

E. F. Central do Brasil

Instrucções para o Serviço de Transportes Serviço de Trafego

1936

Pap. Mendes – Ouvidor, 60
Rio de Janeiro

I. S. T. – 2

Parte preliminar

1. As presentes “Instrucções para o Serviço de Transportes” (I. S. T. — 2) se destinam aos serviços affectos á 2ª Divisão da Estrada de Ferro Central do Brasil, na parte propriamente dita da execução dos transportes, vindo substituir as antigas “Instrucções para o serviço das estações” (edição de 1917), “Instrucções para o serviço da 3ª Divisão” (edição de 1918) e as ordens e circulares posteriores que as alteraram ou ampliaram.

(...)

5. Para fixação de responsabilidade pelo cumprimento das disposições destas “Instrucções”, e das demais a que se refere o nº 4, o pessoal da Estrada, nas estações, fica subordinado á autoridade do chefe da estação e, quando nos trens entre estações, á do chefe do trem, ou á do machinista na falta do chefe. Estando o trem, na estação, prevalece a autoridade

de do chefe da mesma.

6. A presença de um chefe de serviço, na estação ou nos trens, embora agindo directamente na execução dos serviços a cargo dos ferroviarios, não elimina ou diminue a autoridade estabelecida no nº 5, devendo mesmo fortalece-la, fazendo que, sem prejuizo da urgencia, as determinações se transmittam por intermedio daquelles ferroviarios ou com seu conhecimento simultaneo.

(...)

Parte Primeira —

Apparelhamento

21. O apparelhamento, objecto desta parte das “Instrucções”, é o utilizado nos serviços da 2ª Divisão para a execução dos transportes, embora seja inventariado e mantido, na sua maioria, por outras Divisões.

22. A discriminação desse apparelhamento está distribuída da seguinte fórma:

- a) — Linhas
- b) — Estações
- c) — Material rodante
- d) — Trens
- e) — Telegrapho
- f) — Bastão-piloto
- g) — Selectivo
- h) — Signaes e signalisação
- i) — Diversos

I — Linhas

23. A palavra “linha” será empregada correntemente nestas “Instrucções”, significando o conjunto de trilhos, dormentes e accessorios, em suas posições relativas apropriadas, para servir á movimentação do material rodante.

(...)

30. (Linhas principaes). São as de circulação entre estações e as da entrada e sahida dos trens, normalmente, em cada estação.

(...)

36. Linha singela é a dos trechos em que ha uma linha apenas entre as estações.

37. É de linha dupla o trecho em que os trens de uma direcção circulam sobre uma linha, e os de direcção contraria, sobre outra. As disposições relativas á linha dupla se applicam aos trechos de 4 ou 6 linhas, porque, nesses, a circulação se faz separadamente em 2 ou 3 grupos de linhas duplas.

38. Os lados direito e esquerdo de qualquer linha são os de um observador que se dirige no sentido crescente da kilome-

tragem.

(...)

39. (Linhas de triagem). São os feixes de linhas convenientemente dispostos, em estações compositoras, para formação e decomposição de trens e para a separação de vehiculos.

40. (Desvio activo). É um trecho de linha geralmente de pequena extensão, que tem uma das extremidades ligadas a outra linha, ou cada extremidade a uma linha, servindo para permittir o cruzamento, passagem de trens ou o estacionamento de trens e de material rodante.

41. Nos trechos de linha singela, o desvio activo nas estações, ligado á direita da linha principal, é a linha principal nº 2 de circulação. Nas estações, de taes trechos sómente duas linhas serão consideradas principaes.

42. O comprimento util de um desvio activo é determinado pela distancia entre os marcos relativos ás chaves extremas desse desvio.

43. Quando um desvio activo tem cada extremidade ligada a uma linha diferente, si seu comprimento util permite desviar material rodante, chama-se “linha do meio” e si não tem comprimento util sufficiente, chama-se “travessão”.

44. Desvio morto é uma linha secundaria que tem apenas uma ligação com outra linha. O comprimento util do desvio morto é medido do marco relativo á sua ligação até o extremo livre do desvio.

45. Designa-se desvio á margem da linha, o que tiver sua chave ou suas chaves, fóra do limite das linhas das estações (nº 57).

46. Linha ou desvio particular são a linha ou desvio que sómente devem ser utilizados para serviços de determinado concessionario.

47. A entrada de um desvio é “ascendente” quando é feita tomando a agulha de ponta, em circulação no sentido da kilometragem. É “descendente” essa entrada quando a agulha é tomada de ponta pelo trem circulando no sentido contrario á kilometragem.

48. A chave ascendente de menor kilometragem (chave inferior) e a chave descendente de maior kilometragem (chave superior) ligando linhas principaes de uma estação em linha singela, são chamadas chaves extremas.

(...)

II — Estações

(...)

57. O termo “estação” compreende o edificio destinado ao expediente e ao abrigo do publico, os armazens, as plataformas, as dependencias utilizadas nos serviços da Divisão e as linhas até os signaes fixos extremos de entrada ou de partida. (...)

(...)

59. As disposições referentes á circulação quando se relacionem a qualquer estação, sem restricções, são applicaveis inteiramente aos pateos, linhas internas e linhas de acesso das officinas, depositos de machinas, armazens ou abrigos.

(...)

64. Estação compositora é aquella em que são normalmente formados os trens regulares ou facultativos. (...)

65. Designa-se “estação fechada” ou “de póde” toda aquella que não intervenha na circulação, durante o tempo comprehendido entre a hora do “Póde” e do “Ap”.

66. Estações consecutivas são duas estações do itinerario que controlam direc-

tamente a circulação de um trem de uma para outra, sem interferencia de qualquer outra situada entre as duas. Quando não haja estações fechadas, de permeio, são consecutivas duas estações que se succedem immediatamente no itinerario.

67. Nas referencias ao movimento de um trem chama-se “anterior” a ultima estação por onde passar ou parar, com interferencia na circulação, e “seguinte” a que o licenciar, para prosseguir.

68. Para simplificar as explicações sobre circulação principalmente no que diz respeito a licenciamento, fica convencionado que no decorrer destas “Instrucções” serão chamadas de A, B, C e D quatro estações consecutivas.

69. Entende-se como parada uma estação que attende o publico no transporte de passageiros e despachos de pequenas expedições, não intervindo na circulação. É, para effeito de circulação, uma estação fechada.

70. Posto telegraphico é uma estação que só attende ao serviço de circulação, não emittindo bilhetes nem effectuando despachos.

71. O estribo é um ponto da linha, não considerado estação, com ou sem abrigo apropriado, onde é autorizada a parada de certos trens para deixarem ou receberem passageiros e pequenas expedições. (...) As estações fechadas em character permanente são consideradas como estribos.

72. Nas disposições relativas á circulação de trens, quando não houver qualquer restricção, a palavra “estação” abrange os postos telegraphicos. (...)

73. Cada estação é designada por um nome, cuja graphia, por extenso, deve ser a que constar no proprio edificio, na fachada ou em taboleta, nome que dessa fórmula será escripto no itinerario constante no horario dos trens.

74. A cada estação corresponderá um prefixo telegraphico composto de uma ou de duas letras, que servirá para designar a na correspondencia telegraphica.

75. A denominação de pateo abrange toda a área da estação até onde cheguem as linhas sobre as quaes a circulação se faça, exclusivamente, pelo controle da propria estação, sem interferencia das estações consecutivas.

III — Material rodante

81. A expressão “material rodante” abrange indistinctamente locomotivas, automotrices, vehiculos, automoveis de linha, trolleys e guindastes moveis das bitolas larga e estreita.

82. Os automoveis de linha e os trolleys são incluídos sob a denominação de material rodante porque podem circular como trens (...).

(...)

84. As locomotivas, automotrices, carros motores, guindaste com movimento proprio e os automoveis de linha podem receber a designação de “machinas”, que os abrangerá a todos, nas disposições destas “Instrucções”.

85. (Locomotivas). Apparelhamento motor (a vapor, electrico, de combustão interna etc.) destinado a rebocar material rodante e sem accommodação propria para passageiros ou mercadorias.

86. (Automotriz) Apparelhamento motor (a vapor, electrico, de combustão interna etc.) com accommodação propria para o transporte de passageiros ou mercadorias, podendo rebocar material rodante. Nos trens electricos serão especialmente denominados carros-motores.

87. Guindaste é o apparelhamento destinado a suspender pesos, montado sobre estrado para circular sobre linha de 1m.00

e de 1m.60 de bitola.

88. Quando o guindaste possa ser anexo á composição dos trens ou rebocado isoladamente, será classificado como vehiculo. Admittindo, entretanto, que possa circular com movimento proprio, obedecerá ás instrucções relativas a locomotivas, incluindo-se na designação de “machina”.

89. Compreendem-se na designação “vehiculos” os carros, os vagões e os tenders isolados das locomotivas.

90. Carros são os vehiculos destinados ao transporte de passageiros, aos serviços de trens dessa categoria (bagagens, encomendas e correio) e aos serviços da administração (inspecção, pagador e carro-technoco). São classificados nas séries A, B, BD, BS, C, CS, D, DM, E, F, G, P, R, RT, S, X e Z.

91. São vagões os vehiculos destinados ao transporte de mercadoria e animaes, circulando em geral nos trens de carga, mixtos e de serviço. São classificados nas séries H, HJ, J, M, MS, N, NA, NB, NC, ND, NL, NS, Q, QS, T, TA, TB, TC, TG, TQ, TS, V, VA, VB, VC, VF, VK, VL, VM, VQ e VS.

92. São chamados “vagões fechados” ou simplesmente “fechados” os vagões das séries Q, V, VA, VB, VC, VF, VK, VL e VM. Desses os de série VL e VK são providos de venezianas e dispositivos de ventilação, sendo denominados “ventilados”, e os VF providos de installações para refrigeração.

93. Vagões de “borda” são os das series N, NA, NB, NC, ND, NL, O, OO e OT. Pódem ser de borda alta ou de borda baixa. Os da série NC têm dispositivo especial para carregar pelo fundo, sendo por isso classificados tambem na classe de “transporte de carvão”.

94. São chamados de “vagões pranchas” ou simplesmente “pranchas” os das séries

T, TA, TB e TC. Os dessa ultima série se destinam ao transporte de grandes volumes.

95. Designam-se “vagões de animaes” os das séries H, HJ e J.

96. São denominados “vagões de transportes especiaes”, pertençam ou não á Central, os que se destinam a determinados transportes (tanques, frigoríficos, grandes volumes, minereos, gases, automoveis etc.). São os das séries VQ, TQ, TC, TG, NC e VC.

97. Têm a denominação de “vagões privativos das Divisões” ou simplesmente de “privativos”, os que servem destacados nas Divisões, em trens de socorro, de lastro, dormitorio do pessoal etc. São os das séries M, MS, NS, QS, TS e VS.

98. Tara de vagão é o peso que o mesmo apresenta vasio, sendo o numero de kilos inscripto pela Locomoção no proprio vehiculo, adiante da letra T.

99. Representa a lotação de um vagão a carga maxima que o mesmo supporta, em kilos, e que póde transportar com segurança, conforme inscripção no proprio vagão, adiante da letra L.

(...)

IV — Trens

116. A palavra “trem”, nestas “Instrucções”, quando não seja acompanhada de qualquer expressão restrictiva, tem a significação mais geral possível, abrangendo a locomotiva escoteira, a locomotiva engatada a outras locomotivas, a locomotiva rebocando ou empurrando vehiculos, a auto-motriz com ou sem reboque, o automovel de linha e o “trolley”, desde que tenham autorização para circular nas linhas principaes.

117. Admittindo a designação geral de machinas (nº 84) e a obrigatoriedade de

signal de “completo” para a circulação autorizada, póde ser comprehendida a expressão “trem” da seguinte fórmula: uma ou mais machinas, com ou sem vehiculos, apresentando signal de “completo”.

118. A classificação de trens se procede do seguinte modo:

A) — quanto á autorização de circulação e sua regularidade:

1º — regular

2º — facultativo

3º — especial

B) — quanto á natureza do transporte, caracterizada pelas composições:

1º — de passageiros

2º — mixto

3º — de carga

4º — de serviço

C) — quanto á velocidade commercial, accommodações ou transportes especiaes, e condições tarifarias, constituindo sua classe:

1º — o regular ou facultativo de passageiros:

a) — directo

b) — rapido

c) — nocturno

d) — expresso

e) — suburbios ou pequeno percurso

2º — o especial de passageiros

a) — commum

b) — official

c) — militar

d) — carros vasio

3º — o mixto, regular ou facultativo:

a) — commum

b) — transportes preferenciaes

4º — o regular, facultativo ou especial de cargas:

a) — commum, percurso directo ou manobreiro

b) — transportes preferenciaes

c) — de animaes

d) — militar

e) — vehiculos vasio

D) — quanto á preferencia na circulação que constitue sua categoria:

1ª categoria — directos e especiaes com inicial D

2ª categoria — rapidos, nocturnos e especiaes com inicial R

3ª categoria — expressos, suburbios e especiaes com a inicial S

4ª categoria — mixtos de cargas preferenciaes e especiaes com as iniciaes R ou K

5ª categoria — mixtos communs e especiaes com a inicial M

6ª categoria — cargas e especiaes com a inicial C

7ª categoria — especiaes de serviço com as iniciaes I ou P

E) — quanto á direcção, isto é, em referencia ao sentido de sua circulação:

1º — impar — o que circula no sentido da kilometragem

2º — par — o que circula no sentido contrario da kilometragem

119. Trem regular é aquelle cuja tabella no horario prescreve sua circulação diaria ou em determinados dias.

120. É trem facultativo aquelle que não tem os dias de circulação indicados no horario, devendo ser annunciado quando tiver que correr.

121. Designa-se trem especial o trem não tabellado no horario, circulando mediante autorização privativa regulada nestas “Instrucções”. Os trens de serviço estão incluidos nesta designação.

122. Usar-se-á a expressão “trem do horario”, quando as disposições destas “Instrucções” abrangerem trens regulares e facultativos, indistinctamente.

123. A composição normal de um trem de passageiros é constituída de carros e se destina ao transporte de passageiros, bagagens e encomendas, effectuando em certos casos, outros transportes.

124. O trem mixto tem a composição normal formada de vagões, destinando-se ao transporte de mercadorias, encomendas, bagagens e animaes, conduzindo um ou mais carros para passageiros.

125. O trem de carga tem a composição normal composta de vagões carregados ou vasio.

126. (Trem de serviço). É o trem especial que se destina a attender aos trabalhos das Divisões da Central, comprehendido em dois grupos, a saber:

1º — o que póde ter a categoria que a autorização lhe conferir, como:

a) — de administração

b) — de inspecção

c) — de pagador

d) — de socorro

e) — outros

2º — o que circula com a 7ª categoria,

anunciado com as iniciaes I ou P, conforme a direcção em que corre:

- a) — locomotiva escoteira
- b) — automotriz vasia
- c) — automovel de linha
- d) — trem de lastro
- e) — trolley

127. O trem de administração é composto de carros serie A ou outros, para a condução do Director, Sub-Director, Chefes de Divisão e Sub-Chefes.

128. O trem de inspecção compõe-se de carros das séries A, CS ou de outras, para condução de Inspectores, Sub-Inspectores ou ferroviarios incumbidos de fiscalisação ou de qualquer serviço.

129. O trem de pagador, geralmente composto de um carro série P, destina-se a conduzir pessoal incumbido de effectuar pagamento ao longo das linhas.

130. O trem de soccorro, composto normalmente de vehiculos das séries QS, CS, VS, NS e TS, com adaptações especiaes para transporte de pessoal, ferramentas, utensilios e accessorios, rebocando ou não guindaste, destina-se a attender interrupções de linhas. O trem de soccorro póde constar apenas de locomotiva e guindaste.

(...)

134. O trem de lastro destina-se a attender a serviços da via permanente e é composto geralmente de vagões TS ou NS, conduzindo ás vezes vagão fechado VS ou QS, para abrigo de pessoal. (...)

135. Trem directo (D) — Compõe-se de carros destinados a passageiros de 1ª classe, providos de accomodações especiaes exclusivamente, e com preços fixados para o percurso total.

136. Trem rapido (R) — Trem com veloci-

dade commercial superior á dos trens de passageiros, que servem ás duas estações extremas do percurso (exceptos os trens directos) sem exclusividade de accomodações.

137. O trem nocturno (N) é o que circula, em seu maior percurso, entre 20 horas de um dia e 6 do dia seguinte, conduzindo carro dormitorio na composição.

138. Trem expresso (S) é o que attende normalmente ao transporte de passageiros entre estações consecutivas, com velocidade commercial superior á dos mixtos, não comprehendidos os trens de suburbios e de pequeno percurso.

139. Trem de suburbio (U) é o que com tarifa especial circula nos trechos ligados ás cidades de grande movimento.

140. Trem de pequeno percurso (S) — Trem expresso, circulando em certos trechos com tarifa especial. Para effeito da circulação não differe dos expressos, tendo por isso a mesma categoria.

141. Trem especial de passageiros — Sem outra restricção, é o commum, originando-se de:

- a) — composição de desdobramento de um trem do horario, de passageiros, por conveniencia de tracção;
- b) — transportes requisitados, pelas tarifas proprias, com carros apresentando ou não accomodações especiaes, tendo a composição idêntica á de qualquer dos demais trens regulares de passageiros;
- c) — transporte de enfermos, quando faça parte da composição um carro E;
- d) — transporte funebre, quando faça parte da composição um carro X ou Z.

142. Trem official é aquelle que se destina

á condução do Presidente da Republica, Governadores de Estado, Membros do Poder Executivo e altas autoridades civis e militares, circulando por ordem ou a requisiação federal ou estadoal.

143. Trem militar é o que se destina a transportar unidades militares, podendo ter a composição de qualquer especie de vehiculos.

(...)

145. Chama-se trem de percurso directo o trem de carga que se destina a attender a transportes entre a estação inicial e terminal ou entre as compositoras.

146. Trem manobreiro — Trem que faz manobras nas estações de seu itinerario para receber ou deixar vehiculos.

147. Trem preferencial — É o mixto ou de carga para transporte de leite, carnes resfriadas, verduras, frutas e outros generos dessa natureza.

(...)

V — Telegrapho

(...)

VI — Bastão-piloto (staff-electrico)

221. Os aparelhos de “bastão-piloto” ou de “staff-electrico” destinam-se ao licenciamento de trens, em linha singela, por meio de “bastão” ou “staff”, sendo constituídos das peças principaes adiante descriptas e que interessam ás explicações sobre seu funcionamento (fig. 5). Nestas “Instrucções” tal aparelhamento será sómente designado por “bastão-piloto”.

222. O conjuncto em cada estação B ou C, para licenciamento exclusivamente entre B e C, num e noutro sentido, consta

de:

- a) — estante de bastões
- b) — jogo de bastões
- c) — magneto gerador
- d) — galvanometro
- e) — indicador de trem
- f) — telephone
- g) — campainha

223. O conjuncto da estação B é ligado electricamente ao da estação C por fio metallico.

224. São accessorios para facilitar a entrega e recebimento dos bastões, na circulação de trens em transitio:

- a) — arco com estojos
- b) — permutadores

225. Como a estação B tem de licenciar trens no trecho até a estação anterior A e a estação C tem de licenciar trens para o seguinte D, com outros aparelhos semelhantes exclusivamente para cada um desses trechos, haverá em cada uma das estações B e C dois conjunctos differentes de aparelhos.

226. Assim, com excepção das estações extremas de linhas ou de trechos com esse processo de licenciamento, todas as demais estações possuirão dois conjunctos differentes para seu serviço. Um só magneto gerador serve para os dois conjunctos numa estação.

227. Ha sete typos de conjunctos differentes classificados pelas letras A até F.

228. Estante de bastões é uma peça provida de ranhuras verticaes dentro das quaes se alojam os bastões e de onde nenhum bastão póde sahir emquanto permanecer fóra um delles, que tenha sido antes retirado desse porta-bastões ou do outro igual, na outra estação. Ao

alto da estante estão dispostos o galvanometro, o indicador do trem e o interruptor e, ao lado, o telephone. Sobre a face da estante está gravada a letra do tipo do conjuncto (fig. 5).

229. O jogo de bastões é constituído em geral, de 15 bastões para cada aparelho e portanto de 30 iguaes para os dois aparelhos do mesmo typo (indicados pela mesma letra) nas estações B e C. Cada bastão é constituído de uma peça metallica cylindrica, com anneis salientes em posição adequada ao encaixe somente na estante a que pertencer o jogo, tendo gravados os nomes das duas estações (B e C) entre as quaes, exclusivamente, devem ir nos trens, representando a licença. Ha estações que têm autorização para maior numero de bastões (20 ou 25).

230. O magneto gerador de movimentação manual, serve para gerar a corrente necessaria ao funcionamento do aparelho e da campainha da outra estação. A produção de corrente e transmissão de signaes servirão para cada um dos aparelhos das estações, separadamente, conforme o botão de recalque que fôr comprimido. O magneto gerador só destrava cada um dos aparelhos, estando o botão de recalque respectivo comprimido. Cada rotação da manivella da estação B produz um toque de campainha na estação C (fig. 5).

231. Estando todos os bastões alojados nos dois aparelhos, B e C, isto é, não havendo bastão fóra, a rotação da manivella do magneto, calcado o botão relativo ao aparelho em B, a corrente gerada pela estação B, indo ao aparelho correspondente da estação C, permite a retirada de um bastão, e um somente, desse aparelho da estação C.

232. A agulha do galvanometro collocado ao alto do porta-bastões, serve para indicar que está sendo accionado o magneto

gerador. Para interromper a corrente e a agulha voltar ao centro (posição vertical) é preciso apertar o botão interruptor da corrente no alto da estante de bastões (fig. 5).

233. Indicador de trens é um mostrador com tampa de vidro, ao alto do porta-bastões (fig. 5) onde apparece uma das inscrições: “trem vindo”, “trem indo” e “trem chegou”. As duas primeiras correspondem á de “bastão fóra”, e a terceira, á de “bastão dentro”. Não é possível retirar um bastão quando se lêr uma das duas primeiras inscrições, porque existe um bastão fóra. Somente é possível retirar um bastão quando estiver no indicador dos trens a inscrição “trem chegou” ou a de “bastão dentro”.

234. O telephone, funccionando embora com a mesma linha de transmissões, não interfere na utilização dos conjunctos, servindo para communicações accessorias (fig. 5).

235. A campainha montada em uma caixa metallica ao lado do porta bastões, funciona na estação C, com um toque correspondendo a cada rotação da manivella ou — com a rotação continua — a cada interrupção dada pelo botão de recalque. Em cada estação a campainha de um conjuncto é diferente da do outro. Os signaes de campainhas devem ser transmitidos compassadamente, afim de permitir a contagem. O codigo dos signaes está no anexo nº 8.

236. Para facilitar a entrega e recebimento do bastão nos trens em transito, é utilizado um estojo de couro que, envolvendo o bastão, o prende a um arco apropriado, deixando visiveis as extremidades onde estão gravados os nomes das estações.

237. O permutador de bastões é um aparelho transmissor e receptor, collocado em um braço horisontal ligado a um poste, de altura e afastamento determinados,

ao lado da linha. O bastão no estojo, preso ao arco, é collocado na parte do aparelho “transmissor”. Na passagem da locomotiva, o aparelho simelhante nella installado colhe o bastão com o arco e deixa ficar, sobre a parte chamada “receptor”, o bastão que trazia. Em cada estação ha dois permutadores, um destinado aos trens impares, á esquerda da linha 1 e outro, destinado aos trens pares, á direita da linha 2.

238. Suppondo que, nos dois aparelhos iguaes (E), assignalados na fig. 5, installados nas estações B e C, estão alojados todos os bastões, as inscrições nos indicadores de trens são “trem chegou” e “bastão dentro” e a agulha do galvanometro está em repouso, na posição vertical.

239. Para retirada de um bastão é necessario apenas fazer passar a corrente pelo mecanismo da estante de bastões, havendo naturalmente a troca de signaes convencionaes, para a acção conjuncta das duas estações.

240. Desejando-se na estação B tirar um bastão, para entregal-o a um trem de B para C, proceder-se-á assim:

- a) — será comprimido o botão de recalque do magneto gerador do lado que accionar o aparelho “E” ligado ao aparelho “E” da estação C.
- b) — por meio de rotação da manivella será chamada a estação C. O signal de chamada ou atenção está indicado no anexo nº 8.
- c) — ouvida a resposta da estação C, por meio do signal de sciente (anexo nº 8) produzido pela estação C, da mesma fórmula explicada nas letras a e b, a estação B transmitirá o numero de signaes convencionaes que signifiquem pedido de licença, ainda por meio da rotação do magneto e, pelo telephone, da-

rá as indicações precisas sobre o trem a circular (Letras a e b).

- d) — na estação C, para permitir a retirada do bastão do aparelho da estação B, será dada rotação continua á manivella do magneto gerador, comprimindo sempre o botão de recalque correspondente, até que a agulha do galvanometro volte á posição vertical.
- e) — na estação B, estando a agulha do galvanometro com indicação de corrente, será retirado o bastão e, immediatamente apertado o botão interruptor, existente no alto da estante de bastões. Isso servirá para fazer a agulha do galvanometro retornar á posição vertical, avisando tambem a estação C.

241. Com o funcionamento indicado nos numeros anteriores, as inscrições passam a ser, no indicador de B — “bastão fóra” e “trem indo”; e no indicador do aparelho de C, “bastão fóra” e “trem vindo”. Essas inscrições permanecerão até que o bastão seja alojado no aparelho de C ou, não sendo utilizado para licenciar o trem, volte a entrar no aparelho de B.

242. Para entregar o bastão ao machinista, mesmo no caso de parada dos trens em que tal entrega se fizer em mão será utilizado o estojo de couro que o envolve e o arco para segural-o. Para os trens em transito a entrega e recebimento serão feitos com o auxilio de permutadores.

VII — Selectivo

(...)

VIII — Signaes e signalisação

(...)

IX — Diversos

(...)

Parte segunda — Circulação

601. Entende-se, nestas “Instruções”, por “circulação”, qualquer movimentação, nas linhas da Central, de material rodante ou de trens, pertencentes á Central ou a outras estradas de ferro.

602. Os serviços de circulação compreendem:

- a) — a autorização dos trens com a organização das tabellas que devem cumprir e as normas geraes a attender na circulação;
- b) — as providencias que permittam a circulação autorizada, com segurança e regularidade, e as medidas que attenuem as consequencias de irregularidades inevitaveis;
- c) — a movimentação do material rodante e dos trens nas estações ou nos desvios ao longo da linha.

Esses tres grupos de serviços estarão nestas “Instruções” incluídos nos capitulos seguintes:

- I — autorização de trens
- II — execução da circulação
- III — manobras

I — Autorisação de trens

603. A autorização do trem é a ordem da autoridade competente para a sua circulação, indicando as condições que devem ser attendidas.

604. Trem algum circulará sem autorização.

605. A autorização de um trem regular é sua tabella, constante do horario.

606. A autorização de um trem facultativo é sua tabella constante do horario, completada pela circular de annuncio dos dias em que correr.

607. A autorização de um trem especial é a circular XY, cuja expedição está regulada nestas “Instruções”.

A) Tabellas

608. Tabella é o conjuncto de indicação regulando completamente a circulação de um trem, desde sua formação até o fim do itinerario.

609. Horario é a reunião methodica das tabellas de uma ou mais categorias de trens regulares e facultativos, circulando em uma linha da Central n° 24).

610. São indicações essenciaes, em uma tabella: o prefixo, o movimento, o itinerario e, em determinados trechos, a linha de circulação.

São indicações complementares, para a circulação regular: os cruzamentos, as passagens e a composição, quando essa não esteja expressa no prefixo.

São accessorias as indicações de correspondencias, accommodações offerecidas, natureza do transporte, serviço de tracção e manobras.

611. A cada tabella corresponde um só trem, symbolisado pelo prefixo, correndo na mesma bitola, sem baldeação e na mesma direcção.

612. Prefixo do trem é a denominação symbolica de cada trem. É formado de letras e algarismos que determinam, para cada dia, um só trem em toda a Central, indicando sua categoria, classe, antureza do transporte, linha que percorre (n° 24), direcção da circulação e, ás vezes, a

ordem de successão a outros de igual classificação.

613. Movimento é a indicação do dia da circulação do trem e das horas de chegada e partida nas estações do itinerario.

614. O itinerario é a indicação dos nomes de todas as estações e estribos, na ordem em que se succedem, conforme a direcção do trem, no percurso em que mantem o mesmo prefixo.

615. A designação da linha em que deve circular só constará quando ocorrer em trecho que não seja de linha singela.

616. Dá-se o nome de cruzamento quando dois trens, um impar e outro par, venham a se encontrar simultaneamente nas linhas principaes de uma estação de linha singela. Está incluído nesta denominação, o caso do trem que aguarda a chegada de outro de direcção differente, para partir de sua inicial.

617. Há passagem quando dois trens da mesma direcção (pares ou impares) se achem simultaneamente nas linhas principaes de uma estação. Está igualmente incluído nesta denominação o caso do trem que aguarda a chegada de outro da mesma direcção para partir de sua inicial.

(...)

B) Trens do horario

626. O horario cuja organização é referida nestas “Instruções” é destinado ao uso do pessoal, devendo, portanto, conter todas as indicações (essenciaes, accessorias e complementares) quer na propria folha em que estejam os itinerarios, quer em folheto em separado.

627. O horario para uso do publico, sómente conterá indicações relativas a trens de passageiros ou mixtos, dispensadas as indicações de cruzamentos, passagens e serviços de tracção, e tendo bem

accentuados os esclarecimentos sobre accommodações e natureza do transporte.

(...)

631. Os ramaes de São Paulo, Mangaratiba e Paracamby, para effeito de organização de horarios, consideram-se tendo a estação inicial do Rio; o ramal de Lima Duarte, em Juiz de Fóra; o ramal de Bananal, em Barra Mansa; os ramaes da Rio d'Ouro, em Francisco Sá; e o ramal de Bello Horizonte, em Lafayette.

632. Nas tabellas de trens regulares, desde que não haja indicação dos dias em que correm, subentende-se que são diarios.

633. Os trens facultativos devem ter essa indicação logo abaixo do prefixo.

634. Os prefixos dos trens do horario conterão duas letras apenas: a inicial indicará a classe e categoria do trem e a outra, a linha ou ramal de circulação. Nos trens da linha do Centro omitta-se a segunda letra.

635. Servem para inicial de prefixo as seguintes letras, com a significação respectiva de classe e categoria:

- D — directo, 1ª categoria
- R — rapido, 2ª categoria
- N — nocturno, 2ª categoria
- S — expresso, 3ª categoria
- U — suburbios, 3ª categoria
- F e K — mixto e carga preferenciaes, 4ª categoria
- M — mixto, 5ª categoria
- C — carga, 6ª categoria

636. São letras indicativas de linha (n° 24) de circulação as que constam na coluna propria do annexo n° 1. Nos trens de horario, não será utilizada a letra E,

que consta daquelle annexo para a linha do Centro, e que servirá sómente para trens especiaes.

637. A numeração impar, a partir de 1, será applicada aos trens impares que tenham as mesmas letras no prefixo, na ordem de successão de partida de cada estação inicial, podendo ser essa ordem alterada para os facultativos.

638. A numeração par, em identicas condições do n° 637, a partir de 2, será applicada aos trens pares, devendo quanto possivel ser reservado o numero par consecutivo para a volta de um trem impar.

639. A numeração consecutiva impar, terá inicio para os trens que partam da estação de menor kilometragem, e successivamente para as demais no sentido da kilometragem. Assim, por exemplo, os mixtos da linha do Centro que partam do Rio terão os prefixos M-1 e M3; depois de Belém, M5; em seguida de Barra M-7 e assim por diante. A numeração consecutiva par, inversamente do que está dito acima, terá inicio com o trem que partir da estação de maior kilometragem.

640. A numeração só recomeça, em cada dia, a partir de 1 ou 2, quando haja differença de letras de prefixo.

C) Trens especiaes

(...)

D) Composição dos trens

(...)

762. A entrega ao chefe do trem do boletim de composição e a collocação, nos logares proprios, dos signaes de trem “completo”, significam que já foram tomadas as providencias relativas á autorisação da circulação desse trem, faltando

apenas o licenciamento para sua partida. Sem o boletim de composição e sem o signal de “completo”, o material rodante que se movimentar, ainda que seja sobre linhas principaes, não constitue um trem por faltar-lhe o seu caracteristico essencial que é a autorisação.

II — Execução

781. Estão comprehendidas neste capitulo as disposições relativas á realização da circulação, com a garantia de segurança e a regularidade prevista na autorisação dos trens. Dahi a distribuição do assumpto sob dois titulos:

- a) — segurança da circulação
- b) — regularidade da circulação

A) — Segurança

782. A segurança da circulação, quanto ás providencias que cabem á Divisão, consiste, principalmente em permittir, que sómente um trem entre de cada vez, num trecho de linha livre, ou inversamente, não permittir que qualquer trem entre num trecho de linha impedida.

783. A linha considera-se livre entre dois pontos, quando não houver nenhum trem ou material rodante entre elles, ou ainda si não fôr conhecida a existencia de obstaculo, que impeça a marcha de um trem nesse trecho.

784. Diz-se que está impedida a linha, entre dois pontos, quando nella estiver um trem ou material rodante, circulando ou não, ou quando existir qualquer obstaculo que impeça o rolamento das rodas sobre os trilhos, ou que atinja, em qualquer ponto, o gabarito de que trata o n° 1.362, fig 22.

785. Para assegurar e facilitar a circulação dos trens e do material rodante as

linhas são divididas em “trechos de circulação”, limitados por dispositivos de communicações ou signaes que controlam a entrada dos trens em cada um. Para efeito da applicação das medidas de segurança e em relação á situação dos trechos, a circulação pôde-se dar:

- a) — entre estações;
- b) — nas estações.

786. A circulação entre “estações”, considerada a direcção do trem, se realiza no percurso que vae do ponto em que o trem recebe o signal de partida de uma estação até o ponto de parada, na estação consecutiva, geralmente onde recebe tambem o signal de partida.

(...)

789. Ponto de parada é o ponto da linha, da estação, onde deve parar a frente da composição de um trem, que, no caso mais commum, é o limpa-trilhos da locomotiva. Tal posição pôde estar assignalada por uma placa indicativa. Na falta dessa placa será obedecido o signal vermelho que fôr apresentado. Ainda na falta desse signal, a parada deve se dar de forma que fique todo o trem entre marcos e se facilite o embarque ou desembarque aos passageiros e os serviços de carga e descarga.

(...)

1º) — Entre estações

796. Todo material rodante, embora não satisfazendo ás condições de autorisação (n° 603) que determinam a designação de “trem”, quando circular entre estações obedecerá em tudo ás disposições attinentes aos trens, quanto á segurança.

797. Nenhum trem pôde entrar num trecho entre estações, sem que esteja a linha livre nesse trecho, salvo nos casos de emergencia claramente enumerados

nestas “Instruções”.

798. O conjuncto de medidas para assegurar a um trem a circulação entre estações em linha livre, chama-se licenciamento.

799. O documento apropriado ou o bastão-piloto, entregues ao machinista, ou ainda o signal convencional apresentado ao mesmo, exprimindo que as providencias de licenciamento estão ultimadas, chama-se licença.

800. A licença é portanto a communicação ao machinista de que seu trem pôde circular entre dois determinados pontos da linha, a qual está livre entre esses pontos.

801. Trem algum poderá partir de uma estação sem estar devidamente licenciado, e não poderá prosseguir além do ponto que sua licença permitta attingir, sem que obtenha nova licença.

802. Não deve ser confundida a autorisação (n° 603) com a licença. A denominação “trem” já significa que existe autorisação para circular desde a inicial até a terminal, mas sua marcha só pôde se realizar, dentro de cada trecho, mediante licença.

(...)

808. Perde o direito á licença antes de attingir a estação seguinte depois de ter iniciado a marcha, sómente depois de recuar para a estação de onde partira licenciado. Emquanto o trem estiver no trecho, parado ou em movimento, prevalece a licença.

(...)

817. Para facilidade de exposição dos processos de licenciamento fica considerado que as operações se realisam entre duas estações consecutivas quaesquer B e C, sendo B a estação de partida e C a estação de chegada do trem, que tenha ou não parada em qualquer das duas.

818. O licenciamento obedecerá a um dos processos seguintes, de acordo com os aparelhamentos utilizados nos trechos de circulação:

- a) — telegrapho;
- b) — bastão-piloto;
- c) — sinalização;
- d) — condicional.

819. Os trechos em que cada um dos tres processos de licenciamento é utilizado na Central consta do anexo n. 4.

a) — Licenciamento pelo Telegrapho

826. O licenciamento pelo telegrapho se realiza entre duas estações consecutivas B e C, assegurando a circulação de um trem, pela condição de não ser concedida licença a outro na mesma linha, num ou noutro sentido, enquanto tiver validade a licença concedida ao primeiro.

827. A validade da licença cessa somente depois que o trem atinge o ponto de parada da estação C, embora como já ficou explicado nos ns. 806 e 807, tenha sido obrigado a parar em qualquer ponto do percurso, de B até C, inclusive no signal fixo de entrada de C, respeitadas as disposições dos ns. 791, 803 e 804.

828. O processo de licenciamento pelo telegrapho compreende, para cada trem, a troca das seguintes comunicações entre as duas estações:

- a) — pedido de licença formulado pela estação B;
- b) — resposta ao pedido de licença, dada pela estação C;
- c) — aviso de partida do trem dado pela estação B;

d) — aviso da chegada do trem dado pela estação C.

829. A ordem de sucessão dessas comunicações, para cada trem, na fita telegraphica deve ser aquella em que estão apresentadas no n. 828. Será rigorosamente observado que os avisos previstos nas letras “c” e “d” do mesmo numero, se transmitam realmente depois da partida e da chegada dos trens e nunca por previsão.

830. O processo de concessão de licença compreende as quatro comunicações estabelecidas no n. 828. Póde, entretanto, ser cancellada a licença antes de serem transmitidas as quatro comunicações, o que permittirá o licenciamento para outro trem entre B e C, nos seguintes casos:

- a) — havendo negação de licença na comunicação referida na letra “b” do n. 828, o que exige da estação B immediata resposta nestes termos: “sciente da negação licença para tal trem — assinatura”;
- b) — depois de concedida a licença, tendo o trem interrompido o percurso, por ter de demorar além do tempo previsto, ou por ter sido suprimido, na estação B. É necessario que conste no logar da comunicação prevista pela letra “c” do n. 828 o aviso de que o trem não partiu, o que constará de um SE dirigido á estação C, cancelando a licença concedida;
- c) — depois de feitas as tres primeiras comunicações, o trem não attingindo a estação de chegada C, por ter recuado, a estação de partida B dará aviso e a de chegada C cancellará a licença. Si ficar parado o trem na linha, prevalece a licença, fazendo-se a circulação de outros trens (de soccorro, machina de recurso, etc.) mediante licença condicional (n. 910). No caso de che-

gar incompleto o trem, a licença prevalecerá até que a linha fique livre.

831. O pedido de licença (PL) deve ser formulado com a antecedencia sufficiente para não retardar a partida do trem, e no caso de haver negação da licença, poderem ser tomadas providencias para desvio, crusamento ou passagem.

832. No caso geral, de estações de pouco tempo de parada de trens, o pedido de licença deve ser feito antes da chegada do trem á estação, não convindo porém que o seja mais de 10 minutos antes da hora de sua partida presumida ou de tabella.

833. Os telegramas de pedido de licença (PL) obedecerão ás seguintes fórmulas:

1º) — para trens de tabella fixas (n. 1.053):

- a) — estando á hora: “Hora — minutos — PL — prefixo do trem”. Exemplo — Ás 13.05 — PL — S.1?;
- b) — estando atrasado: “Hora — minutos — PL — prefixo do trem atrasado”. Exemplo — Ás 22.36 — PL — N.5 atrasado?

2º) — para os trens especiaes com tabella variavel, inclusive os de 7ª categoria, será indicada a hora em que são esperados, e estando já na estação, essa circumstancia será representada pela palavra “aqui”:

- a) — trem esperado: “Hora — minutos — PL — prefixo do trem — ás horas — minutos”. Exemplo — 6.32 — PL — MEW-51 — ás 6.40;
- b) — trem na estação: “Hora — minutos — PL — prefixo do trem aqui”. Exemplo — 10.20 — PL — PMK 14.28 aqui

834. A resposta ao pedido de licença deve ser dada com toda brevidade pela estação C e póde ser affirmativa, concedendo a licença, ou negativa, negando a licença. As expressões usadas para conceder licença ou para negal-a são respectivamente: “Póde” e “Não tem licença”. No caso de negativa a resposta terá o prefixo RPL.

835. Concedida a licença, o trecho entre estações não poderá ser utilizado para qualquer circulação até que o trem licenciado venha a occupal-o. Negada a licença, é porque o trecho entre estações está ou vae ficar impedido antes de decorrido o tempo necessario para o trem attingir a estação C.

836. A licença deve ser concedida ou negada, sem a declaração de dependência a qualquer circulação de outro trem.

837. Para maior garantia, quanto a estar a linha livre, a resposta affirmativa ao pedido de licença, deve ser precedida da indicação da hora de chegada do ultimo trem na estação C.

838. A resposta negativa ao pedido de licença, deve conter o motivo por que é negada, sendo acusada pela estação B como está previsto no n. 830, letra “a”.

839. Os telegrammas de resposta a pedidos de licença obedecerão ás seguintes fórmulas:

1º) — concedendo a licença: “Entrou tal trem completo ás tantas horas (si tiver havido cruzamento deve haver referencia ao outro trem); ás tantas horas tal trem póde”. — Exemplo: A estação B pede para o trem DP-1: “Ás 2.05 PL DP.1”. A estação C responde: “E NP-3 completo á 1.30 á hora; ás 2.16 DP.1 póde”.

2º) — negando a licença: “RPL — Entrou tal trem ás tantas horas; ás tantas horas tal trem não tem li-

cença, porque linha interrompida tal kilometro, aviso do feitor de tal turma”.

840. O aviso de partida do trem será dado logo que o trem tenha transposto o signal de partida da estação e obedecerá á seguinte fórmula, á qual será acrescentada a indicação de série e número do último vehiculo, quando houver falta de signal de completo. Fórmula: “Partiu ás tantas horas tal trem”. Exemplo: “S ás 23.50 NP.2”.

841. A estação C que receber o aviso deve responder “Sciente” (. . . — .)

842. Conhecida a hora da partida ou recebido o aviso dessa partida, serão feitos pela estação C os signaes convençionaes, e dadas as providencias para a entrada do trem.

843. O aviso de chegada do trem será dado á estação de partida B pela estação C, depois do trem haver attingido o ponto de parada e estar dentro dos marcos, si tiver parada prevista nessa estação, ou si houver transposto a chave de sahida, quando fôr em transitio. Em qualquer caso deve sempre ser verificado si o trem está completo.

844. Tendo a estação C de conceder ou pedir licença para outro trem procedente de B, fará o aviso de chegada no mesmo telegramma de resposta da licença. Si não houver licença a conceder no decurso de meia hora depois da chegada do primeiro trem, será dado esse aviso pela fórmula seguinte: “Entrou ás tantas horas tal trem”. Exemplo — “E ás 20.30 N.2”.

845. O aviso de chegada dado isoladamente, não exime de incluir essa chegada na primeira resposta de concessão de licença, ou no primeiro pedido de licença.

846. Os avisos de partida e chegada devem ser transmitidos nas condições anteriores, si houver cessada a interrupção do telegrapho, logo após a partida ou

chegada do trem que tenha circulado sem a licença telegraphica.

847. Durante o processo de licenciamento constituído pelas communicações de que tratam os numeros anteriores, serão feitos nas estações B e C os registros das horas dessas communicações e do prefixo do trem, nas columnas proprias dos livros RT-31 e RT-32. O primeiro desses livros ficará a cargo do responsavel pelo movimento de trens e o segundo, a cargo do encarregado do telegrapho. Si essas duas funções forem exercidas pelo mesmo agente, haverá apenas um livro, servindo aos dois fins.

848. No livro RT-31 na estação B, antes de ser registrado o pedido de licença para um trem de B para C, já deve estar mencionada na linha e columna proprias a hora de entrada em B, do ultimo trem de C para B.

849. No livro RT-32 na estação C, antes de ser concedida a licença de um trem de B para C deve constar, na linha e columna proprias a hora do ultimo trem entrado em B ou do ultimo pedido de B para C.

850. Concedida a licença, serão registradas nos livros RT-31 da estação B e RT-32 da estação C a hora da partida do trem licenciado de B para C.

851. Analogamente se procederá para com os trens circulando de C para B, fazendo-se os registros nos livros RT-31 da estação C e RT-32 da estação B.

852. Da resposta affirmativa ao pedido de licença e dos registros nos livros RT-31 e RT-32, decorre a extracção do documento de licença, num dos talões TT-4 ou TT-5, cuja primeira via ou original será entregue ao machinista e cuja cópia ficará sempre no talão. No caso do TT-5, uma copia será entregue tambem ao chefe do trem, si houver.

853. A licença será escripta a lapis tinta, de fórma bem legivel, com os nomes das

estações por extenso e todos os claros preenchidos, sem rasura ou emenda, nem mesmo a carmim. As cópias serão obtidas a papel carbono de duas faces.

854. Si alguma duvida tiver o machinista sobre a clareza dos dizeres ou sobre emendas ou rasuras, poderá pedir outra licença, devendo ser attendido com a devolução da primeira.

855. O talão TT-4 será utilizado todas as vezes que não houver qualquer recommendação quanto á redução de velocidade, parada em ponto da linha ou outra dessa natureza.

856. O aviso de falta dagua em alguma tomada dagua do percurso, quando do conhecimento da estação, bem como os cruzamentos e passagens em linhas normaes na estação seguinte, devem constar do TT-4.

857. O talão TT-5 será utilizado para a extracção de licença, quando tenham de ser lançadas recommendações sobre entrada em linha contraria, velocidade reduzida ou parada em qualquer ponto da linha.

858. Não é permittido, sob qualquer pretexto, utilizar os talões TT-4 e TT-5 para outros fins não discriminados nestas “Instrucções”.

b) Licenciamento pelo Bastão-Piloto

861. O licenciamento pelo bastão-piloto se realisa entre duas estações consecutivas B e C, em linha singela, assegurando-se a circulação de um trem portador de um bastão, com os nomes dessas duas estações gravadas, pela impossibilidade de retirar outro bastão de um dos dois aparelhos, emquanto estiver fóra aquelle bastão.

862. Entre as duas estações B e C não podem existir estações fechadas pelo regimen do “Póde”, salvo com applicação de aparelhamento especial.

863. O bastão constitue a licença e, quando entregue ao machinista, permite que o trem circule entre a estação B em que recebe o bastão até a outra C cujo nome está gravado no bastão respeitadas sempre as restricções dos ns. 791, 803 e 804.

864. Nos trechos de licenciamento pelo bastão-piloto, nenhum trem poderá circular sem que seu machinista tenha o bastão apropriado ao trecho, salvo nos casos em que se applicar o licenciamento condicional.

865. O processo de licenciamento por bastão-piloto comprehende as seguintes operações entre as duas estações B e C, tendo o trem de circular de B para C:

- a) — a estação B transmite o signal de “atenção” á estação C (annexo n. 8);
- b) — a estação C, attendendo ao signal de que trata a lettra anterior, responde com o signal de “sciente” (annexo n. 8).
- c) — a estação B dará o signal de pedido de licença (annexo 8), avisando pelo telephone o prefixo do trem e atrazo si houver;
- d) — si a licença puder ser concedida, a estação C dará a signal de “sciente” e girará a manivella do magneto até que a agulha do galvanometro volte a vertical, e as inscrições dos indicadores dos trens mostrem que foi retirado o bastão;
- e) — si a licença não puder ser concedida, sem qualquer informação prévia da estação B, a estação C, em vez de proceder como está dito

na letra anterior, dirá pelo telephone o motivo de não poder conceder a licença;

- f) — a estação B, depois do signal de “sciente” de que cogita a letra “d”, retirará o bastão e apertará o interruptor para a indicação do galvanometro da estação C;
- g) — logo que haja a partida do trem da estação B, esta transmittirá á estação C o signal de “trem no trecho”, dando outras informações pelo telephone si forem necessarias;
- h) — a estação C responderá a esse signal com o de “sciente”;
- i) — chegando o trem á estação C, esta transmittirá á estação B o signal de “trem entrou completo”, logo depois de ter collocado o bastão no porta-bastões ou fará a comunicação pelo telephone;
- j) — a estação B responderá com o signal de “sciente”.

866. A operação se resume no exemplo dado no seguinte quadro, quando ha concessão de licença:

1 Attenção	2 Sciente
3 Pedido de licença	4 Sim
6 Retirada do bastão e interrupção da corrente	5 Rotação continua para destravar o aparelho em “B”
7 Trem partiu (Trem no trecho)	8 Sciente
10 Sciente	9 Chegou trem completo

867. Para cada trem que circula, será pedida a licença como determinam estas “Instruções”, não sendo permittido no caso de cruzamento, aproveitar o bastão do trem que chegou para entregar-o ao trem que vae partir, sem que esse bastão

entre no aparelho.

868. Os pedidos de licença serão feitos com a antecedencia e com as formalidades de registro determinadas para o licenciamento pelo telegrapho, utilizando-se assim os livros RT-31 e RT-32. Os demais lançamentos usados no processo de licenciamento pelo telegrapho, applicaveis no licenciamento por bastões, serão feitos tambem nesses livros.

869. Recebido o arco com o bastão, deverá o machinista verificar immediatamente se nelle estão gravados os nomes das estações entre as quaes vae circular o trem, e si no bastão estiverem gravados nomes de outras estações, deverá elle exigir da estação novo bastão.

870. Si o trem seguir com o bastão que não lhe pertença, a circulação dos trens deixará de ser feita com o licenciamento pelo “bastão-piloto” para se feita pelo telegrapho, até que seja o referido bastão devolvido á estação de que proceder. Quando se verificar tal irregularidade, o bastão erradamente recebido em B, deve ser entregue em C, para devolução por qualquer meio a B, devendo a respeito ser feita comunicação á Inspectoria.

871. No caso de bastões extraviados, quando encontrados, devem ser entregues a uma das estações cujos nomes estão nelles gravados, sendo logo guardados, sob chave, até o comparecimento do encarregado de collocar-os nos aparelhos.

872. Um trem deixando de partir depois de licenciado, ou sendo obrigado a regressar á estação de procedencia, será reposto o bastão no aparelho, dando-se á estação que concedeu a licença, aviso de annullação da mesma.

873. Quando vierem a faltar bastões em uma estação, será pedida a presença do conservador do trecho afim de retirar os bastões accumulados noutra. Retirados

os bastões pelo conservador, deverá este passar recibo dos mesmos, e levar-os á estação em que faltavam, exigindo tam-

bem recibo.

(...)

Anexo 1 — Linhas da Central (Troncos e ramaes)				
Designação			Nomes das estações extremas	
Nº	Nome	Letra	Kilometragem	
			Menor	Maior
Grupo A				
1	Linha do Centro	E	D. Pedro II	Bello Horizonte
2	Linha até Campinho	-	D. Pedro II	Campinho
3	Linha até Deodoro	D	D. Pedro II	Deodoro
4	Linha até N. Iguassú	M	D. Pedro II	Nova Iguassú
5	Ramal de Mangaratiba	S	Deodoro	Mangaratiba
6	Ramal de Paracamby	M	Belém	Paracamby
7	Ramal Lima Duarte	J	Bemfica	Lima Duarte
8	Ramal Piranga	R	S. Dumont	Mercês
9	Linha de S. Paulo	P	Barra do Pirahy	Norte
10	Variante de Poá	P	Calmon Vianna	Sebastião Gualberto
11	Ramal de Piquete	Q	Lorena	Piquete
12	Ramal de Bananal	N	Barra Mansa	Bananal
Grupo B				
13	Linha Auxiliar	A	Alfredo Maia	Porto Novo
14	Variante de C. Barros	A	Costa Barros	S. Matheus
15	Ramal de Stª Rita Jac.	V	G. Portella	Stª Rita Jacutinga
16	Ramal Affonso Arinos	T	Valença	Affonso Arinos
17	Linha Therezopolis	Z	Piedade	Varzea
18	Linha Rio d'Ouro	X	Francisco Sá	S. Pedro
19	Linha até Tinguá	X	J. Bulhões	Tinguá
20	Linha até Xerem	X	B. Roxo	Xerem
Grupo C				
21	Linha do Centro	E	Lafayette	Montes Claros
22	Ramal de B. Horizonte	B	G. Carneiro	B. Horizonte
23	Ramal de P. Nova	O	Burnier	P. Nova
24	Ramal de Stª Barbara	F	Sabará	São José da Lagôa
25	Ramal de Diamantina	H	Corintho	Diamantina
26	Linha de Pirapora	G	Corintho	Pirapora

Observações:

A — A indicação da coluna (2) é a segunda letra usada nos prefixos dos trens caracterizando a linha.

B — As linhas dos grupos B e C são todas da bitola estreita e as do grupo A são da bitola larga, com excepção dos ramaes

de Piranga, Piquete e Bananal.

C — Nos trens regulares e facultativos da Linha do Centro (Ns. 1 a 21) não é utilizada a letra E.

D — As estações de S. Diogo, Maritima, Triagem e A. Maia estão ligadas a inicial D. Pedro II, por linhas de bitola larga, servindo tambem de iniciaes e terminaes, sem com isto constituirem linhas ou ra-

maes.

E — As estações de Horto Florestal e Independencia são respectivamente as extremas das linhas do Centro (bitola larga) e Linha de Pirapora, não sendo entretanto terminaes de trens regulares ou facultativos.

F — Pelas variantes de Costa Barros e Poá circulam os trens que tiverem sua indicação no horario.

G — Para effeito de organização do horario as linhas dos ramaes de Mangaratiba, Paracamby e linha de S. Paulo, teem inicio em D. Pedro II, a do ramal de Lima Duarte em Juiz de Fóra e a do ramal de B. Horizonte em Lafayette.

H — As linhas do ramal de Bananal, Stª Rita de Jacutinga e do ramal de Bello Horizonte possuem bitola mixta respectivamente nos trechos de Barra Mansa a Saudade, Barão de Vassouras a Juparanã e de Lafayette a Joaquim Murinho.

Centro-Oeste

<http://br.geocities.com/frcavalcanti>

frcavalcanti@uol.com.br

Caixa Postal 656

70359-970 Brasília, DF

Para impressão:

Página formato A4 (21 x 29,7 cm)

Margens : 1,5 cm no alto

Margens: 1 cm à direita, à esquerda e embaixo

