

**CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, E. P.**

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES • SERVIÇO DE ESTUDOS

RGS II**1.º Aditamento**

Distribuição			
T	IF	Outros	Depend.
1 a 19	1 a 4 7 a 11 13	3	1 a 7

**Em vigor a partir de
4 de Novembro de 1984**

1.º Aditamento ao Regulamento Geral de Segurança II SINAIS

1. Pelo presente Aditamento é fixada a data acima indicada para a entrada em vigor do R. G. S. II — Sinais.

2. Tendo em conta, nomeadamente, a evolução verificada desde a elaboração e aprovação do R. G. S. II — Sinais, é bastante alterada a redacção dos pontos 20 e 29.

Por outro lado, tendo em vista o aperfeiçoamento das respectivas redacções, atendendo a estudos realizados e a sugestões apresentadas, são alterados, em alguns pormenores as redacções dos pontos: 16.2; 25; 31; 64.2; 67; 68; 90.1; 94 e 95.

3. Assim, pelo presente Aditamento, são distribuídas as novas páginas números: 23/24/24A, 27/28, 29/30, 39/40, 45/46, 49/50/50A, 71/72, 73/74, 75/76, 93/94 e 95/96, que anulam e substituem as páginas de igual número do R. G. S. II.

4. Chama-se a atenção para a necessidade de ser feita uma leitura atenta da I. C. S. 7/82 — Fase de adaptação da sinalização ao novo Regulamento de Sinais e seu 1.º Aditamento, dado que aquela I. C. S. apresenta numerosos esclarecimentos relativos ao R. G. S. II — Sinais.

5. Apresenta-se a seguir uma errata ao R. G. S. II, que refere pequenas gralhas que não justificaram a distribuição de páginas novas.

Na página	Linha	Onde se lê	Deve ler-se
8	6	o aspecto correspondente à	um aspecto correspondente a uma
14	18	uma agente	um agente
16	5	Artigo 95.º	Artigo 96
20	19	Artigo 87.º	Artigo 88
26	36	Artigo 88.º	Artigo 89
34	9	precedido da	completado com a
47	19	de retrocesso	de retrocesso
47	20	É constituído por	É constituído em geral por
63	22	artigo 54.º	artigo 55
68	16	o mais próximo possível deste.	— (traçar)
77	30	artigo 60.º	artigo 61
79	16	1600 metros	1500 metros
81	14 e 19	artigo 73.º	artigo 74
82	16	artigo 73.º	artigo 74
91	36	pelo caminho	pelo comboio
101	22 e 23	efectuando paragem na estação	— (traçar)
103	28	artigo 27.º	artigo 32

6. Em simultâneo com a entrada em vigor do R. G. S. II — Si-
nais, vão entrar em vigor alguns Aditamentos a documentos regula-
mentares que num ou noutro pormenor estejam presentemente em
contradição com este Regulamento.

Lisboa, 30 de Abril de 1984.

Pelo Director da Exploração
Assis Barbosa

- 16.2 — **Paragem diferida:** O aspecto constituído por um foco vermelho intermitente ou por um disco vermelho, determina ao agente de condução o prosseguimento em regime de «marcha à vista».

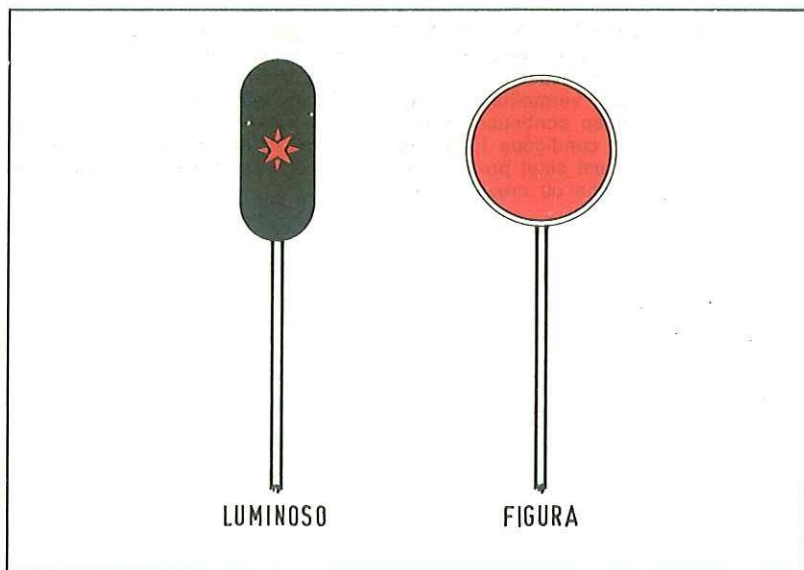


Fig. 7

Este aspecto é normalmente apresentado nos sinais avançados, nos sinais de cantonamento, e ainda nalguns casos de carácter especial. **No caso de ser apresentado nos sinais avançados**, o cumprimento do regime de «marcha à vista» deve ser iniciado o mais depressa possível.

- a) — Quando a jusante do sinal avançado **não existir sinal principal**, o agente de condução deve pôr-se em condições de parar à primeira agulha ou cruzamento, salvo se lhe for apresentado nesse ponto, por um agente, sinal portátil autorizando o seu prosseguimento.

No caso duma estação, após a ultrapassagem do sinal portátil, o agente de condução continuará em «marcha à vista» e efectuará paragem na primeira linha de estacionamento, salvo se lhe for apresentado sinal portátil autorizando o seu prosseguimento. Se este sinal for um sinal portátil de precaução o comboio manterá o regime de «marcha à vista» até à cauda do comboio libertar a última agulha da estação; se for o sinal portátil de passagem, o comboio poderá circular à velocidade máxima permitida, se nada se opuser.

No caso duma bifurcação, ramal, estação em eclipse, ou outro ponto singular, após cumpridas as formalidades regulamentares, e se não existir motivo que impeça a continuação da marcha, esta poderá ser retomada depois do sinal de serviço concluído feito pelo condutor. Na primeira estação em serviço será comunicada a anormalidade.

- b) — Quando a jusante do sinal avançado existir **sinal principal**, o agente de condução cumprirá a respectiva indicação. Se o aspecto apresentado pelo sinal principal for «uma palheta vermelha a 45° no quadrante inferior» o agente de condução continuará em «marcha à vista», a jusante deste sinal, em condições idênticas às referidas quando da apresentação de um sinal portátil autorizando o prosseguimento, na primeira agulha ou cruzamento.

16.3 — **Precaução:** Os aspectos correspondentes são constituídos por:

- Um foco amarelo fixo e um foco branco lunar intermitente ou um alvo quadrangular amarelo com uma diagonal vertical.
- Um foco amarelo fixo ou um alvo circular amarelo com faixa diametral preta.
- Dois focos amarelos fixos.

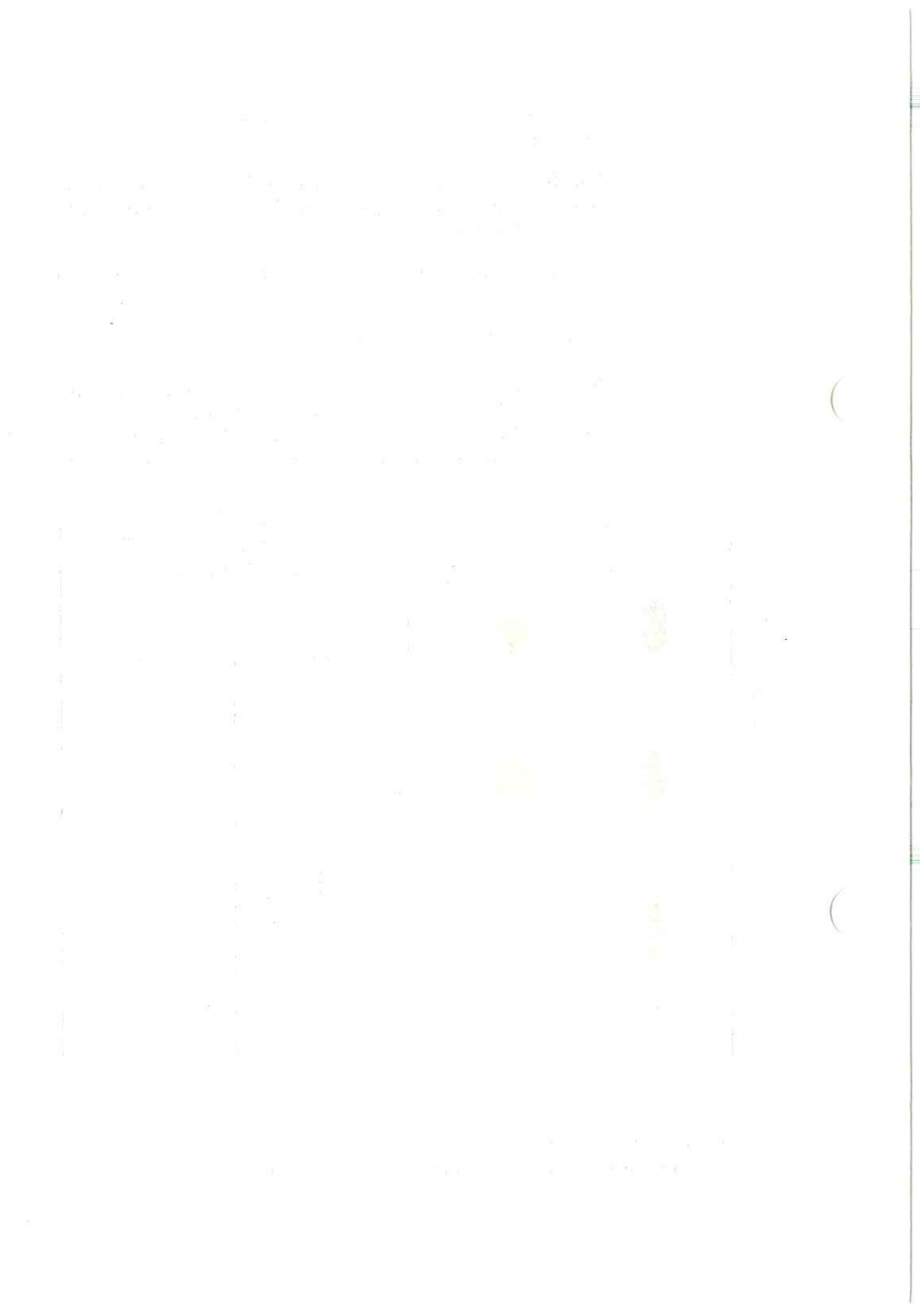
Estes aspectos determinam ao agente de condução que não deve exceder a velocidade correspondente, de acordo com o aspecto apresentado e o respectivo grupo de frenagem a que pertence o seu comboio.

Distribuída pelo 1.º Aditamento	LUMINOSO	FIGURA	FRENAGEM	
			1.º Grupo	2.º Grupo
			Km/h	
			30	30
			SINAIS (2)	
			Avanç. ou de Canton.	Principais
		45	30	30
			60	45

Fig. 8

(1) A instalar progressivamente.

(2) A fixar oportunamente em 45 Km/h para todos os tipos de sinais.



17 — Reservado

Distribuída pelo 1.º Aditamento

18 — Reservado

CAPÍTULO 3

SINAIS FIXOS FUNDAMENTAIS

Para além dos sinais fixos fundamentais que podem apresentar aspectos do Código Fundamental de Sinais, existem outros que apresentam os aspectos e indicações considerados nos artigos seguintes.

19 — Sinal de barragem

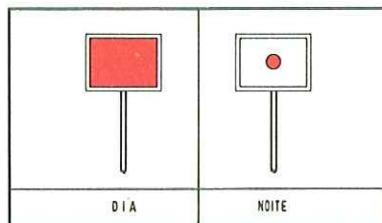


Fig. 13

O aspecto constituído por um alvo rectangular vermelho, podendo apresentar de noite luz vermelha fixa, determina ao agente de condução **paragem absoluta**.

Se a proibição de acesso a determinados pontos da linha for permanente, o alvo é fixo; se não for permanente o alvo é móvel em torno de um eixo vertical de forma a deixar de apresentar o correspondente aspecto todas as vezes que essa proibição deixe de existir.

Quando o **sinal de barragem** proteger o acesso a aparelhos de via, é normalmente conjugado com a manobra do aparelho correspondente e colocado junto deste, excepto se servir de protecção a uma agulha tomada de talão, caso em que será instalado junto do indicador de limite de resguardo da via afluente. Quando necessário, o **sinal de barragem** pode ser construído de forma a proibir movimentos nos dois sentidos de circulação.

O **sinal de barragem** pode ser, em caso de necessidade, substituído por uma bandeira vermelha ou lanterna com luz vermelha.

20 — Sinais de protecção a passagens de nível

Nos casos tecnicamente justificados, a protecção a passagens de nível, pode ser efectuada através de um sinal constituído por um alvo triangular amarelo, de vértice para cima, que apresenta os seguintes aspectos e indicações:

- um foco de **luz branca intermitente**, que determina ao agente de condução o prosseguimento da sua marcha, sem quaisquer condicionamentos impostos pela passagem de nível;
- um foco de **luz vermelha intermitente**, que determina ao agente de condução o prosseguimento imediato em regime de **marcha à vista**, devendo este regular a sua marcha, de forma a poder efectuar paragem antes de atingir a passagem de nível, se for caso disso. Aquele agente só deverá ultrapassar a passagem, após estar garantida nesta, a suspensão do tráfego rodoviário.

Distribuída pelo 1.º Aditamento



O comboio deve atingir
a P. N. em «marcha à vista»



Não há condicionamento
à marcha do comboio

Fig. 14 — Sinal de protecção a passagens de nível

No caso de um comboio efectuar paragem numa estação guardada, depois de ter ultrapassado este sinal na sua posição mais restritiva (vermelho intermitente) e antes de atingir o atravessamento por ele protegido, o prosseguimento da sua marcha será feito em regime normal, desde que o respectivo chefe apresente o sinal de partida e não forneça qualquer ordem escrita em contrário.

Nos restantes casos, o prosseguimento da marcha até à passagem de nível será efectuado em regime de **marcha à vista**. Sempre que ocorra, numa passagem de nível protegida por este sinal, algum incidente que ponha em perigo a circulação dos comboios, o agente que eventualmente a guardar ou o chefe da estação colateral, com interferência nos seus anúncios, actuarão de modo a que o sinal de protecção passe a apresentar de imediato o aspecto mais restritivo.

Nos casos de várias passagens de nível próximas umas das outras, um único sinal pode proteger mais do que uma passagem, sendo instalado no seu poste uma placa rectangular amarela, revestida de material reflector, com um algarismo preto, indicativo do número de atravessamentos protegidos pelo sinal, o qual, normalmente, não deverá ser superior a três.

Quando se reconhecer conveniência, deve ser igualmente instalada no poste do sinal, uma placa rectangular branca onde é inscrita, em metros, a distância do sinal à primeira passagem de nível protegida por este.

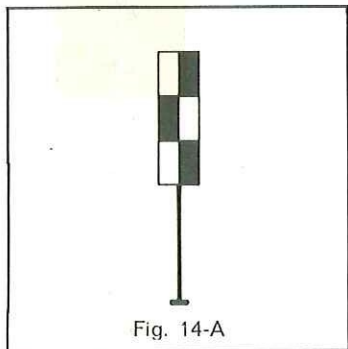
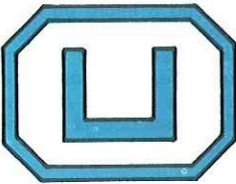
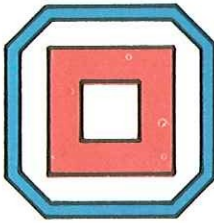
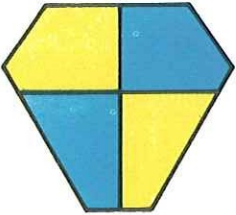


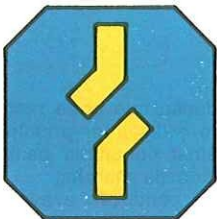
Fig. 14-A

As passagens de nível protegidas por estes sinais, devem ser referenciadas, no sentido da protecção, por indicadores rectangulares revestidos de material reflector de faixas alternadas pretas e brancas, colocadas na vizinhança do atravessamento e do lado esquerdo, no sentido da protecção.

No caso de passagens de nível localizadas em estações, ou suas proximidades, e em casos especiais, o alvo triangular amarelo dos sinais de protecção a passagens de nível pode ser substituído por um painel (pavilhão) de cor preta com cercaduras brancas. Neste caso o sinal apresenta os seguintes aspectos e indicações:

- um foco de **luz vermelha**, que determina paragem absoluta;
- um foco de **luz branca intermitente**, que permite o prosseguimento da marcha ou manobra, sem quaisquer condicionamentos impostos pela passagem de nível.

ASPECTO	INDICAÇÃO
 Fig. 27	Restabelecer a corrente Indica ao agente de condução que pode restabelecer a corrente ligando o disjuntor principal após a passagem pelo sinal do último pantógrafo em serviço no sentido da marcha. Para facilitar ao agente de condução a avaliação do instante de passagem pelo sinal do último pantógrafo em serviço, são instalados indicadores de distância a jusante deste sinal em que os valores 15, 70 e 140 correspondem respectivamente às locomotivas eléctricas, unidades automotoras eléctricas UTE simples e unidades automotoras eléctricas UTE duplas.
 Fig. 28	Paragem para unidades motoras de tracção eléctrica Indica ao agente de condução o limite das instalações de catenária ou agulha dando acesso a linha não electrificada. A partir deste ponto nenhuma unidade motora poderá circular com pantógrafos levantados. Quando uma agulha dê acesso de uma linha electrificada para outra que o não seja, este sinal pode ser conjugado com a agulha de forma que seja aparente quando a agulha estiver em posição que dê acesso à linha não electrificada.
 Fig. 29	Aviso de baixar pantógrafos ou de cortar corrente Indica ao agente de condução que se aproxima de um dos sinais correspondentes às indicações referidas. Este sinal é colocado, sempre que possível, a uma distância de 100 a 150 metros a montante daqueles sinais.

ASPECTO	INDICAÇÃO
 Fig. 30	Seccionamento de lâmina de ar Indica ao agente de condução o início do seccionamento de lâmina de ar. Se o comboio parar com pantógrafos levantados sob o seccionamento, o maquinista deverá, em caso de estacionamento prolongado ou de falta de tensão, baixar os pantógrafos e só poderá levantá-los com autorização do PCT.

26 — Reservado

27 — Reservado

31 — Indicador de local de paragem

É constituído por um poste alto vertical pintado de branco e preto, colocado ao lado da linha, ou por um poste baixo colocado sob o cordão da plataforma pintado de branco com dois traços pretos.

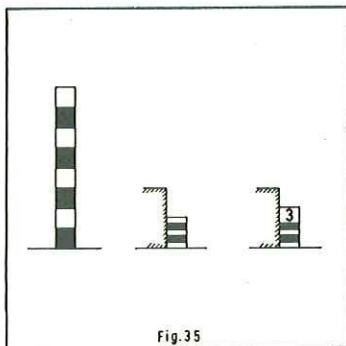


Fig.35

Este indicador informa o agente de condução do local onde deve estacionar o primeiro veículo da composição de forma a facilitar o embarque e desembarque de passageiros.

Em certos casos este indicador pode ser completado, na parte superior, com um algarismo, indicador do número de veículos da composição a que se refere. Assim as composições de maior número de veículos deverão ultrapassar o indicador e as de menor número de veículos deverão estacionar aquém do indicador.

32 — Indicador de aviso sonoro

É constituído por um alvo rectangular branco com um «S» inscrito a preto e indica ao agente de condução os pontos da linha em que é obrigatório fazer uso do sinal sonoro da unidade motora para anunciar a aproximação do comboio.

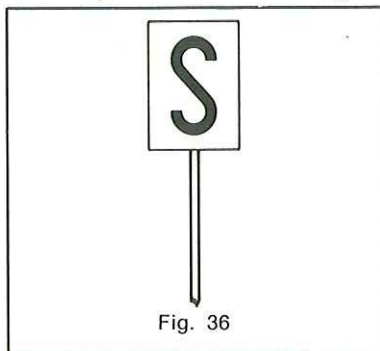


Fig. 36

É instalado na vizinhança de passagens de nível ou de outros pontos da linha com má visibilidade e utilizado ainda como protecção ao pessoal da via.

Neste último caso o sinal é completado por um alvo rectangular branco com a inscrição a preto «ATENÇÃO TRABALHOS», sendo colocado a cerca de 300 metro ⁽¹⁾ a montante do local onde se efectua os trabalhos, nos sentidos normais da circulação e em sítio com boa visibilidade.

Ao avistar este sinal o agente de condução deve fazer uso da buzina da uni-

⁽¹⁾ Nos troços onde sejam permitidas velocidades superiores a 80 Km/hora esta distância é elevada para 500 metros.

dade motora, repetindo com frequência o sinal sonoro regulamentar de modo a que o pessoal se aperceba, com a devida antecedência, da proximidade do comboio.

O agente responsável pela segurança do pessoal, ao notar a aproximação do comboio, deve providenciar para que todos os agentes se retirem imediatamente da via, não consentindo que permaneçam no local de trabalho até ao último momento.

Este indicador é colocado sempre do lado esquerdo da via no sentido da marcha dos comboios.

Quando da interdição de via nas linhas de via dupla este sinal será também colocado à direita no sentido da contravia.

33 — Indicador de entrada em linha de topo

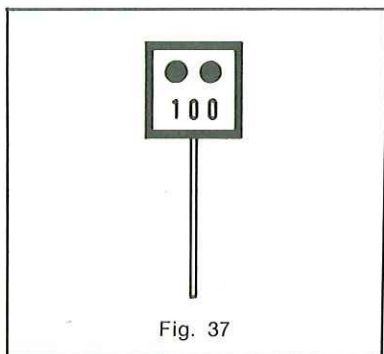


Fig. 37

É constituído por um alvo quadrangular branco no qual está desenhado esquematicamente, a preto, um pára-choques e indicada, em algarismos, a distância em metros até ao fim da linha.

34 — Indicador de posição de agulha

É constituído por uma lanterna de quatro faces com vidros opalinos ou por um conjunto de 4

alvos com a mesma disposição das faces da lanterna, que apresenta as faces menores quando a agulha der a continuidade ao ramo directo e as maiores quando a agulha der acesso ao ramo desviado.

Este sinal fixo auxiliar informa os agentes das estações e os agentes de condução da posição do aparelho de via com o qual está conjugado.

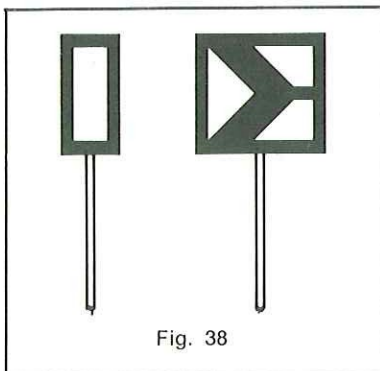


Fig. 38

Nas faces maiores da lanterna está desenhada uma seta a preto devendo o indi-

37 — Posição das agulhas e iluminação dos indicadores de posição

Quando não se esperam comboios ou não haja manobras a executar, é obrigatório que as agulhas e respectivos ferrolhos se encontrem nas suas posições normais definidas na respectiva documentação de sinalização.

Nas estações de reduzido movimento em que não se efectuem circulações nem manobras durante grande parte da noite, podem as lanternas dos indicadores de posição de agulha manter-se apagadas nestes períodos. Deverão ser acesas com a necessária antecedência, antes da chegada dos comboios ou antes do início de qualquer manobra.

38 — Indicador de mudança de perfil

É constituído por um alvo quadrangular onde se inscreve o valor da inclinação e a respectiva extensão, sendo só assinaladas as pendentes e as rampas de valor igual ou superior a 8 mm por metro.

Este sinal é colocado a cerca de 200 metros a montante do ponto de mudança de trainel.

Distribuída pelo 1.º Aditamento

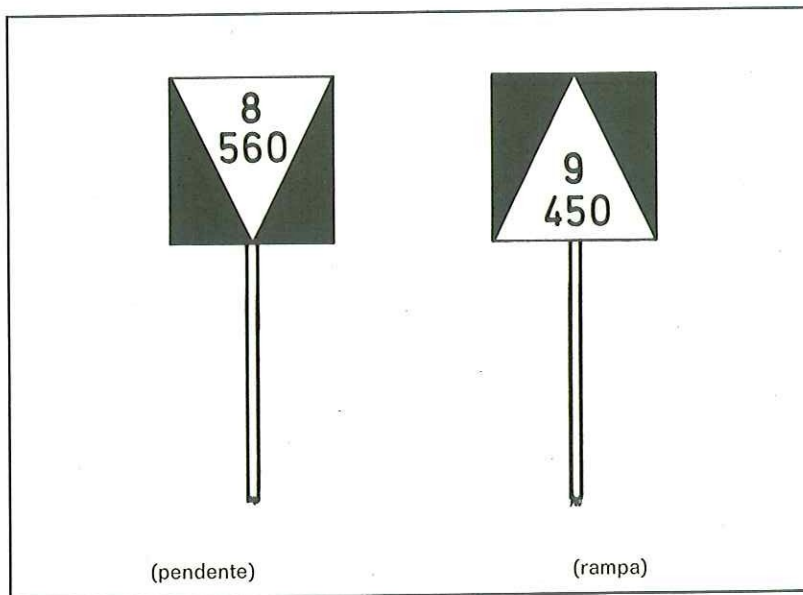


Fig. 41

39 — Indicador de suspensão de aviso às passagens de nível

As estações e outras dependências, que tenham interferência no anúncio automático a uma passagem de nível e que possam anulá-lo temporariamente, nomeadamente quando do estacionamento prolongado de comboios ou manobras, podem ter instalados indicadores de suspensão de anúncio às passagens de nível.

Estes indicadores, que têm por finalidade informar o Chefe da estação da existência ou não de anúncio, apresentam:



— um foco de luz **azul intermitente**, quando existe anúncio;

— um foco de luz **azul fixa**, quando não existe anúncio.

Fig. 42

Numa estação dotada com estes indicadores e em regime de guarnecimento só é permitida a partida de um comboio com origem ou paragem nesta, no sentido da passagem de nível em que a estação interfere, desde que o respectivo indicador apresente o foco de luz azul intermitente. Se, por qualquer razão, isto não for possível, devem ser tomadas as disposições regulamentares relativas à situação de passagem de nível sem anúncio.

Nas estações em regime de desguarnecimento, a autorização de partida transmitida pelo agente condutor, dispensa a prévia apresentação, pelo indicador, do foco de luz azul intermitente. Quando o início do anúncio automático esteja localizado à saída da estação, pode verificar-se, no caso de comboios sem paragem ou nos períodos de desguarnecimento da estação, que o aspecto azul intermitente só se apresenta, após o comboio ter ultrapassado o respectivo indicador.

Nalgumas estações da Linha do Norte, estão instalados indicadores de suspensão de anúncio que apresentam o foco de luz azul intermitente quando está suspenso o respectivo anúncio, ou se encontram apagados quando não se verificou nenhuma anulação temporária, por parte da estação.

Nalgumas estações do troço Lisboa (Rossio) a Sintra, estes indicadores apresentam normalmente o foco de luz azul fixo, de acordo com as disposições regulamentares transitórias, relativas àquele troço.

A adaptação dos indicadores instalados nestas linhas, às disposições deste Artigo, será feita progressivamente e, desse facto, será dado conhecimento oportuno a todo o pessoal interessado.

40 — Indicador de limite de resguardo

É constituído por um bloco prismático pintado de amarelo ou branco ⁽¹⁾ que é colocado no ângulo de convergência das duas linhas e assinala o ponto que não deve ser ultrapassado pelos veículos estacionados numa linha de modo a não impedirem a livre circulação pela linha contígua.

Distribuída pelo 1.º Aditamento

(1) Transitoriamente este indicador é constituído por uma fracção de carril pintada de amarelo ou branco.

iluminação da linha à frente do comboio, devendo ter uma potência suficiente para iluminar uma extensão de cerca de 200 metros.

Faróis de sinalização: de luz branca, colocados em plano inferior nos painéis de topo da unidade motora ⁽¹⁾.

A utilização dos faróis de cauda eléctricos amovíveis durante o dia, em substituição da placa de cauda, deve limitar-se aos comboios cuja marcha se inicia ou termina durante a noite.

- 64.2 — Todos os faróis dos comboios devem ser acesos desde que começa a escurecer até que seja de dia claro. De dia, estes faróis também devem ser acesos com a devida antecedência à passagem por túneis com mais de 200 metros de comprimento, nas linhas exploradas em regime de cantonamento automático ⁽²⁾. Os túneis que se encontram nestas condições são os seguintes:

Linha	Designação do túnel	Comprimento m	Pontos quilométricos extremos
Norte	Fátima	650	130,370 a 131,020
Norte	Albergaria	661	147,393 a 148,053
Oeste	Rossio	2612	0,194 a 2,806

Além desta disposição, sempre que se verifique uma visibilidade inferior a cerca de 200 metros é obrigatório o acendimento dos faróis que sejam comandados do interior da composição.

⁽¹⁾ Ou nos painéis de topo extremos, se se tratar de automotoras ou de unidades automotoras.

⁽²⁾ Transitoriamente, em relação aos túneis de Fátima e Albergaria, dispensa-se o acendimento de faróis de cauda nas composições que os não tenham comandáveis do interior da composição.

65 — Utilização dos sinais de posição e de comboio completo

Quando um comboio ou unidade motora isolada circula nas condições normais e que não seja necessário fazer quaisquer anúncios, os seus sinais são os seguintes:

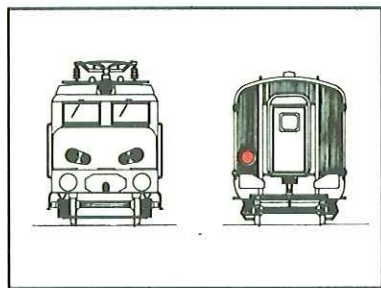


Fig. 60

De dia:

FRENTE — Sem sinais.

CAUDA — Placa de cauda (ou farol de cauda eléctrico amovível apagado), no painel traseiro do último veículo ⁽¹⁾.

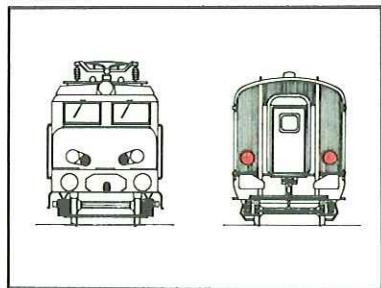


Fig. 61

De noite:

FRENTE — Farol de iluminação de luz branca na parte superior da frente da unidade motora e, no caso de os possuírem, dois faróis de sinalização de luz branca na parte inferior.

CAUDA — Dois faróis de cauda, no painel traseiro do último veículo ⁽²⁾.

No caso de unidade motora isolada os faróis de cauda poderão estar colocados indistintamente na parte superior ou inferior dos painéis de topo da unidade motora.

Quando da prestação de dupla tracção pela cauda, a sinalização de cauda da unidade motora auxiliar é a referida neste artigo.

⁽¹⁾ As unidades automotoras dotadas com engatagem automática (UTE, UDD, TER, etc.), eventualmente outras automotoras indicadas em documento regulamentar publicado pelo Departamento de Transportes, as dresinas, os veículos «rail-route» e outros veículos especiais para trabalhos na via, podem circular de dia sem placa de cauda desde que levem acesos os faróis de cauda fixos do painel traseiro do último veículo, e só os deste.

⁽²⁾ Numa fase transitória, alguns comboios poderão circular apenas com um farol de cauda.

Salvo as excepções prescritas no artigo anterior, se um comboio chegar a uma estação sem sinal de cauda (sem placa de cauda, sem faróis de cauda ou com estes apagados) o chefe averiguará, desde logo, as causas da falta desse sinal, adoptando sem perda de tempo todas as medidas de segurança regulamentares aplicáveis a estes casos. Se o sinal de cauda se tiver apagado ou caído em trânsito, o chefe da estação e o condutor deverão providenciar a sua colocação ou acendimento, nas condições prescritas no presente Regulamento, se a estação possuir reserva destes sinais ou, caso contrário, ordenar a utilização de sinais portáteis que excepcionalmente os podem substituir (bandeira vermelha ou lanterna de sinais dando luz vermelha).

Tratando-se de um comboio sem paragem na estação, o chefe tomará as providências para fazer parar os comboios que circulam no mesmo sentido e avisará imediatamente a estação anterior por telefonema registado nos seguintes termos:

«Estação de à estação de

Pare todas as circulações na direcção desta estação até novo aviso».

Se não for possível fazer parar extraordinariamente o comboio, aquele agente avisará também a estação seguinte nestes termos:

«Estação de à estação de

Pare comboio n.º que segue sem sinal de cauda e diga-me o motivo».

O chefe da estação que receber este aviso adoptará todas as medidas regulamentares para fazer parar o comboio se ele não tiver paragem prescrita na sua estação. Após ter tomado conhecimento junto do condutor do motivo da ausência do sinal de cauda, deve informar por despacho telefónico a estação de que recebeu o aviso. Esta estação procederá em conformidade com as medidas regulamentares requeridas pelas circunstâncias se tiver ficado material retido em plena via ou, no caso de ser outro o motivo da falta do sinal da cauda, poderá restabelecer a circulação dos comboios.

67 — Anúncio de circulação extraordinária

Para anunciar uma circulação extraordinária ao pessoal das passagens de nível, da via e demais agentes interessados, o comboio que precede aquela circulação será sinalizado da seguinte forma:

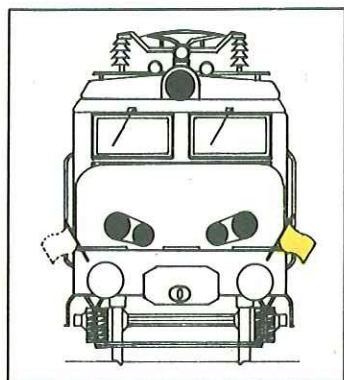


Fig. 62

De dia:

Uma bandeira amarela na frente da unidade motora:

- do lado esquerdo, se a circulação anunciada for do mesmo sentido;
- do lado direito, se a circulação anunciada for de sentido contrário.

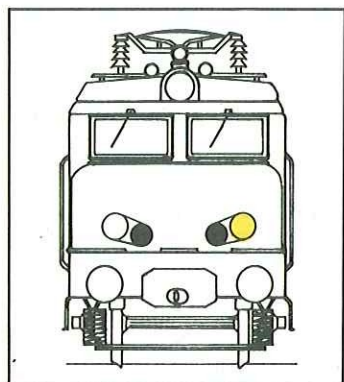


Fig. 63

De noite:

Um farol de luz amarela na frente da unidade motora:

- do lado esquerdo, se a circulação anunciada for do mesmo sentido;
- do lado direito, se a circulação anunciada for de sentido contrário.

A colocação e recolha das bandeiras na frente da composição é da responsabilidade do agente de condução, podendo este delegar esta função no agente de apoio, quando o possuir. De noite, é ao agente de condução que compete proceder à sinalização de anúncio por acendimento dos respectivos faróis.

68 — Sinalização de unidade motora em manobras

As unidades motoras afectas ao serviço de manobras das estações e outras dependências, não necessitam de dia de qualquer sinal de posição apresentando de noite: dois faróis com luz vermelha ⁽¹⁾ tanto na frente como na retaguarda, assim como um farol de iluminação de luz branca.

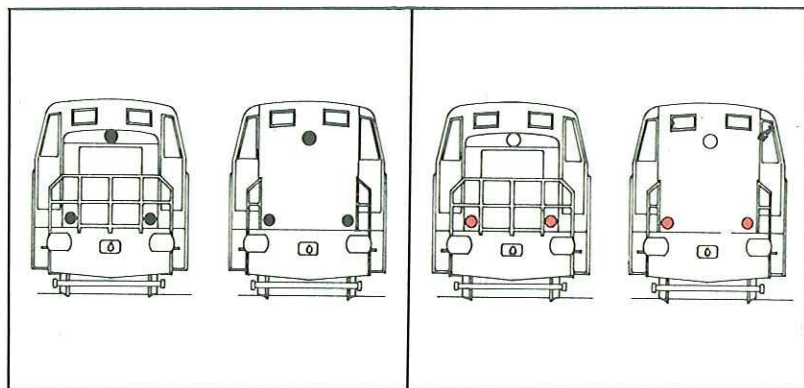


Fig. 64

Distribuída pelo 1.º Aditamento

69 — Faróis de iluminação de grande intensidade luminosa

Os agentes de condução que conduzam unidades motoras com faróis de iluminação de grande intensidade luminosa devem reduzi-la quando:

- o comboio se encontra estacionado numa estação e até ao momento da sua partida;
- nos cruzamentos com outras circulações até à passagem das unidades motoras que as rebocam.

⁽¹⁾ Transitoriamente, algumas unidades motoras poderão apresentar apenas um farol com luz vermelha ou, na sua falta, um ou dois faróis com luz branca.

70 — Sinais sonoros das unidades motoras

As unidades motoras e automotoras diesel ou eléctricas, são munidas de uma buzina que permite fazer, por combinação de toques breves (●) e longos (—), os seguintes sinais:

SINAIS	INDICAÇÃO	UTILIZAÇÃO
—	Aviso	— Quando em marcha, ou ao reomá-la, o agente de condução avistar pessoas, animais ou veículos sobre a via; — Ao aproximar-se das estações, passagens de nível e curvas de pouca visibilidade e à entrada e à saída dos túneis; — Quando necessitar da presença do chefe ao entrar numa estação; — Em situações de deficiente visibilidade por efeito de más condições atmosféricas (nevoeiro, chuvas, etc.), caso em que o sinal deve ser repetido com frequência; — A passagem pelas estações sem paragem; — Ao avistar um sinal indicador de aviso sonoro; — Quando em marcha, ao efectuar cruzamento, se aproximar da cauda do comboio com que cruza, ainda que este esteja parado; — Quando não tenha paragem prevista numa estação em serviço e a partir da primeira agulha de entrada não seja avistado o sinal portátil que deve ser apresentado pelo chefe, quando for caso disso; — Quando o comboio se aproximar dum ponto da linha em que deve ser apresentado um sinal e que este não esteja aparente, ou quando decorrido 1 minuto de paragem ante um aspecto de paragem absoluta, este não seja modificado ou o agente de condução informado da razão porque o mesmo se mantém.

for necessário receber um comboio com o sinal numa posição mais restritiva do que aquela que o sinal apresenta, o chefe da estação mandará para junto dele um agente munido de sinal portátil com que possa ser apresentado o aspecto que corresponder à indicação mais correcta.

Aquele agente comunicará o facto à estação mais próxima de paragem prescrita do comboio, do lado da entrada protegida pelo sinal avariado.

Por sua vez o chefe daquela estação estabelecerá modelo M 126, informando o maquinista que, por avaria dum sinal fixo na posição de aberto, irá ser recebido em condições restritivas prescritas por um sinal portátil.

- 90.2 — Nas estações de via única, sempre que existam avarias nos sinais que as protegem, que os imobilizem na posição de abertos, devem os chefes dessas estações comunicar esse facto, por modelo M 126, aos agentes de condução dos comboios que no seu itinerário de saída das referidas estações os vão encontrar naquela posição indevida.

Nestas condições, estes sinais são considerados como se estivessem em posição normal. No caso de comboios sem paragem na estação, o aviso aos agentes de condução é feito pelo chefe da estação anterior de paragem prescrita, a quem esta irregularidade será previamente comunicada.

- 90.3 — Se o agente de condução de um comboio, à saída de uma estação de via única, encontrar indevidamente aberto um dos sinais que assegura a protecção dessa estação do lado por onde o comboio sai, deverá, no caso de não ter sido avisado desta irregularidade segundo as disposições acima, efectuar paragem e entender-se com o condutor. Este agente estabelecerá contacto telefónico com a estação, utilizando telefone portátil ou algum telefone que se encontre próximo do local, para averiguar o motivo da irregularidade. Se não for possível o contacto telefónico o condutor mandará um próprio com o mesmo objectivo.

O chefe da estação ao receber a comunicação deve tentar fechar imediatamente o referido sinal e comunicará ao condutor, por despacho, o motivo por que o mesmo se encontra em posição indevida.

91 — Sinais de figura acidentalmente apagados

Nos casos dos sinais de figura, apresentando de noite focos luminosos, se terem apagado acidentalmente, o agente de condução se conseguir identificar a posição do alvo procederá de acordo com ela, caso contrário considerará o sinal na posição de fechado.

92 — Anormalidades na sinalização notadas pelos agentes de condução

Todas as anormalidades na sinalização — sinais avariados, apagados ou em posição duvidosa, má luminosidade dos focos, lanternas ou indicadores com vidros partidos que falseiam os aspectos, etc. — notadas pelos agentes de condução devem ser por estes comunicadas ao chefe da primeira estação de paragem prescrita, a fim de este agente providenciar em conformidade, e registadas no respectivo documento de trânsito.

93 — Manobra de sinais das estações

Os sinais que protegem uma estação que não disponham de fecho automático à passagem dos comboios e que se encontrem livres (sem encravamento) ou exclusivamente encravados com a posição das agulhas dos itinerários que comandam, devem ser abertos ou fechados pelo chefe da estação ou pelo agente a quem este delegar essa função.

No caso de delegação da função, o chefe deve sempre certificar-se de que os sinais foram manobrados em tempo útil, de forma que a circulação dos comboios se efectue com a máxima regularidade e segurança. Assim uma vez ultrapassados pelos comboios, os sinais devem ser comandados para a respectiva posição de fecho.

94 — Paragem extraordinária de um comboio numa estação

94.1 — Quando houver que determinar paragem extraordinária numa estação a comboios que nela não tenham paragem prevista na sua marcha, procede-se da seguinte forma:

1.º caso: Linhas onde se encontre em vigor o regime de cantonamento automático ou de CTC

Se a estação dispuser de **sinal principal de saída**, basta fechá-lo; se não possuir este sinal, comanda-se o

aspecto correspondente a «**paragem permissiva**» (focos vermelho e branco fixos) ⁽¹⁾ o **sinal principal de entrada**. Em qualquer dos casos o chefe da estação apresentará o sinal portátil de **paragem** nas condições do presente Regulamento, no ponto da linha que não deva ser ultrapassado.

2.º caso: Linhas onde se encontre em vigor o regime de cantonamento telefónico

Se a estação dispuser só de sinal avançado basta fechar este sinal que deve ser confirmado, no caso de ser de figura e de poder apresentar mais de um aspecto, por dois petardos nas condições do artigo 60.º do presente Regulamento. Neste caso os **petardos** podem ser colocados próximos da primeira agulha ou cruzamento. Se a estação dispuser de sinais avançados e principal de entrada o comboio é recebido com o sinal principal com o aspecto correspondente a «precaução». Se este sinal for do tipo semafórico, o comboio é recebido com o sinal principal fechado o qual só poderá ser aberto a partir do momento em que o comboio já se encontre muito próximo, preparando-se para efectuar paragem. Em qualquer dos casos o chefe apresentará igualmente o respectivo sinal portátil de **paragem**, excepto se a estação possuir **sinal de saída**, que deverá estar fechado.

- 94.2 — Exceptuam-se destas disposições, salvo no que respeita à apresentação do sinal portátil de paragem, os casos em que o agente de condução e a estação interessada tenham tomado conhecimento, através de documento regulamentar, de modelo de circulação ou de despacho da paragem extraordinária. Nestas circunstâncias o comboio será recebido tal como se se tratasse de paragem prescrita.

95 — Paragem extraordinária de um comboio antes de atingir a estação

Quando for necessário fazer parar extraordinariamente um comboio antes de atingir a estação, a paragem deve efectuar-se ao

⁽¹⁾ Numa fase transitória, as estações que não possuam ainda este aspecto, poderão apresentar o aspecto «vermelho intermitente».

sinal, principal de entrada ou, na falta deste, antes da primeira agulha ou cruzamento.

Deve ter-se em vista os seguintes casos:

1.º caso: Linhas onde se encontre em vigor o regime de cantonamento automático ou de CTC

Basta fechar o sinal principal de entrada da estação.

2.º caso: Linhas onde se encontre em vigor o regime de cantonamento telefónico

Se a estação dispuser só de sinal avançado basta fechar este sinal que deve ser confirmado, no caso de ser de figura, por dois petardos nas condições do artigo 60.º do presente Regulamento se o comboio não tiver paragem prescrita na estação, e apresentar o **sinal portátil de paragem** junto da primeira agulha ou cruzamento. Neste caso os **petardos** devem ser colocados o mais próximo possível do sinal avançado.

Se a estação dispuser de sinal principal de entrada, este deve apresentar-se fechado.

96 — Ultrapassagem dos sinais de figura das estações por movimentos de manobras

Os **sinais principais de figura** das estações que não disponham a eles associados de **sinais de manobras**, podem ser ultrapassados na posição de fechados por movimentos de manobras comandados pelos sinais portáteis nas condições do presente Regulamento (¹).

97 — Vigilância a exercer nas estações sobre os aparelhos e utensílios de sinalização

Compete ao chefe da estação uma constante vigilância sobre as instalações de segurança da sua estação, participando sem demora ao órgão competente qualquer avaria que verifique ou de que lhe tenha sido dado conhecimento.

Aos inspectores de secção de movimento, nas suas visitas às estações compete a verificação do bom funcionamento e estado de conservação não só dos equipamentos de sinalização, mas

(¹) Em casos muito excepcionais, a doutrina deste artigo também se pode aplicar a estações com sinalização luminosa simplificada, desde que expressamente determinado em diploma regulamentar.