



**Caminhos de Ferro
Portugueses**

GABINETE DE REGULAMENTAÇÃO E SEGURANÇA

R.G.S.- II

9.º Aditamento

Distribuição			
Transportes	Circulação	Conservação	Outros
1 a 8 20 a 24 30 a 37 40 a 47	1 a 8 20 a 25	1-2-5 a 9 11-12-15 16-30-31 40	10

Entrada em vigor
imediatamente

9.º Aditamento

ao

REGULAMENTO GERAL DE SEGURANÇA

II - Sinais

1. Com o presente Aditamento é distribuída a nova folha 11/12 do Regulamento Geral de Segurança II — Sinais, que anula e substitui a folha de igual número, actualmente em vigor, do referido R.G.S. II.

2. Esta nova folha tem por finalidade introduzir um novo texto do artigo 5.2 cujo conteúdo é actualizado, prescrevendo-se, que os postes dos sinais, a montante dos sinais avançados, que apresentem aspectos restritivos quando os sinais principais se encontrem fechados, sejam pintados como os postes dos sinais avançados.

Esta alteração será feita de forma progressiva.

Lisboa, 04 de Maio de 1994

O Director do Gabinete de
Regulamentação e Segurança

Luís Ferreira Alves

VISTO

O Director Geral de
Gestão de Infraestruturas

José António Muñoz Miguez

movimentos em contravia dispõem de pavilhão rectangular.

Os conjuntos descritos são geralmente suportados por postes de cerca de 4 metros de altura sendo denominados neste caso de **sinais altos**. Quando, por carência de espaço, o pavilhão ficar a pouca distância do plano de rolamento dos carris, denominam-se **sinais baixos**.

Os sinais que apresentem exclusivamente aspectos para comando de manobras são sempre sinais baixos dotados do pavilhão rectangular. Os **sinais de figura** são constituídos por alvos de forma geométrica bem definida, geralmente revestidos de materiais reflectores, apresentando neste caso sempre os mesmos aspectos quer de dia quer de noite. Se os alvos não forem reflectores, os seus aspectos são substituídos durante a noite pelos correspondentes aspectos luminosos através de lanternas.

Os alvos são geralmente suportados por postes de cerca de 4 metros de altura.

Distribuída pelo g.º Adilamento

- 5.2 — Os **sinais principais de entrada** e os **sinais principais de plena via** são identificados pela pintura dos seus postes com faixas alternadas pretas e brancas com cerca de 75 cm de altura, conforme Fig. 1-A.

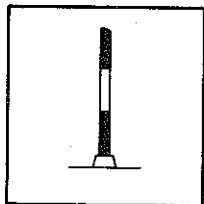


Fig. 1-A

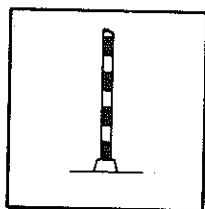


Fig. 1-B

Os **sinais a montante dos principais** cujos aspectos dependam da posição de fecho dos sinais principais são igualmente identificados de forma semelhante, sendo o comprimento das faixas de cerca de 30 cm, conforme Fig. 1-B.

- 5.3 — Os **sinais de velocidade máxima autorizada** devem ficar sempre que possível a uma distância mínima de 2 metros acima do plano de rolamento dos carris.

6 — Aspectos luminosos dos sinais de figura

Os aspectos luminosos dos sinais fixos de figura devem ser utilizados desde que começa a escurecer até que seja dia claro

ou quando se verifique uma visibilidade inferior a cerca de 250 metros.

7 — Instalação e supressão de sinais fixos fundamentais. Criação de novos aspectos

Será dado prévio conhecimento ao pessoal interessado, através de diploma regulamentar apropriado, quando:

- se deslocarem ou suprimirem sinais já existentes;
- se instalarem novos sinais;
- se alterarem os aspectos apresentados pelos sinais.

À criação de qualquer novo aspecto e respectiva indicação corresponderão as consequentes alterações ao presente Regulamento.

8 — Implantação dos sinais fixos

Os sinais fixos estão colocados geralmente à esquerda da via a que dizem respeito, no sentido do movimento dos comboios, ou suspensos de armações próprias (pórticos ou consolas) à esquerda do eixo da respectiva via, e só transmitem indicações aos agentes de condução que circulem por ela.

Em circunstâncias especiais, nomeadamente sinais instalados nas plataformas das estações e sinais em via única, podem ser instalados à direita no sentido do movimento.

Porém, os sinais de contravia devem situar-se sempre à direita da via a que se referem.

9 — Sistemas de cantonamento

Chama-se cantão ao troço de linha onde, em condições normais de exploração, só pode circular um comboio em cada momento. Porém, em condições especiais regulamentarmente previstas, é possível fazer circular mais do que um comboio em cada momento num dado cantão.

Chama-se sistema de cantonamento ao sistema de exploração que garante a circulação dos comboios de acordo com a ocupação de cada cantão por um único comboio em cada momento. O presente Regulamento prevê a existência de quatro sistemas