

Maquinistas denunciam má sinalização na Linha do Norte

IP nem sempre comunica ao computador de bordo dos comboios as limitações de velocidade na via, deixando ao maquinista a responsabilidade única, sem redundância de segurança, de as fazer cumprir

Ferrovias
Carlos Cipriano

“Isto parece uma lista telefónica!”. O desabafo do maquinista, na Estação de Santa Apolónia, prestes a partir para mais uma viagem para o Porto, resulta da surpresa pelas várias páginas do modelo que o operador de circulação lhe acaba de entregar e que este terá de assinar. Nele constam as limitações de velocidade (afrouxamentos) que o comboio terá de cumprir ao longo da Linha do Norte, devido a obras em alguns troços ou por a via se encontrar degradada.

Em situação normal, os afrouxamentos seriam comunicados ao Convel (Controlo de Velocidade), um computador de bordo que avisa o maquinista das restrições da circulação e que, no limite, faz parar o comboio se este não as cumprir. Mas esta importante redundância na segurança ferroviária nem sempre está assegurada. Em comunicado, o Smaq (Sindicato dos Maquinistas) queixa-se de que a Infra-estruturas de Portugal (IP) nem sempre sinaliza nos locais os troços com afrouxamentos nem providencia a comunicação ao Convel.

“A probabilidade de o maquinista se esquecer dessa limitação a cumprir, por exemplo, 300 quilómetros a jusante da estação de partida, e mais de duas horas depois do início da marcha do comboio, é significativa”, diz o comunicado. “Mesmo na maioria dos casos em que a mente treinada do maquinista, antes de atingir a distância de frenagem necessária, faz subir essa informação à sua memória de curto prazo, desencadeada por qualquer etiqueta de memória ou mnemónica habitual utilizada por este, qualquer acontecimento superveniente é suficiente para a memória de curto prazo, que é limitada, se sobrepôr à informação de afrouxamento a cumprir”. E dá os exemplos de uma lâmpada sinalizadora de uma avaria que se acende subitamente, uma informação nova no *display*, ou uma chamada de rádio solo-comboio vinda do Centro de Comando Operacional.

Os maquinistas lembram que os comboios mais rápidos em Portugal



Velocidade máxima dos comboios no país atinge 220 km/hora

circulam à velocidade máxima de 220 km/hora e percorrem 61 metros em cada segundo, o que dá ideia da importância do Convel para colmatar falhas no cumprimento das limitações de velocidade.

“Esta prática representa uma imputação indevida de todo o risco envolvido a um único agente – o maquinista – ser humano tão falível como qualquer outro. Esta foi, como sabemos, a causa subjacente ao fatídico acidente ocorrido em 2013 em Santiago de Compostela, na Galiza”, recorda o comunicado.

Outra prática que o Smaq denuncia tem a ver com os afrouxamentos nos troços em obras (destinados a proteger os trabalhadores de via) que deveriam ter sinalização vertical e comunicados ao Convel sempre que estes se prolonguem por períodos superiores a seis horas. No entanto, nem sempre assim acontece. O

Maquinistas dizem que há “práticas inseguras” na sinalização de limitações de velocidade na Linha do Norte

comunicado revela que “nas obras em curso na Linha do Norte deparamos diariamente com as mesmas limitações de velocidade durante dias, e mesmo semanas a fio, sem ser instalado qualquer tipo de sinalização ou protecção pelo Convel”. Isto acontece porque os empreiteiros interrompem diariamente as obras por um curto período para assim não ultrapassarem as seis horas regulamentares que obriga a estabelecer mecanismos de protecção. “São formas de torcer a regra e contrárias ao espírito de segurança pretendido”, dizem os maquinistas. A excepção, que é a não-sinalização dos afrouxamentos temporários, transformou-se em regra.

A direcção do Smaq, que entende que estas situações demonstram “uma perigosa falta de sensibilidade para a com a segurança do sistema

ferroviário”, diz que está a avaliar com o seu gabinete jurídico “medidas concretas a tomar de forma a obrigar a IP a alterar estes procedimentos” que consideram “incorretos”. Estas preocupações evidenciam uma prática sindical diferente da parte dos representantes dos maquinistas, que há seis meses elegeram uma nova direcção no Smaq, a qual não se centra exclusivamente nas questões salariais, trazendo para a agenda questões relativas à segurança de passageiros e ferroviários.

O PÚBLICO contactou o IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes) que é a autoridade nacional de segurança ferroviária e que reconhece implicitamente o problema. Fonte oficial daquele instituto revela que foi criado em 2017 um grupo de trabalho com a participação de técnicos da área da segurança de operadores ferroviários e da IP “com o objectivo de avaliar o problema e propor medidas concretas de mitigação de risco” e do qual resultaram já propostas de alteração que incluem “regras mais restritivas” referentes às limitações de velocidade. Estas propostas já foram validadas pela ERA (Agência Ferroviária Europeia) e deverão entrar em breve em vigor.

Por sua vez, a IP confirmou ao PÚBLICO a participação nestas reuniões coordenadas pelo IMT e conta que recebeu no dia 14 de Outubro o aval da ERA para poder implementar em Portugal as alterações que vão ao encontro das preocupações dos maquinistas.

Já o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários respondeu ao PÚBLICO que esta matéria, por não se tratar de nenhum acidente ou incidente que a legislação atribua o dever de investigar, é da competência do gestor da infra-estrutura (IP), dos operadores afectados e da Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária, a quem compete a obrigação de supervisionar e garantir a segurança da operação ferroviária.

O PÚBLICO contactou a CP, por ser o maior operador ferroviário e o mais afectado pelas falhas de segurança denunciadas pelo Smaq, mas não obteve resposta em tempo útil.