

**MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANO,  
DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
E DA REFORMA ADMINISTRATIVA**

**Portaria n.º 477/81**

de 9 de Junho

Ao abrigo do n.º 2 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 465/80, de 4 de Outubro:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e do Plano, dos Transportes e Comunicações e da Reforma Administrativa, que o quadro do pessoal da Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes e Comunicações, constante do mapa 1 anexo à Portaria n.º 148-D/80, de 31 de Março, seja alterado da seguinte forma:

Número de lugares	Categorias	Letras
...	.....	...
	<b>Pessoal técnico-profissional e administrativo</b>	
...	.....	...
1	Secretário-recepcionista principal, de 1.ª classe e de 2.ª classe .....	J, L e M
...	.....	...

Ministérios das Finanças e do Plano, dos Transportes e Comunicações e da Reforma Administrativa, 26 de Maio de 1981. — O Ministro das Finanças e do Plano, *João António de Morais Leitão*. — O Ministro dos Transportes e Comunicações, *José Carlos Pinto Soromenho Viana Baptista*. — O Ministro da Reforma Administrativa, *Eusébio Marques de Carvalho*.

**MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PESCAS**

**Portaria n.º 478/81**

de 9 de Junho

Por despacho de 11 de Maio de 1979, foi atribuída a Luís Monteiro Nunes da Ponte, Herdeiros, uma área de reserva equivalente a 35 270 pontos — 427,9750 ha —, englobando parte do prédio rústico denominado «Vale de Casca», com a matriz cadastral 1-QQ1 da freguesia de S. Luís, concelho de Odemira.

A reserva em causa foi demarcada em 29 de Junho de 1979.

Assim, ao abrigo dos artigos 44.º e seguintes da Lei n.º 77/77, de 29 de Setembro:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Agricultura e Pescas, declarar a utilidade pública da expropriação do prédio rústico denominado «Vale de Casca» (parte), com a área de 436,9000 ha, matriz cadastral 1-QQ1 da freguesia de S. Luís, concelho de Odemira, propriedade de Luís Monteiro Nunes da Ponte, Herdeiros.

Ministério da Agricultura e Pescas, 18 de Maio de 1981. — O Ministro da Agricultura e Pescas, *António José Baptista Cardoso e Cunha*.

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
E COMUNICAÇÕES**

**Decreto-Lei n.º 156/81**

de 9 de Junho

O problema das passagens de nível (PN) apresenta carácter preocupante para a generalidade dos países, pelas consequências que acarreta, nomeadamente por constituir um condicionamento grave para as circulações ferroviária e rodoviária e por envolver elevados custos e ser um factor de permanente insegurança.

Não se podendo caminhar rapidamente no sentido da sua eliminação, têm sido adoptadas providências que visam atenuar os males apontados, nomeadamente através da sua automatização e da criação de condições de visibilidade.

Em Portugal o problema assume maiores proporções porque possui um elevadíssimo número de PN, das quais apenas uma ínfima parte se encontra automatizada e elevado número desguarnecido e sem visibilidade, não existindo qualquer critério objectivo que presida à respectiva classificação.

Nestes termos, tornou-se necessário actualizar a legislação existente, reunindo-a em diploma único.

As soluções adoptadas tiveram em conta o que sobre a matéria se encontra legislado nos países mais evoluídos da Europa, sem esquecer, porém, a realidade portuguesa.

Por outro lado, procurou-se dar uma maior precisão e regulamentação aos conceitos jurídicos, técnicos e financeiros que se reportam à classificação, funcionamento, disciplina e exploração das PN.

As inovações de maior alcance reportam-se à classificação das PN em quatro tipos, atendendo ao tráfego rodo-ferroviário («momento de circulação»), às condições de visibilidade e à velocidade dos comboios. A zona de visibilidade passa a ser variável em função da velocidade dos veículos rodoviários e da velocidade das circulações ferroviárias que circulam a zona.

Porque o alcance e a complexidade das inovações introduzidas não consentem diferente procedimento, prevê-se que a aplicação da nova regulamentação seja gradual, efectuando-se à medida que sejam criadas as necessárias condições.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o Regulamento de Passagens de Nível (RPN), que faz parte integrante do presente diploma.

Art. 2.º — 1 — O presente diploma entra em vigor vinte dias após a sua publicação, exceptuando-se os artigos 10.º, 11.º, 15.º, 16.º e 17.º, cuja aplicação terá lugar progressivamente, por decisão do caminho de ferro (CF), abrangendo quer passagens de nível (PN) isoladas quer conjuntos de passagens de nível integradas em programas periódicos.

2 — A classificação ou reclassificação das PN, a efectuar pelo CF, sempre que implique encargos financeiros para o Estado, será submetida a prévia aprovação do Ministério da tutela e do Ministério das Finanças e do Plano.

3 — Independentemente da origem do financiamento, deverá o CF dar prévio conhecimento ao Ministério da tutela das acções de reclassificação a empreender.

Art. 3.º Os conjuntos de PN referidos no artigo anterior deverão ser reclassificados nos termos do RPN, nomeadamente quanto à tipologia, visibilidade, sinalização geral e equipamento.

Art. 4.º Enquanto não se proceder à sua reclassificação nos termos do presente diploma, as PN actualmente existentes classificam-se de acordo com o disposto no artigo 9.º, do RPN, atendendo-se unicamente ao equipamento com que estão dotadas.

Art. 5.º Qualquer PN que de futuro se construa deve obedecer ao preceituado no RPN.

Art. 6.º — 1 — Mantém-se em vigor o n.º 2 do artigo 25.º do Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954.

2 — Mantém-se igualmente em vigor a legislação actualmente existente sobre PN e que regulamente matérias não contidas no presente RPN.

## REGULAMENTO DE PASSAGENS DE NÍVEL

### CAPÍTULO I

#### Disposições gerais

##### ARTIGO 1.º

###### (Definição)

1 — Para efeitos do presente Regulamento considera-se como passagem de nível (PN) todo o cruzamento de nível de via pública ou privada com as linhas ferroviárias.

2 — Não ficam abrangidas por este Regulamento as PN:

- a) Destinadas ao serviço exclusivo das estações, apeadeiros e paragens;
- b) Em linhas e ramais particulares;
- c) Em linhas dos eléctricos e de outros transportes urbanos circulando sobre carril;
- d) Nos troços de caminho de ferro onde as linhas estejam assentes em vias que sejam comuns a outros meios de transporte, onde os comboios circulem em condições especiais de precaução e em que não exista indicação precisa através de obstáculo físico intransponível delimitador da faixa de rodagem destinada ao tráfego rodoviário.

3 — Os casos excluídos no n.º 2 serão objecto de regulamentação especial, a definir oportunamente.

##### ARTIGO 2.º

###### (Classificação)

- 1 — As PN podem ser particulares ou públicas.
- 2 — São particulares as PN estabelecidas para exclusivo serviço dos prédios vizinhos do CF, mediante licença ou em resultado de expropriação.
- 3 — As restantes PN são públicas.

##### ARTIGO 3.º

###### (Prioridade)

Os veículos ferroviários gozam de prioridade absoluta de passagem nas PN.

##### ARTIGO 4.º

###### (Responsabilidade geral)

Sempre que pretenda atravessar uma PN, o utente é obrigado a conformar-se não só com as prescrições da legislação rodoviária, mas também com todas as que constam deste Regulamento e ainda com os avisos e sinais afixados nos lugares próprios e as ordens e instruções dadas pelos agentes do CF.

##### ARTIGO 5.º

###### (Construção, beneficiação ou reparação de vias públicas)

1 — Sempre que o traçado de uma via pública a construir ou de variante a via pública já existente cruze com a via férrea, tal cruzamento é obrigatoriamente desnivelado, salvo acordo das partes.

2 — O projecto de novas passagens, desniveladas ou não, fica sujeito a prévia aprovação do Ministério da tutela, sob proposta do CF.

3 — Não poderão ser efectuadas grandes reparações ou beneficiações nas estradas ou caminhos que atravessassem as vias férreas sem que o CF se pronuncie sobre as soluções a adoptar quanto às PN afectadas.

4 — A execução das obras a que se refere o presente artigo deve ser acordada previamente com o CF.

##### ARTIGO 6.º

###### (Supressão de PN)

1 — Existindo ou sendo viável o estabelecimento de caminhos de ligação, o CF pode, ouvidas as câmaras municipais, suprimir ou reclassificar as PN situadas até 700 m de outras PN.

2 — A supressão ou reclassificação das PN referidas no número anterior só pode ser feita quando a extensão dos caminhos de ligação não exceda 2500 m.

3 — Quando, porém, as PN se situarem a distância igual ou inferior a 200 m, a supressão ou alteração é obrigatória, excepto se o montante das despesas a fazer com a construção ou reparação dos caminhos de ligação o desaconselhar.

4 — São suprimidas as PN públicas que:

- a) Não sejam utilizadas durante um ano;
- b) Tenham passado a servir apenas um prédio.

5 — As PN referidas na alínea b) do número anterior podem ser mantidas como particulares, nas condições a que se referem os artigos 26.º a 28.º

##### ARTIGO 7.º

###### (Linhas de alta velocidade)

Não são permitidas PN em linhas ou troços da linha em que haja condições para praticar velocidades superiores a 200 km/h.

## ARTIGO 8.º

## (Encargos)

1 — As despesas de construção de passagens de nível ou desniveladas, as de alteração ou supressão de PN e bem assim as de conservação e vigilância são suportadas em termos a estabelecer entre o Estado, o CF, as câmaras municipais e a JAE, tendo em conta os princípios estabelecidos ou a estabelecer sobre repartição de competências entre a administração central, regional e local em matéria de investimento.

2 — Verificando-se as condições previstas neste Regulamento para a supressão ou reclassificação de PN e havendo oposição a tal por parte das câmaras municipais, pode ser mantida a situação anterior se o Governo, sob proposta do CF, o autorizar, mas, neste caso, os encargos resultantes da manutenção da situação anterior são suportados inteiramente pelas respectivas autarquias.

3 — Igualmente são suportadas pelas autarquias locais as despesas resultantes das obras a fazer nas PN a seu pedido.

4 — O Governo, atendendo ao volume das despesas das PN públicas, pode determinar a repartição de encargos por outras entidades públicas.

## CAPÍTULO II

## Das PN públicas

## ARTIGO 9.º

## (Tipologia)

Atendendo à espécie e intensidade do tráfego rodoviário, às características do caminho de ferro e da via pública e às condições de visibilidade, as PN são dos seguintes tipos:

- A — PN com barreiras completas.
- B — PN com meias barreiras.
- C — PN sem barreiras mas com sinalização de aproximação de circulações ferroviárias.
- D — PN sem barreiras e sem sinalização luminosa e ou sonora de aproximação de circulações ferroviárias.

## ARTIGO 10.º

## (Caracterização)

1 — O tipo de cada PN estabelece-se aplicando os critérios indicados nos números seguintes:

2 — São dos tipos A ou B:

- a) As PN cujo momento de circulação seja igual ou superior a 5000;
- b) As PN implantadas em troços de linha onde a velocidade máxima dos veículos ferroviários seja superior a 120 km/h.

3 — São do tipo C:

- a) As PN de momento de circulação inferior a 5000 e igual ou superior a 3000 implantadas em troços de linha onde a velocidade

máxima dos veículos ferroviários seja igual ou inferior a 120 km/h;

- b) As PN de momento de circulação inferior a 3000 que não reúnam condições regulamentares de visibilidade e estejam implantadas em troços de linha onde a velocidade máxima dos veículos ferroviários seja igual ou inferior a 120 km/h.

4 — São do tipo D as PN de momento de circulação inferior a 3000 que reúnam condições regulamentares de visibilidade e estejam implantadas em troços de linha onde a velocidade máxima dos veículos ferroviários seja igual ou inferior a 120 km/h.

5 — Entende-se por momento de circulação o produto do número médio das circulações ferroviárias pelo número médio das circulações rodoviárias referentes ao período diário de funcionamento da via férrea, considerando-se como circulação rodoviária somente os veículos automóveis e de tracção animal.

6 — Na contagem de circulações para efeitos de reclassificação excluem-se os períodos em que diariamente se adoptem medidas especiais de protecção. Neste caso, o momento de circulação obtido terá de ser corrigido, para o período diário de funcionamento da via férrea, pela aplicação do factor  $\left(\frac{Tab}{Tob}\right)^2$ , sendo *Tab* o referido período diário de funcionamento (abertura) e *Tob* o tempo de observação da contagem.

7 — Entende-se por período diário de funcionamento da via férrea o período complementar, até ao limite de vinte e quatro horas, do conjunto de períodos iguais ou superiores a três horas cada um, nos quais se não verifica a circulação de comboios. Neste caso, para efeitos de classificação ou reclassificação, o momento de circulação deverá ser referido ao período diário de vinte e quatro horas, aplicando fórmula a definir em despacho do Ministério da tutela.

8 — A tipificação das PN existentes será revista periodicamente e bem assim sempre que as circunstâncias o aconselharem.

## ARTIGO 11.º

## (Visibilidade)

1 — Além das servidões ou ónus que impendam sobre os prédios vizinhos das linhas férreas, há, obrigatoriamente, junto às PN do tipo D com trânsito de veículos com motor ou de tracção animal uma zona de visibilidade, a determinar em cada caso de acordo com as regras definidas neste Regulamento, na qual não pode existir qualquer construção ou vegetação que impeça que os veículos ferroviários circulando no percurso de aproximação sejam continuamente vistos em toda a sua altura acima de 1,5 m, em relação à face superior dos carris, de qualquer ponto do respectivo percurso de afectação a uma altura compreendida entre 1 m e 2,5 m em relação à estrada.

2 — A zona de visibilidade a que se refere o número anterior é constituída pela reunião de quatro triângulos, dois para cada lado da linha férrea, em correlação com cada um dos sentidos normais da circulação ferroviária (fig. 1 em anexo):

O triângulo que corresponda a certo lado da linha férrea e a determinado sentido da circulação ferroviária (fig. 2 em anexo) tem o primeiro vértice no ponto de intersecção do eixo da rodovia com o eixo da via férrea mais próxima, cujo sentido normal da circulação seja o considerado; o segundo vértice, no percurso de afectação, a uma distância de 60 m, 35 m, 15 m, 3 m ou 0 m do local onde está ou, em princípio, estaria implantado o sinal referido sob o n.º 2 do artigo 13.º, consoante a velocidade máxima autorizada dos veículos for, respectivamente, de 60 km/h, 40 km/h, 10 km/h ou paragem obrigatória ao sinal de perigo, tendo-se em conta que, em descidas ou rampas de declive superior a 6%, as distâncias de 60 m, 35 m e 15 m atrás referidas deverão ser acrescidas ou reduzidas, respectivamente, de 10 m, 8 m e 5 m; e o terceiro vértice, no percurso de aproximação da via férrea em que se encontra o primeiro vértice, a uma distância deste, expressa em metros, dada por uma das fórmulas seguintes:

- a) 3V, quando a velocidade máxima dos veículos rodoviários no percurso de afectação for superior a 20 km/h;
- b) 4V, 4,5V ou 5V, quando a velocidade dos veículos rodoviários no percurso de afectação for igual ou inferior a 20 km/h e se trate, respectivamente, de via estreita, via larga única ou via larga múltipla;

Nas expressões, V representa a velocidade máxima das circulações ferroviárias no percurso de aproximação considerado, expressa em quilómetro por hora.

3 — Para os efeitos referidos, considera-se «percurso de afectação» (*Laf*) o troço da rodovia compreendido entre o ponto em que o utente da mesma pode ver a circulação ferroviária para, transitando à velocidade máxima permitida no local, poder iniciar a redução de velocidade, a fim de parar com segurança antes de atingir a PN, e o ponto em que todo o veículo liberta a zona de PN, ultrapassando o limite de *gabarit* de saída, sendo este definido por uma paralela à via, à distância de 1,60 m da face exterior do carril mais próximo, e «percurso de aproximação» (*Lap*) o troço de via férrea percorrido pela circulação ferroviária desde o ponto em que possa ser vista pelo utente rodoviário no respectivo percurso de afectação até à PN.

4 — Quando a PN se localizar num troço de via férrea em curva, a área da zona de visibilidade corresponde à degeneração dos triângulos definidos no n.º 2, de acordo com o desenvolvimento da curva, tendo em vista a garantia de visibilidade contínua do comboio em todo o percurso de aproximação (fig. 3 em anexo).

5 — A manutenção da zona de visibilidade referida no n.º 1 deste artigo está a cargo dos proprietários ou possuidores dos terrenos abrangidos, os quais serão devidamente notificados da limitação a que se refere o mesmo n.º 1 através de carta registada com aviso de recepção, enviada pelo CF.

6 — É deferido ao CF o direito de assegurar a manutenção da zona de visibilidade sempre que os proprietários ou possuidores dos terrenos afectados

pela servidão não executem as obras ou trabalhos necessários no prazo de sessenta ou trinta dias contados da notificação a que se refere o número anterior, conforme se trate da demolição de obras ou de outros trabalhos.

7 — As obras ou trabalhos que o CF tenha de executar nas condições previstas no n.º 6 são feitos à custa dos proprietários ou possuidores, sendo conferido ao respectivo documento de despesa força de título executivo.

8 — A demolição de obras, o abate de árvores e a destruição de culturas e vegetações dão direito a indemnização, a fixar por acordo entre os interessados e o CF.

9 — Na falta de acordo, a indemnização será fixada por arbitragem, sem prejuízo do direito de recurso, nos termos da lei processual civil.

## ARTIGO 12.º

### (Sinalização geral)

1 — A aproximação das PN é sinalizada conforme previsto na legislação rodoviária, cabendo às entidades referidas na mesma legislação proceder à sua implantação, com prévia audiência do CF, que pode apresentar as sugestões que tiver por convenientes com vista a melhorar as condições de segurança no atravessamento das PN.

2 — Os sinais de perigo indicando o local de PN sem guarda ou o eventual sinal de paragem obrigatória na proximidade imediata de PN sem obstáculo físico são colocados, nas vias rodoviárias, do lado direito do sentido de marcha e à distância de 5 m do carril mais próximo. Esta distância pode, quando justificado, ser reduzida, mas nunca para menos de 3,5 m.

## ARTIGO 13.º

### (Equipamento)

1 — O equipamento das PN a implantar nos termos deste Regulamento é o indicado nos n.ºs 2 e 3.

2 — Obstáculo físico, representado por barreiras completas ou meias barreiras, de funcionamento manual ou automático.

3 — Sinais:

- a) Sinal de uma luz vermelha intermitente ou de duas luzes vermelhas acendendo alternadamente (fig. 4 em anexo);
- b) Sinal luminoso circular tricolor (vermelho, amarelo e verde);
- c) Sinal luminoso circular bicolor (vermelho e amarelo);
- d) Sinal de uma luz circular vermelha intermitente ou de duas luzes circulares vermelhas acendendo alternadamente e ainda de uma luz circular de cor branca lunar intermitente ou fixa (figs. 5 e 6 em anexo);
- e) Sinal sonoro;
- f) Cruz de Santo André;
- g) Sinal «STOP»;
- h) Outros sinais previstos na legislação rodoviária ou dispositivos que possam melhorar a segurança no atravessamento das PN.

4 — As barreiras completas, com excepção das constituídas por correntes, e as meias barreiras são pintadas de branco ou listadas de vermelho e branco ou de vermelho e amarelo.

Tanto as correntes como as barreiras pintadas apenas de branco são complementares com um alvo vermelho ao centro para melhor as assinalar.

5 — Os sinais luminosos devem estar implantados na berma das vias rodoviárias, nas proximidades das PN, em local que garanta boa visibilidade e do lado direito do sentido da marcha do utente. Quando justificado, podem ser repetidos do outro lado das mesmas vias de comunicação e bem assim ao centro ou por cima, em suporte adequado.

6 — Os sinais sonoros eventualmente utilizados devem, sempre que possível, estar instalados nos mesmos suportes dos sinais luminosos.

#### ARTIGO 14.º

##### (Início do fecho das PN)

1 — As PN dos tipos A, B ou C devem ser fechadas, relativamente à passagem de cada circulação ferroviária, com a antecedência mínima seguinte:

- a) Vinte segundos, as PN do tipo C;
- b) Vinte e cinco segundos, as PN do tipo B automático e as do tipo A ou B comandadas em conjugação com sinais ferroviários;
- c) Sessenta segundos, as PN dos tipos A e B com barreiras de comando manual e com sinais rodoviários automáticos;
- d) Noventa segundos, as PN dos tipos A ou B com barreiras de comando manual e anúncio automático de aproximação da circulação ferroviária aos guardas;
- e) Cinco ou dez minutos antes da hora prevista da passagem da circulação ferroviária, consoante a intensidade do tráfego rodoviário, as restantes PN dos tipos A ou B, desde que não se trate de manobras, pois nesta hipótese as PN que possam ser atingidas devem ser fechadas com a antecedência estritamente necessária.

2 — Para os efeitos do presente regulamento, a PN considera-se fechada a partir do momento em que os sinais rodoviários luminosos ou sonoros indiquem proibição de atravessamento.

#### ARTIGO 15.º

##### (Equipamento por tipo de PN)

1 — As PN do tipo A que estejam equipadas com barreiras de comando automático ou manual a distância donde não sejam visíveis, além de poderem ter sinalização sonora, têm a sinalização luminosa prevista na alínea a) do n.º 3 do artigo 13.º, a qual pode ser completada ou substituída pelas previstas nas alíneas b) ou c) do mesmo número.

Nas PN deste tipo, de comando manual no local, dispensa-se a sinalização luminosa e sonora.

2 — O disposto no número anterior aplica-se às PN do tipo B, não sendo, porém, permitida a substituição do sinal da alínea a) do n.º 3 do artigo 13.º pelos sinais do tipo escrito nas alíneas b) ou c) do mesmo número, podendo estes sinais apenas ser utilizados como complemento no caso de pouco antes da PN existir sinalização rodoviária luminosa tricolor.

A dividir as duas faixas de rodagem deve haver, sempre que possível, um separador central ou, marcada no solo, uma linha longitudinal contínua e ainda ser marcada linha de paragem.

3 — As PN do tipo C devem estar equipadas com o sinal previsto na alínea a) do n.º 3 do artigo 13.º ou o constante da alínea d) do mesmo número, eventualmente completados com sinais sonoros.

Esta sinalização pode ser completada ou substituída por sinais luminosos circulares, tricolores ou bicolores, se pouco antes da PN existir sinalização rodoviária luminosa tricolor.

Em caminhos de terra onde a circulação rodoviária seja muito fraca podem ser utilizados apenas sinais sonoros.

4 — As PN dos tipos C e D terão o sinal previsto na alínea f) do n.º 3 do artigo 13.º e eventualmente outros, previstos nas alíneas g) e h) do mesmo número, salvo quando se trate de estradas nacionais ou municipais, devendo, neste caso, ser colocado no mesmo suporte o sinal atrás referido e ainda marcada no pavimento linha de paragem com a inscrição «STOP».

#### ARTIGO 16.º

##### (PN para uso exclusivo de peões)

As PN destinadas exclusivamente a passagem de peões, para além da tabuleta «Pare, escute e olhe» podem estar equipadas, quando se justifique, com sinalização luminosa e ou sonora (fig. 7 em anexo).

#### ARTIGO 17.º

##### (Telefones)

1 — As PN dos tipos A e B, desde que guarnecidas, são dotadas de telefone para uso do respectivo pessoal.

2 — As PN dos tipos A e B desguarnecidas e as do tipo C podem ser dotadas com telefone apropriado, para uso do público em caso de emergência.

O mesmo telefone pode ser utilizado nas PN dos tipos A e B guarnecidas a distância, para solicitar autorização de passagem.

3 — Os telefones instalados para uso do público são devidamente sinalizados e devem dispor de instruções necessárias para a sua utilização.

#### ARTIGO 18.º

##### (Regimes de funcionamento)

1 — Nas PN dos tipos A e B vigoram um ou mais dos seguintes regimes de abertura:

- a) Normalmente abertas;
- b) Normalmente fechadas;
- c) Temporariamente abertas;
- d) Temporariamente fechadas.

2 — Consideram-se normalmente abertas as PN que asseguram a continuidade do tráfego rodoviário, com interrupções somente nos períodos de aproximação e passagem de veículos ferroviários.

3 — Consideram-se normalmente fechadas as PN que somente se abrem a pedidos dos utentes, para possibilitar, quando não haja perigo, a circulação rodoviária.

4 — Consideram-se temporariamente abertas as PN que durante períodos perfeitamente definidos permanecem ininterruptamente abertas ao tráfego rodoviário.

5 — Consideram-se temporariamente fechadas as PN que durante certos períodos, devidamente assinalados nos respectivos acessos, estão encerradas ao tráfego rodoviário.

6 — Os períodos de abertura ou encerramento podem corresponder a parte ou partes do dia ou do ano, isolada ou cumulativamente.

## ARTIGO 19.º

## (Itinerários de alternativa)

Nas PN dos tipos A e B desguarnecidas e naquelas em que o regime de funcionamento seja o de temporariamente fechadas haverá indicação dos itinerários de alternativa.

## ARTIGO 20.º

## (Definição de guarnecimento)

As PN são consideradas em regime de guarnecimento quando dotadas de pessoal, privativo da PN ou não, no próprio local ou à distância.

## ARTIGO 21.º

## (Guarnecimento)

1 — Estarão guarnecidas com pessoal as PN dos tipos A e B, quando umas e outras forem de comando manual, no local ou à distância.

2 — O guarnecimento não é, no entanto, necessário durante os períodos em que as PN estejam temporariamente abertas ou temporariamente fechadas ou quando os comboios parem obrigatoriamente imediatamente antes de atingirem as PN.

## ARTIGO 22.º

## (Desguarnecimento)

São desguarnecidas as seguintes PN:

- a) Dos tipos A e B, quando o obstáculo físico for de comando automático, exceptuadas as guarnecidas ao abrigo do n.º 1 do artigo 21.º;
- b) Dos tipos C e D, desde que equipadas de acordo com o que neste Regulamento está estabelecido para os respectivos tipos;
- c) As destinadas exclusivamente à passagem de peões.

## ARTIGO 23.º

## (Deveres do CF e do pessoal de guarnecimento)

1 — São deveres do CF:

- a) Manter em bom funcionamento os equipamentos das PN, acorrendo com a maior celeridade às reparações das avarias que eventualmente se verifiquem;
- b) Obrigar a manter livre de obstáculos a zona de visibilidade referida no n.º 1 do artigo 11.º

2 — São deveres do pessoal que guarnece as PN:

- a) Manter-se no respectivo local de trabalho durante o seu período de serviço, só o devendo abandonar após a sua substituição ou terminado o período de guarnecimento;
- b) Manobrar e fazer funcionar, quando for caso disso, os equipamentos das PN;
- c) Dar conhecimento aos seus superiores imediatos de todas as infracções praticadas pelos utentes das PN, fornecendo descrição sumária das mesmas e identificação dos respectivos infractores;
- d) Cumprir todas as demais instruções e regulamentos relativos ao seu serviço.

## ARTIGO 24.º

## (Deveres dos utentes)

1 — Os utentes das PN públicas só devem efectuar o atravessamento depois de terem tomado as precauções necessárias para se certificarem de que o podem fazer sem perigo, quer para si, quer para terceiros.

2 — Em especial, é proibido aos utentes:

- a) Entrar na PN quando lhe seja apresentada indicação de proibição, quer pelos sinais, quer pelo pessoal em serviço;
- b) Entrar nas PN sem que a respectiva saída esteja livre;
- c) Utilizar, sem autorização escrita do CF, o interior das PN para acesso de viaturas a estabelecimentos, residências, parques ou outras instalações adjacentes;
- d) Abrir, escalar ou arrambar as vedações, barreiras ou quaisquer outros equipamentos instalados nas PN;
- e) Demorar mais de vinte ou dez segundos a atravessar com veículos as PN, consoante estiverem guarnecidas ou não de pessoal;
- f) Atravessar as PN, se a altura do veículo conjugada com o afastamento entre eixos ou a disposição da carga puder provocar apoio nas lombas da PN.

3 — Os utentes são obrigados a:

- a) Dar prioridade de passagem ao tráfego que sai da PN;
- b) Acatar prontamente as instruções que sejam dadas pelos agentes ferroviários e bem assim todas as demais prescrições.

4 — Nas PN dotadas de telefone para uso do público, os utentes só podem utilizá-lo para participar situações de perigo, pedir informações ou assistência ou solicitar autorização de passagem, quando for caso disso.

#### ARTIGO 25.º

##### (Veículos especiais)

Só mediante autorização especial do CF podem atravessar as PN os veículos cujas características não permitam, face ao Código da Estrada, a sua circulação sem medidas de segurança.

Na autorização deve indicar-se o dia, hora, local e condições de atravessamento.

### CAPÍTULO III

#### Das PN particulares

#### ARTIGO 26.º

##### (Condicionamentos)

1 — As PN particulares podem resultar:

- a) De licença passada pelo CF;
- b) De compromisso assumido pelo CF por ocasião da construção da via férrea.

2 — As PN a que se refere a alínea a) do número anterior regem-se pelos termos e natureza da licença e as PN a que se refere a alínea b) têm o regime que o título constitutivo e a lei prescreverem para o direito de servidão, com as modificações constantes dos números seguintes.

3 — Os titulares das PN a que se refere a alínea b) do n.º 1 ficam obrigados a, no prazo de um ano a contar da entrada em vigor do presente regulamento, comprovarem perante o CF a constituição da servidão, mediante título suficiente.

4 — Consideram-se extintas as servidões relativamente às quais não for cumprido o disposto no número anterior, podendo, no entanto, as PN ser mantidas em regime de licença.

5 — São também consideradas extintas as servidões e suprimidas as PN particulares sempre que:

- a) Existindo ou constituindo-se outros acessos alternativos ao prédio dominante, aquelas se situem a menos de 500 m ou 700 m de outras PN públicas ou de passagens desniveladas, conforme a circulação ferroviária se processe a velocidades, respectivamente, inferiores ou não a 100 km/h;
- b) O prédio dominante seja loteado ou por outra forma urbanizado, salvo se, no caso de loteamento ou urbanizações parciais, se mantiver a necessidade de servidão para a parte do prédio dominante não loteada ou urbanizada.

6 — A requerimento do CF, serão judicialmente consideradas extintas as servidões e suprimidas as PN particulares que, por razões diversas das constantes do número anterior, se tornem desnecessárias ao prédio dominante.

#### ARTIGO 27.º

##### (Segurança)

1 — As PN particulares devem estar dotadas de obstáculo físico fechado a cadeado.

2 — Os restantes requisitos de segurança constam de despacho do Ministro da tutela, sob proposta do CF.

3 — As PN a constituir após a entrada em vigor do presente Regulamento, além do estipulado nos números anteriores, devem respeitar as condições de segurança exigidas para as PN públicas.

#### ARTIGO 28.º

##### (Deveres dos utentes)

1 — Os utentes das PN particulares ficam obrigados a observar o disposto no artigo 24.º, excepto o previsto nas alíneas b) e e) do seu n.º 2.

2 — Os titulares das licenças ou do direito de servidão, além de sujeitos ao regime estabelecido no número anterior, deverão:

- a) Respeitar integralmente todas as prescrições constantes dos respectivos títulos;
- b) Proceder à vigilância das PN de forma que o atravessamento se faça sempre com inteira segurança e custear as despesas da sua conservação.

### CAPÍTULO IV

#### Responsabilidade civil

#### ARTIGO 29.º

##### (Responsabilidade do CF e dos utentes)

1 — Em caso de acidente ocorrido durante o atravessamento de PN públicas por peão, veículo ou animal, o CF só é obrigado a indemnizar os danos causados nos seguintes casos e condições:

- a) Tratando-se de passagem de nível equipada com barreiras completas ou meias barreiras, de funcionamento manual ou automático, quando estas se encontrarem abertas ou o forem espontaneamente por pessoal do CF;
- b) Tratando-se de passagem de nível equipada apenas com sinalização luminosa e ou sonora, quando não houver sinal indicativo de impedimento ou, havendo permissivo, só este estiver em funcionamento e, quer num caso, quer noutro, o utente tenha tomado as precauções necessárias para se assegurar de que não se aproxima qualquer veículo circulando sobre carris;
- c) Tratando-se de passagem de nível equipada com barreiras completas ou meias barreiras e sinalização luminosa e ou sonora, quando nenhum destes elementos der indicação impeditiva.

2 — Se a PN estava fechada e foi aberta por agente do CF a pedido de quem pretendia passar, a responsabilidade cabe ao CF.

3 — Se o acidente tiver ocorrido em PN particular observar-se-á o disposto nos n.ºs 1 e 2, salvo quanto à obrigação de indemnização, que recai sobre o titular da licença de passagem ou do direito de servidão.

4 — Os utentes da PN respondem pelos danos causados ao CF ou a terceiros, nos termos da lei geral sobre a responsabilidade civil.

**CAPÍTULO V**

**Sanções**

**ARTIGO 30.º**

**(Penalidades)**

1 — A infracção ao disposto nos n.ºs 2, alínea b), e 3, alíneas a) e b), do artigo 24.º é punida com multa de 200\$ a 1000\$, sem prejuízo da responsabilidade civil pelos danos eventualmente causados.

2 — A infracção ao disposto no n.º 2, alíneas a), d) e f), do artigo 24.º é punida com multa de 2000\$,

sem prejuízo da responsabilidade civil pelos danos eventualmente causados.

3 — A infracção ao disposto no artigo 25.º é punida com multa de 10 000\$ a 100 000\$, sem prejuízo da responsabilidade civil pelos danos eventualmente causados.

**ARTIGO 31.º**

**(Autos)**

Das infracções verificadas é levantado o competente auto, nos termos e para os efeitos previstos na legislação aplicável.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 14 de Abril de 1981. — *Basílio Adolfo Mendonça Horta da Franca*. — *José Carlos Pinto Soromenho Viana Baptista*.

Promulgado em 6 de Maio de 1981.

Publique-se.

O Presidente da República, **ANTÓNIO RAMALHO EANES**.

**ANEXOS**

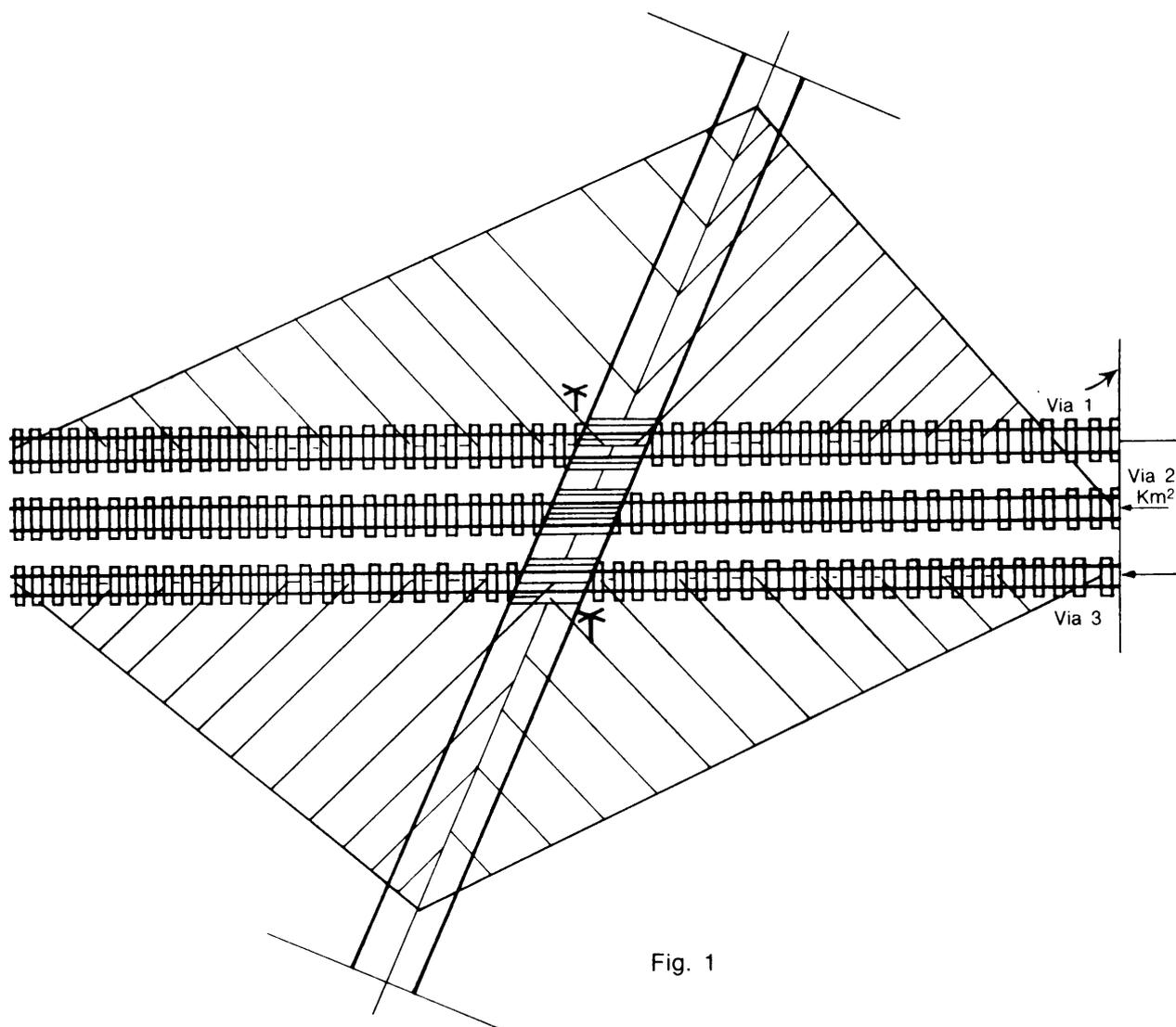


Fig. 1

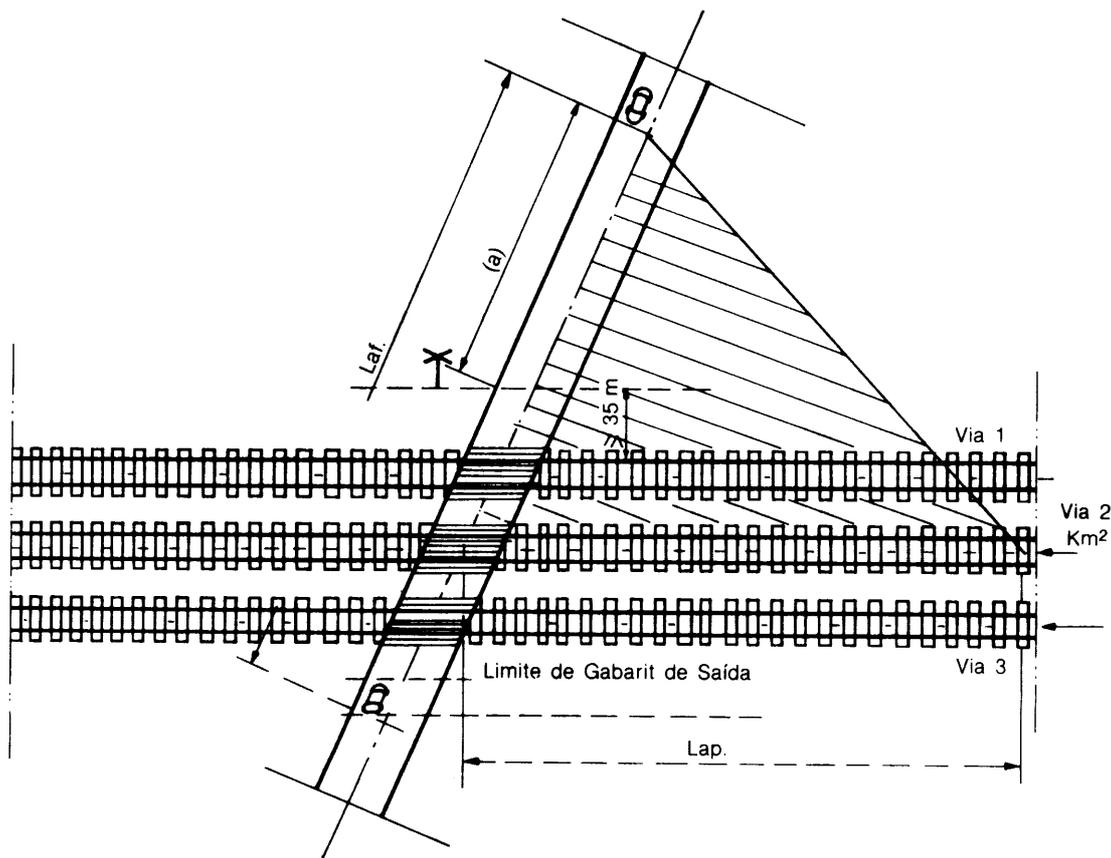


Fig. 2

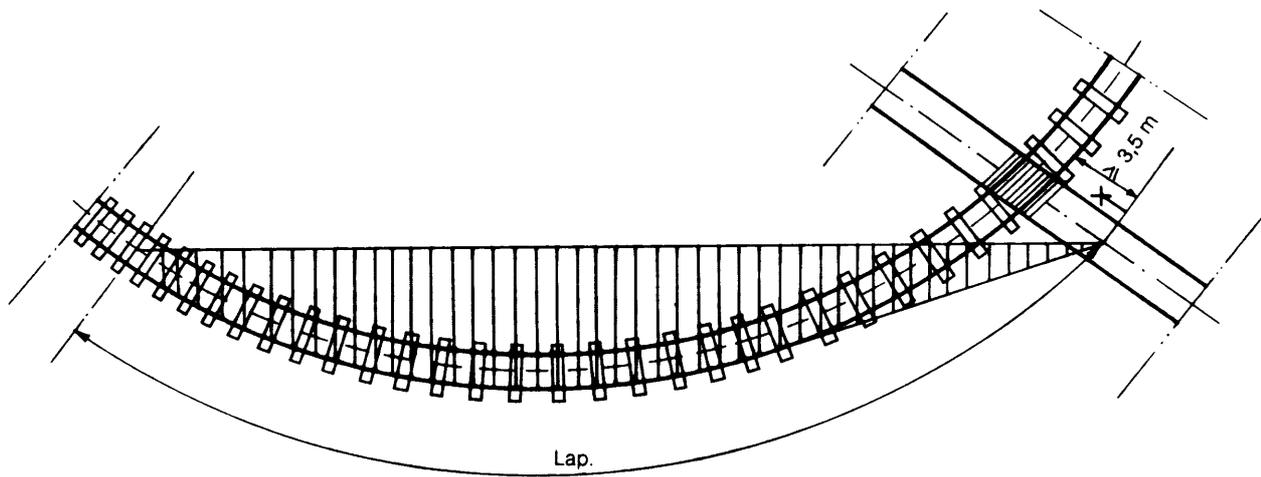


Fig. 3

**EXEMPLOS DE TABULETAS FACULTATIVAS**

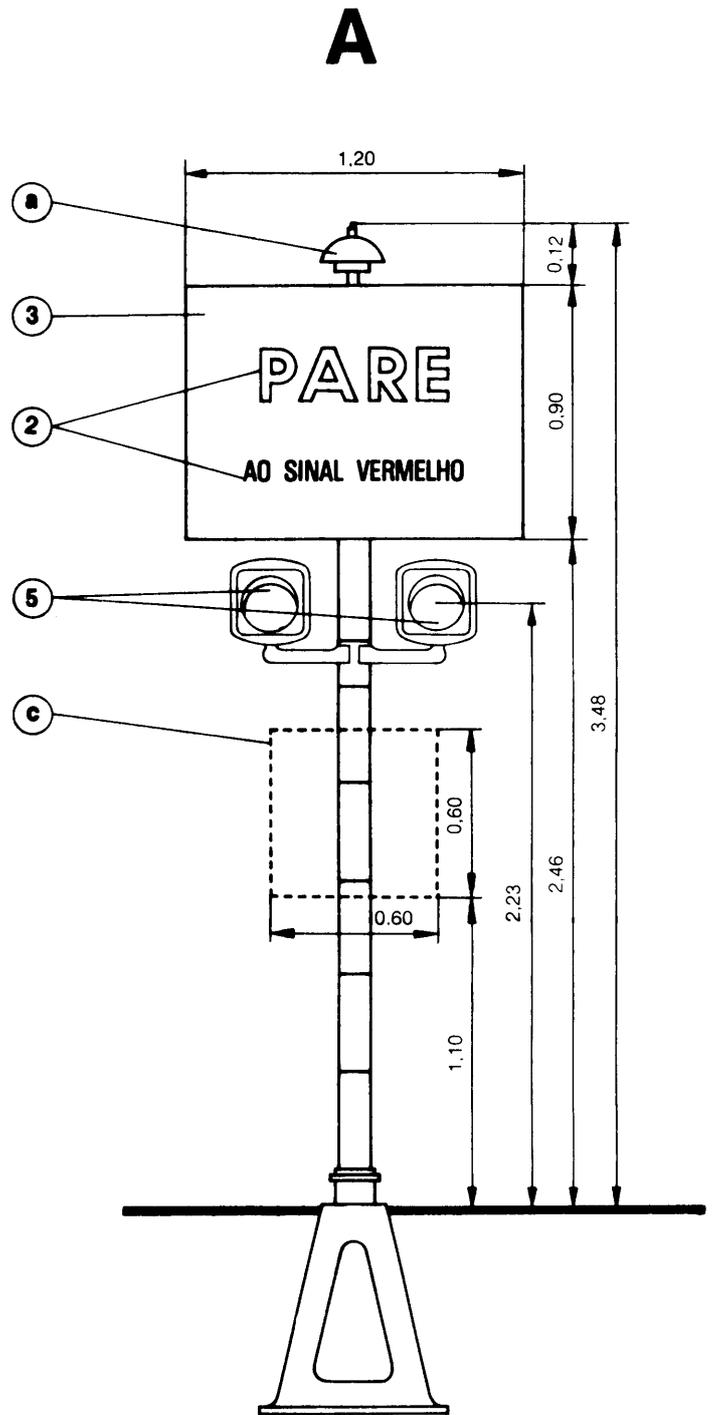
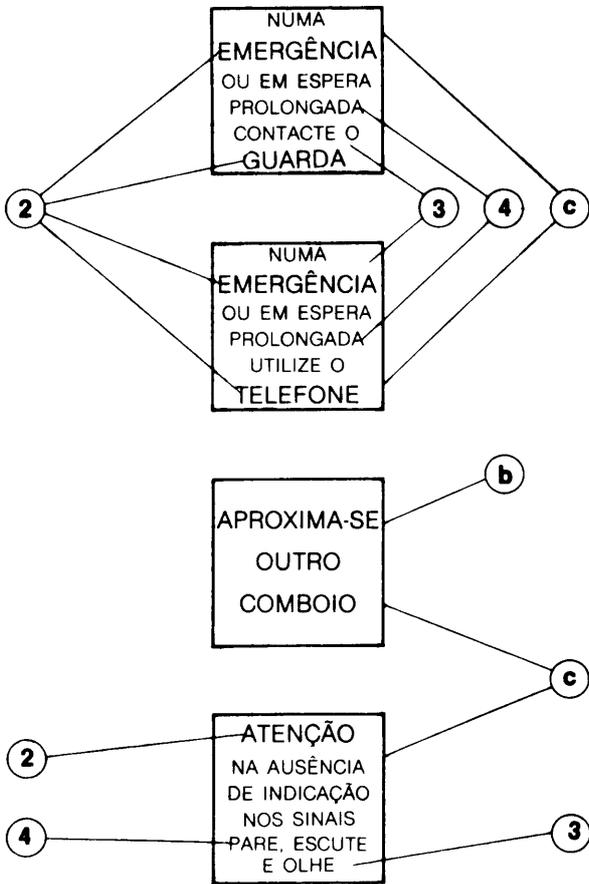


Fig. 4

Passagens de nível dotados de um obstáculo mecânico (com meias-barreiras basculantes manobradas à distância, com meias-barreiras ou barreiras automáticas ou com barreiras de correr ou cancelas) ou com guarda e com sinalização luminosa.

**B**

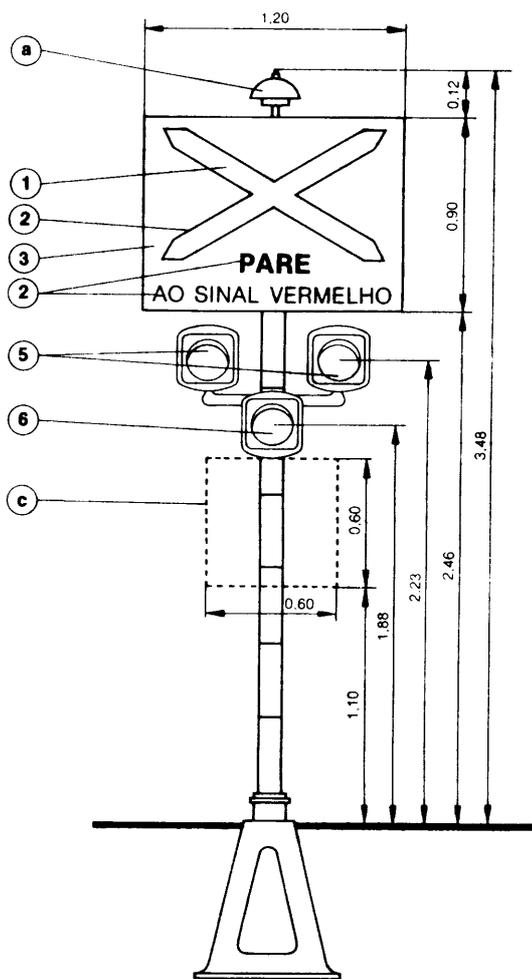


Fig. 5

**VIA ÚNICA**

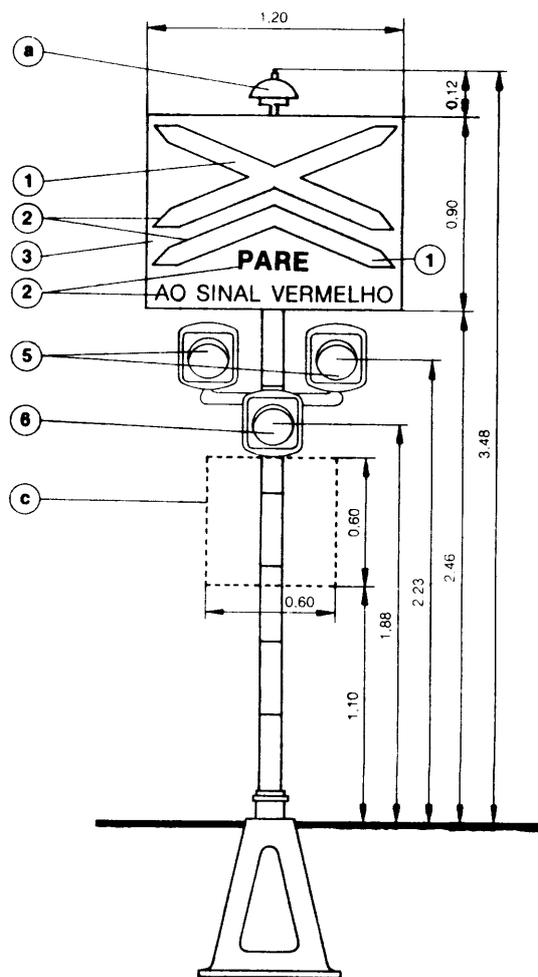
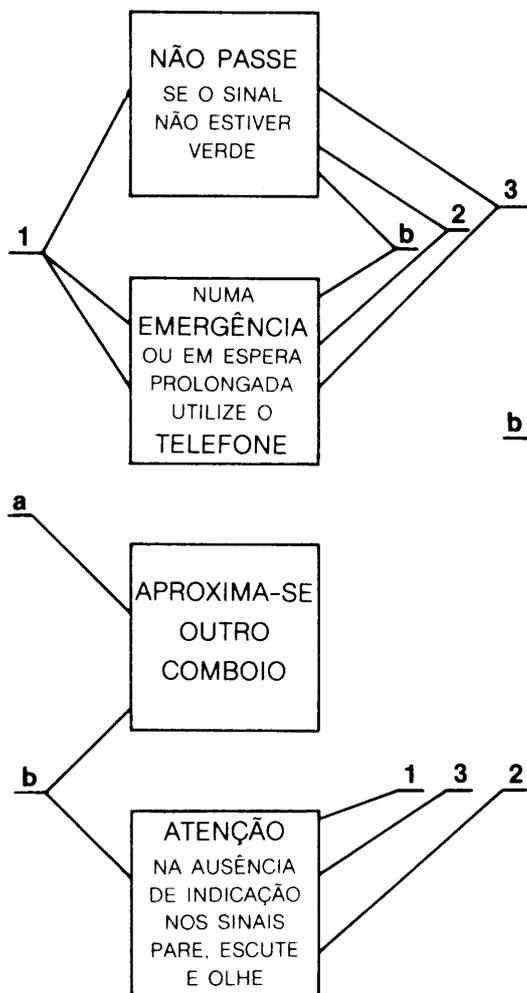


Fig. 6

**DUAS OU MAIS VIAS**

Passagens de nível não dotadas de obstáculo mecânico (sem barreiras, meias barreiras, ou cancelas) e sem guarda mas com sinalização luminosa.

**EXEMPLOS DE TABULETAS FACULTATIVAS**



**LEGENDA**

- 1 — Vermelho reflector
- 2 — Amarelo não reflector
- 3 — Azul reflector
- a — Tabuleta facultativa, transparente e iluminável pela rectaguarda
- b — Tabuleta facultativa, com indicações úteis para os utilizadores da P. N. (indicam-se alguns exemplos)

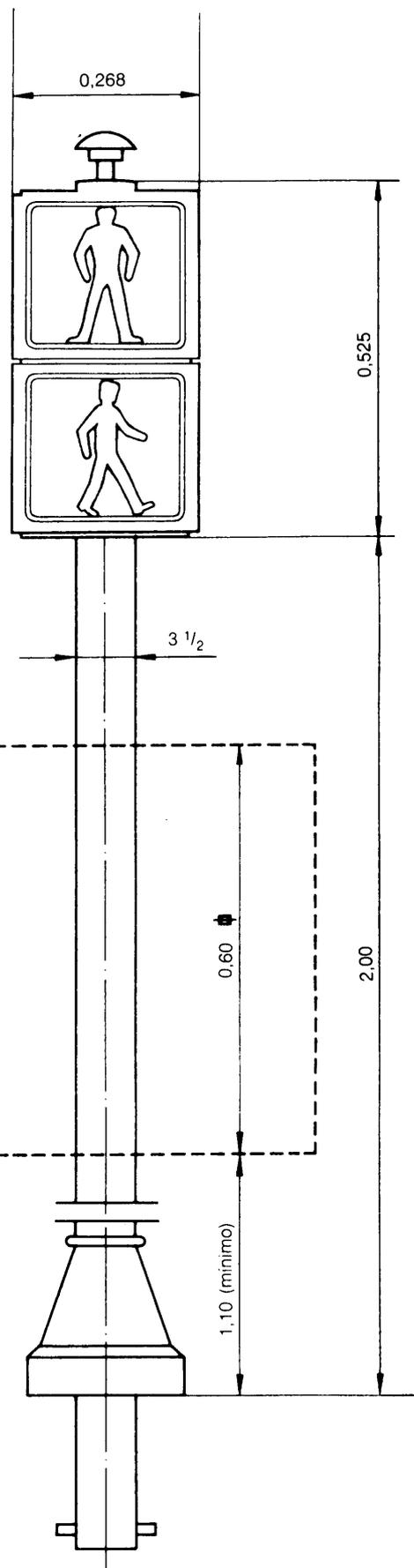


Fig. 7