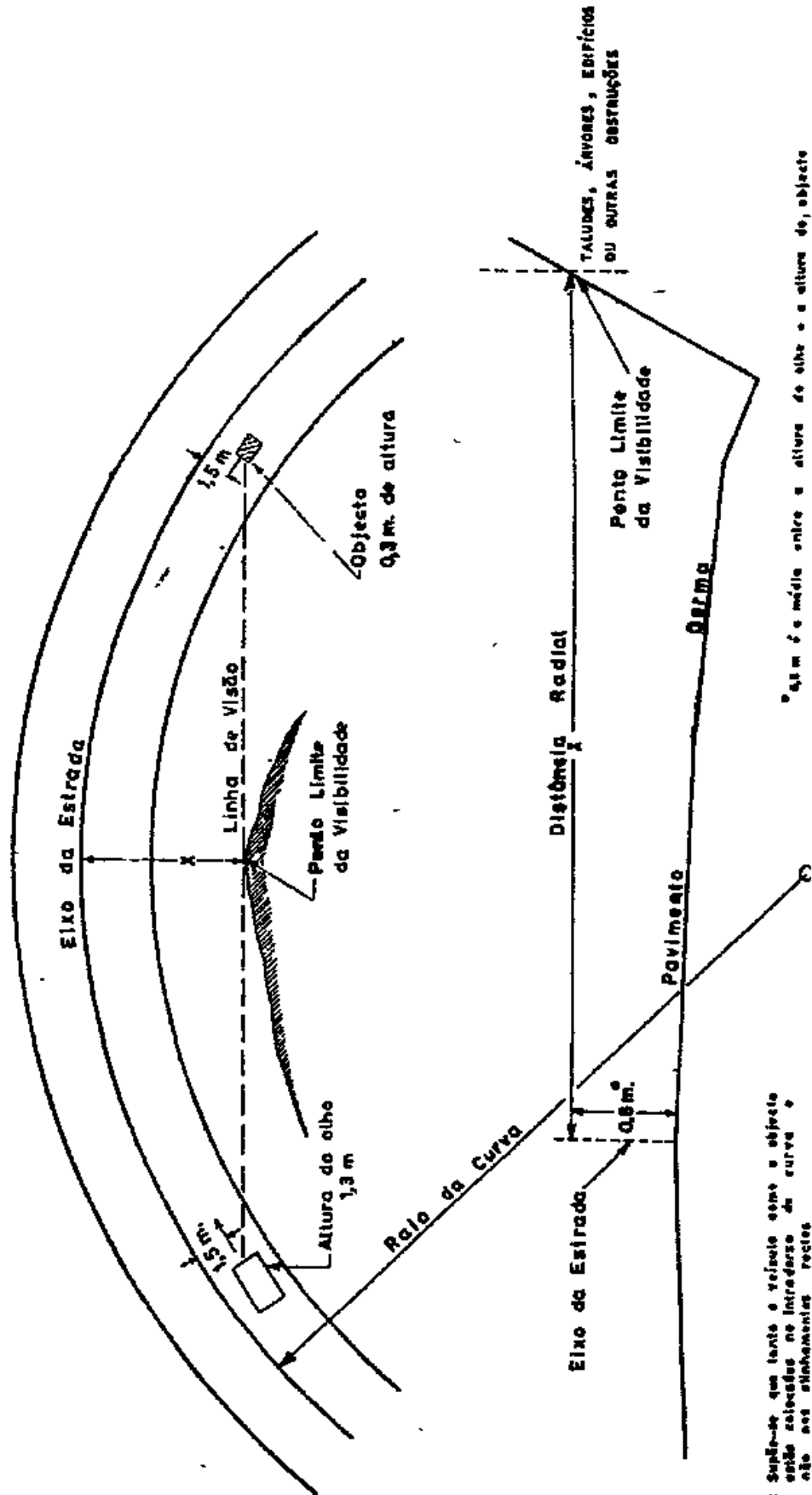


GRÁFICO V

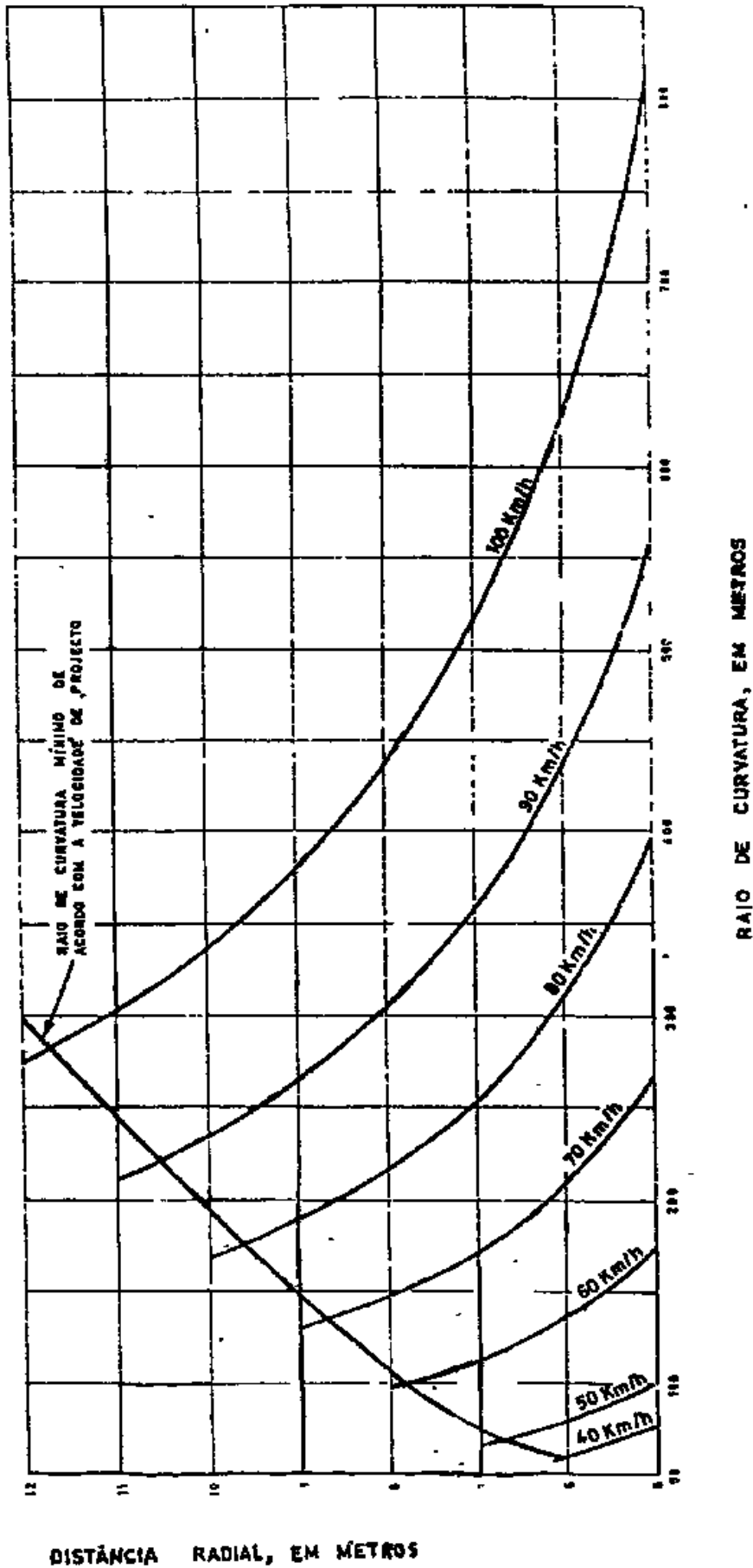
RESTRIÇÃO DA VISIBILIDADE HORIZONTAL RELACIONADA COM A DISTÂNCIA DE VISIBILIDADE DE PARAGEM



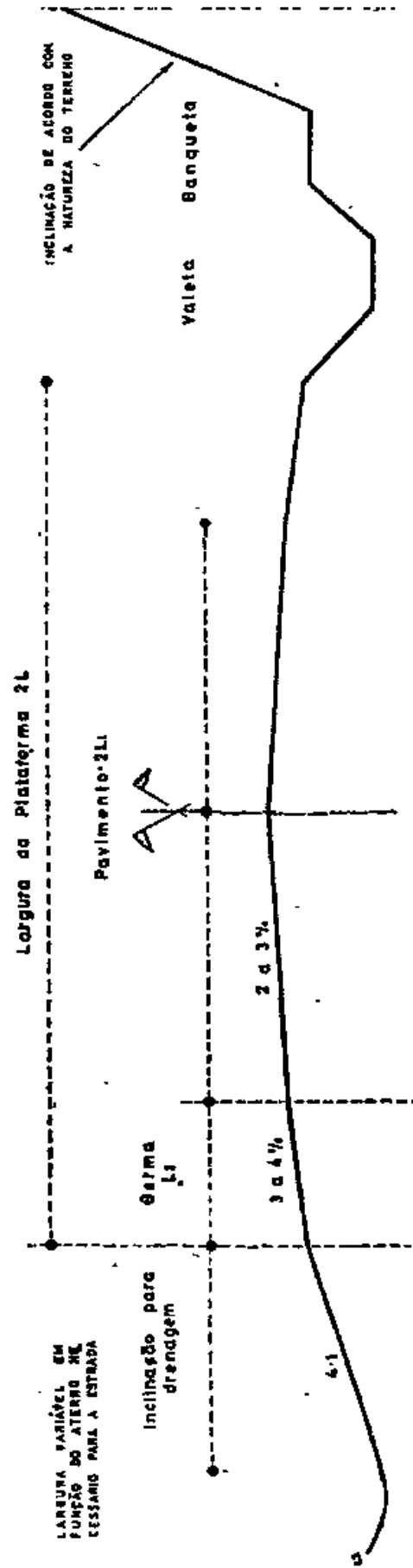
NOTA: Supõe-se que tanto o veículo como o objecto estão colocados no intraduzo da curva e não nos alinhamentos rectos

0,3 m é a média entre a altura do olho e a altura do objecto

GRÁFICO VI
DISTÂNCIA RADIAL MÍNIMA (correspondente à distância de paragem)
EM FUNÇÃO DAS VELOCIDADES DE PROJECTO E
RAIOS DE CURVATURA



PERFIL TRANSVERSAL — TIPO DA ESTRADA



PERFIL TRANSVERSAL DA ESTRADA RASANDO O TERRENO NATURAL

PERFIL TRANSVERSAL EM ESCAVAÇÃO

	Terreno plano ou levemente ondulado e ondulado		Terreno montanhoso	
	2 L m	2 Li m	2 L m	2 Li m
Estradas de 1ª Classe	10 - 13	6 - 7,5	2,0	10
Estradas de 2ª Classe	10 - 12	6 - 6,8	2,0	10
Estradas de 3ª Classe	7,5 - 8	5,5 - 6,0	1,0	10

QUADRO I

COMPRIMENTOS MÍNIMOS DAS CURVAS DE TRANSIÇÃO
E SOBREELEVAÇÕES

Raio mts	V=25 Km/h		V=35 Km/h		V=50 Km/h		V=80 Km/h		V=110 Km/h	
	Sobreelevações %	Comp. Mín. mts	Sobreelevações %	Comp. Mín. mts	Sobreelevações %	Comp. Mín. mts	Sobreelevações %	Comp. Mín. mts	Sobreelevações %	Comp. Mín. mts
3000	—	30	—	30	—	30	—	30	1.5	45
1500	—	30	—	30	—	30	1.6	45	3.1	55
1000	—	30	—	30	—	30	2.4	45	4.6	55
800	—	30	—	30	—	30	3.0	45	5.9	55
600	—	30	—	30	1.5	30	4.1	45	7.7	65
500	—	30	—	30	1.9	40	4.9	45	9.3	75
400	—	30	—	30	2.4	40	6.1	55		
300	—	30	1.5	30	3.2	40	6.2	65		
200	1.2	30	2.4	30	4.8	40				
150	1.7	30	3.1	30	6.4	50				
100	2.4	30	4.7	30	9.6	55				
80	3.0	30	5.9	35						
60	4.0	30	7.8	45						

ACIMA DAS LINHAS A TRACO GROSSO PODE DISPENSAR-SE
A ADOÇÃO DE CURVAS DE TRANSIÇÃO

GRÁFICO II

SOBRELARGURAS RECOMENDADAS

(MEDIDAS PARA O INTERIOR DAS CURVAS)

Raios mts	Sobrelargura aplicável a faixas de rolagem com 7,3 m. mts	Sobrelargura aplicável a faixas de rolagem com 6,3 m. mts	Sobrelargura aplicável a faixas de rolagem com 6,1 m. mts
60 e menos	0,60	0,90	1,20
80	0,40	0,70	1,00
100	0,20	0,50	0,80
120 a 150	0	0,30	0,60

A SOBRELARGURA DEVERÁ SER DISFANÇADA NA EXTENSÃO
DE 10m. PARA ALÉM DE CADA EXTREMIDADE DA CURVA

O Presidente da Republica, JOSE EDUARDO DOS SANTOS

Decreto n.º 22/92
de 22 de Maio

A Lei n.º 2/91 cria a Secretaria de Estado de Geologia e Minas como Órgão do Governo encarregue de orientar, coordenar e assegurar a execução da Política Nacional no domínio dos Recursos Minerais, e actividades afins com excepção dos hidrocarbonetos líquidos e gasosos

Essa medida surge como corolário da necessidade de se prestar uma especial atenção ao Sector Geológico e Mineiro, com vista ao melhor aproveitamento dos recursos Minerais e para que a produção mineira possa tornar-se uma fonte importante para o desenvolvimento económico e social do País

Importa, pois dotar esse Órgão de tutela, de estruturas dinâmicas, eficazes e operacionais, e de Estatutos próprios, adaptados as funções que lhe estão atribuídas, de modo a regular o seu funcionamento e organização

Nestes termos, ao abrigo da alínea b) do artigo 66.º da Lei Constitucional e no uso da faculdade que me é conferida pela alínea q) do artigo 47.º da mesma Lei, O Conselho de Ministros decreta e eu assim o faço publicar o seguinte

Artigo 1.º — É aprovado o Estatuto Orgânico da Secretaria de Estado de Geologia e Minas, anexo ao presente decreto e que dele faz parte integrante

Art. 2.º — As dúvidas suscitadas na interpretação ou aplicação do presente decreto serão resolvidas por decreto executivo do Secretário de Estado de Geologia e Minas

Art. 3.º — É revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente decreto

Art. 4.º — Este decreto entra imediatamente em vigor

Visto e aprovado pelo Conselho de Ministros

Publique-se

Luanda, aos 22 de Maio de 1992.

O Presidente da República, JOSE EDUARDO DOS SANTOS

**ESTATUTO ORGÂNICO DA SECRETARIA
DE ESTADO DE GEOLOGIA E MINAS**

CAPITULO I

Dos fins e atribuições

ARTIGO 1.º

(Definição)

A Secretaria de Estado de Geologia e Minas e o organismo do Governo que orienta, coordena e assegura a execução da política nacional definida pelo Governo no domínio das Actividades Geológicas e Mineiras

ARTIGO 2.º

(Atribuições)

Para a realização das suas funções, compete genericamente a Secretaria de Estado de Geologia e Minas

- a) elaborar o projecto do plano nacional do Sector Geológico e Mineiro de acordo com a metodologia superiormente estabelecida e assegurar a sua execução após aprovação,
- b) promover o desenvolvimento harmonioso do sector Geológico e Mineiro, orientando, coordenando, licenciando e fiscalizando todas as actividades geológicas mineiras relacionadas com a cartografia geológica, a prospeção, pesquisa, exploração, tratamento e comercialização dos recursos minerais, com vista ao seu racional aproveitamento e a protecção do meio ambiente, nos termos da Lei das Actividades Geológicas e Mineiras,
- c) zelar pela defesa e valorização dos recursos minerais, acompanhar e controlar as actividades de todas as empresas e organismos que explorem recursos minerais, ou se dediquem a actividades Geológicas e Mineiras,
- d) promover a elevação do índice de produtividade de trabalho de acordo com o progresso técnico e científico, mediante melhor utilização dos recursos humanos, materiais e financeiros,
- e) promover a cooperação científica e técnica com outros Países e Organizações Internacionais ou Nacionais, assegurando no âmbito da sua actividade o cumprimento das obrigações resultantes de convenções, acordos e outros instrumentos jurídicos de que o País e ou venha a ser parte,
- f) representar a República Popular de Angola junto de Organismos Internacionais, Regionais, em conferências, seminários e outros eventos de carácter internacional relacionados com a actividade do Sector Geológico e Mineiro ou afim
- g) promover em colaboração com os organismos competentes, formas de combate às actividades mineiras ilegais, ao tráfico ilícito dos recursos minerais e outros actos lesivos da economia nacional,
- h) elaborar e propor a legislação e regulamentação necessárias ao pleno e eficaz funcionamento do Sector Geológico e Mineiro,
- i) promover a formação e aperfeiçoamento profissional, a todos os níveis, dos trabalhadores, responsáveis e quadros do Sector Geológico e Mineiro,
- j) zelar pelo cumprimento da legislação em vigor sobre protecção do meio ambiente, colaborando activamente com os órgãos competentes sobre a matéria,
- k) zelar pela protecção dos locais de interesse geológico existentes e promover a definição de outros de acordo com o seu interesse histórico e cultural,
- m) zelar pela protecção, segurança e higiene dos trabalhadores envolvidos nas actividades geológicas e mineiras