

Acidente na linha da Lousã



Cinco mortos e dez feridos foi o balanço do acidente ocorrido em Abril, no ramal da Lousã, em consequência da colisão frontal de duas automotoras Allan. Segundo o relatório preliminar, a colisão deveu-se “ao desrespeito, por parte do comboio de passageiros, da regulamentação em vigor que obriga a aguardar na estação da Lousã a chegada do comboio de formação de maquinistas”.

(págs. 2 e 3)

Sangfer no feminino

A primeira colheita de sangue efectuada exclusivamente em mulheres ferroviárias, para ajudar a suprir a falta que todos os anos se verifica nos nossos hospitais, sobretudo no período de Verão, decorreu em Maio, nas instalações do Clube Ferroviário em Lisboa.

(pág. 8)



Menos comboios entre Aveiro e Ovar

Devido a obras de modernização na linha do Norte, no troço entre Aveiro e Ovar, deixam de circular diversos comboios suburbanos, entre sexta-feira e domingo, desde 26 de Abril até ao final do corrente ano.

(pág. 6)

Causou cinco mortos e dez feridos

NOTÍCIAS Acidente

Erro humano na origem

Cinco mortos, todos ferroviários (três da Fernave, um da CP e um da Refer) e dez feridos, um dos quais em estado grave, é o balanço do acidente ocorrido no dia 4 de Abril, no ramal da Lousã, em consequência da colisão frontal de duas automotoras Allan.

Faltavam cinco minutos para as catorze horas quando, junto do lugar do Casal do Espírito Santo, próximo da estação da Lousã, uma automotora de passageiros procedente de Coimbra e destinada a Serpins embateu frontalmente numa composição automotora, em serviço

de formação de maquinistas, proveniente desta estação e destinada a Coimbra.

As cinco vítimas mortais que seguiam todas na frente das duas composições, são: António José Nascimento, Ambrósio Ascensão Alegria, Carlos Manuel Góis Girão, António José Baptista Monteiro e Carlos Manuel Pinto Amado.

Seguindo de imediato para o local do acidente, vários responsáveis do sector ferroviário, entre os quais os presidentes da CP, da REFER e do INTF, além do secretário de Estado dos Transportes, de modo a tomar

“no terreno” as decisões mais adequadas, tornou possível apurar as causas prováveis da ocorrência e verificar o estado de saúde dos feridos.

De imediato, foi também decidido constituir uma comissão de inquérito, dirigida por um representante do INTF e assessorada por técnicos da CP e da Refer, para apresentar um relatório preliminar no prazo de 48 horas.

No local da tragédia, o presidente da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, instado pelos jornalistas dos vários meios de Comunicação Social, embora sob o resguardo da consterna-





do acidente da Lousã

ção do momento, não deixou de reconhecer, sem apontar *de quem*, que o acidente se deveu a “erro humano”. Com efeito, declarou na ocasião o presidente da empresa, “o que conseguimos apurar aponta para erro humano, na medida em que uma das automotoras terá violado as regras de circulação e em função dessa violação terá havido o choque”.

Além de salvaguardar que as automotoras Allan foram sujeitas a recente modernização e que “os órgãos de segurança foram inclusivamente substituídos” e que “os maquinistas eram todos experientes”, o presidente da CP acrescentou na ocasião que “tendo a automotora que saiu de Serpins dado conta da sua partida, alguém terá falhado: ou foi, erradamente, dada ordem para o avanço da automotora que seguia para Serpins ou este contacto telefónico não chegou a ser feito, uma situação que também viola as regras estabelecidas”.

Relatório preliminar

De acordo com o relatório preliminar, a tese de falha humana foi confirmada. Com efeito, as investigações preliminares apontam que a causa da colisão se deveu “ao desrespeito, por parte do comboio de passageiros, da regulamentação em vigor que obrigava a aguardar na estação da Lousã a chegada do comboio de formação de maquinistas”. O relatório refere ainda que “só depois do cruzamento e após o avanço autorizado para Serpins pelo chefe da linha (em Miranda do Corvo) o comboio Coimbra-Serpins poderia prosseguir a sua marcha”.

Material modernizado

As automotoras Allan envolvidas neste acidente, foram fabricadas na

Holanda e embora tenham chegado a Portugal nos anos 50, foram completamente remodeladas em 1999, num trabalho desenvolvido pela EMEF, dando lugar a modernos comboios, onde praticamente só foi recuperada a sua estrutura. Com tons em verde, um design moderno, interior amplo, ar climatizado, informação digital e portas automáticas, estas Allan circulavam desde então no ramal da Lousã (ver páginas centrais).



Remodelação das automotoras da Lousã foi profunda e adequada

Publicou alguma Comunicação Social, secundada por pessoas menos informadas sobre a matéria, a propósito do lamentável acidente registado no passado dia 4 de Abril na linha do Lousã, que o material ferroviário que circula naquele eixo (automotoras Allan) era “obsoleto”, “antiquado” e “arcaico” e que teria sido objecto de mera “recauchutagem” e “cosmética”. E, a partir daí, procuraram retirar conclusões precipitadas de causa e efeito para a ocorrência.

Acontece que – como já apurado em inquérito preliminar conduzido pelo Instituto Nacional do Transporte Ferroviário – o trágico acidente se ficou a dever à violação das regras de circulação pela tripulação de um dos comboios que, infelizmente, cujo material, por mais avançado, moderno e sofisticado que seja, nunca poderá impedir.

Na sua área de responsabilidade, a CP tem dado a atenção devida ao serviço da Lousã, ministrando formação e fazendo exames médicos e psicológicos periódicos ao seu pessoal circulante e introduzindo automotoras seguras e confortáveis.

A melhor prova do que se afirma está, exactamente, nas onze automotoras Allan modernizadas, que representam, até agora, um investimento acima dos 6 milhões de eu-

ros. Este programa, iniciado há dois anos, permitirá a requalificação de 21 automotoras.

Aumentar a segurança

A profundidade da intervenção está bem patente no montante do investimento e, sobretudo, na natureza das alterações introduzidas. É de salientar, igualmente, que a modernização destas automotoras teve como principais objectivos a melhoria da Segurança, da Fiabilidade, do Conforto e da Imagem. No campo do aumento da segurança, causa e objectivo principal do programa de modernização daquele material circulante, foram introduzidos novos equipamentos utilizando as mais avançadas tecnologias.

Assim, o antigo freio a vácuo foi substituído por um sistema de freio

a ar comprimido, cumprindo as normas da UIC – União Internacional dos Caminhos de Ferro. O novo sistema permite reduzir as distâncias de paragem e garante menor dispersão no desempenho.

Para além deste moderno equipamento de travagem, mais eficaz e fiável do que o anterior, os comboios da Lousã passaram a dispor também de um novo sistema de frenagem reostática, que funciona em complemento do freio pneumático.

Este renovado processo de travagem dispõe de novos aparelhos de comando, controlo e de verificação da operacionalidade. Para comandar, controlar e verificar a motorização foram também instalados instrumentos electrónicos da última geração.

As automotoras estão equipadas com sistema de diagnóstico de avarias e de registo de velocidade,



desempenhando também a função de “caixa preta”. Para reforço da segurança dos passageiros, deve ser ainda salientada a instalação de portas automáticas que impedem o arranque da automotora quando abertas e a substituição dos quadros eléctricos e da instalação eléctrica. Os sistemas de iluminação exterior e interior são também totalmente novos.

Os bogies, os motores, os geradores e os compressores foram sujeitos a uma profunda “revisão geral”.

Melhorar o conforto

A cabina de condução proporciona agora outro conforto ao maquinista, tendo sido alargado o espaço interior de modo a garantir mais visibilidade e operacionalidade.

Para melhorar a qualidade da viagem, as automotoras dispõem

agora de ar condicionado (no salão e nas cabinas de condução), janelas panorâmicas e casas de banho ecológicas com sistema em circuito fechado.

O conforto dos passageiros aumentou com a colocação de bancos individuais, de equipamento de som (para difusão de música e informações úteis) e de painéis digitais para indicação da estação de destino, próxima paragem e temperatura exterior.

Os interiores receberam novos revestimentos (pavimento, tectos e laterais), tendo sido também instaladas novas bagageiras.

Os aspectos *cosméticos* resumem-se ao novo esquema de pintura e à frente aerodinâmica que dispõe de vidros laminados anti-impacto.

De referir ainda que, ao contrário

do que foi dito e escrito nalguns meios de comunicação, a tripulação dos comboios ao serviço na Lousã tem telemóveis que lhes estão permanentemente distribuídos e lhes permite contactar com o centro de controlo de tráfego instalado naquela linha.

Finalmente, cumpre ainda referir que a CP dispõe de um moderno sistema informático de monitorização das ocorrências que, diariamente, se registam em toda a rede ferroviária nacional. Este sistema, cuja operação cabe a uma Autoridade de Segurança

da Exploração dos Passageiros nomeada por despacho ministerial, procede à classificação das situações geradoras de risco e identifica as tendências passíveis de gerar acidentes.

Consequentemente, quando tais tendências são detectadas, são adoptadas ou solicitadas medidas minimizadoras, de modo a reduzir a probabilidade de acidente.

Nestes termos, a CP pode afirmar que desenvolve todas as medidas ao seu alcance para garantir a segurança dos seus passageiros e trabalhadores e que, na posse das conclusões do inquérito em curso, caso sejam identificados procedimentos requerendo rectificação, por si ou por terceiros, não deixará de diligenciar a sua rápida introdução.



A partir de 26 de Abril e ao fim-de-semana

Devido a obras na linha do Norte



menos comboios entre Aveiro e Ovar

Devido a obras de modernização na linha do Norte, a partir de 26 de Abril e até ao final do ano, deixam de circular de sexta-feira a domingo, diversos comboios suburbanos no troço entre Aveiro e Ovar.

Os trabalhos, da responsabilidade da empresa gestora da infra-estrutura ferroviária – REFER – têm por objectivo melhorar a segurança, diminuir os tempos de percurso e aumentar o conforto na circulação.

A diminuição da oferta incide, sobretudo, nos dias de menor movimento de passageiros, aos sábados e domingos. Fora do fim-de-semana, à sexta-feira, apenas um comboio nocturno, a ligação suburbana com

partida de S. Bento às 23.10h deixa de circular no troço entre Ovar e Aveiro.

Entre as duas estações, aos sábados e domingos, das 5 às 14 horas, deixam de se efectuar os comboios com saída de Aveiro ao minuto 48 (5.48, 6.48, 7.48, 9.48, 10.48, 11.48, 12.48 e às 13.48 h), assim como a ligação das 8.43.

No mesmo percurso, mas apenas aos sábados, são suspensas, das 14 às 22 horas, os comboios com partida de Aveiro ao minuto 48, (14.48, 15.48, 16.48, 17.48, 18.48, 19.48, 20.48, 21.48 e 22.48).

Entre Ovar e Aveiro, aos sábados e domingos, não se realizam, das 6 às 14 horas, os comboios

com saída ao minuto quatro (6.04, 7.04, 8.04, 9.04, 10.04, 11.04, 12.04, 13.04 e 14.04).

Igualmente no sentido descendente, mas só aos sábados, das 15 às 22 horas, são suprimidos os suburbanos com partida ao minuto quatro (15.04, 16.04, 17.04, 18.04, 19.04, 20.04, 21.04 e 22.04). Aos sábados também deixa de circular o comboio que sai habitualmente de Ovar à 00.04 horas.

Durante os períodos de interdição da via e de forma a minorar os efeitos da redução da oferta, os comboios regionais efectuem paragens nos apeadeiros de Canelas, Salreu e Válega.

Inaugurada nova estação da Guarda





No passado dia 29 de Abril, começou a funcionar a nova estação da Guarda, obra avaliada em 1,9 milhões de euros, projectada pela empresa Nuno Leonidas, Arquitectos Associados.





O edifício conta com uma área de 1400m², com sala de espera, bilheteiras e posto de informação, para além de outros espaços destinados à conservação e controle da circulação.

Ao nível dos exteriores foram feitas alterações nas plataformas e nas passagens inferiores de passageiros.



Barómetros dos comboios suburbanos

Suburbanos Lisboa	SINTRA		CASCAIS		AZAMBUJA		SADO	
	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril
 Qualidade percebida do serviço	6,4	6,4	5,9	5,9	6,5	6,5	6,3	6,3
 Comboios por dia	350	350	267	267	163	163	68	68
 Pontualidade mensal dos comboios	96%	96%	97%	98%	95%	94%	93%	93%
 Regularidade mensal dos comboios	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%

Suburbanos Porto	BRAGA		AVEIRO		GUIMARÃES		MARCO	
	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril
 Qualidade percebida do serviço	6,5	6,5	6	6	nd	nd	6,4	6,4
 Comboios por dia	47	47	66	66	21*	21*	61	61
 Pontualidade mensal dos comboios	96,41%	95,43%	90,96%	90,19%	93,23%*	94,60%*	84,71%	86,01%
 Regularidade mensal dos comboios	99,93%	100%	99,94%	99,59%	99,64%*	99,64%*	99,76%	99,94%

* Por motivo de obras, neste eixo só se efectuam serviços entre Porto S. Bento <-> S. Romão e Porto S. Bento <-> Sto. Tirso.



Sangfer no feminino

No passado dia dez de Maio, nas instalações do Clube Ferroviário em Lisboa, decorreu a primeira colheita de sangue destinada exclusivamente às mulheres ferroviárias.

É de realçar o gesto das 43 senhoras que responderam à chamada da SANGFER, ajudando a suprir a falta de sangue que todos os anos se verifica nos nossos hospitais, sobretudo no período de Verão.

Após a inscrição e o registo em ficha própria, a dadora foi encaminhada para um médico que auscultou e entrevistou. A esta consulta médica seguiu-se a dádiva assistida por especialistas do Instituto Nacional de Sangue. Por último, como forma de promover o convívio entre as dadoras

e recuperar energias, foi servido um lanche a todas as beneméritas.

O Grupo de Dadores de Sangue do Caminho de Ferro, já com sete anos de vida e largas dezenas de colheitas realizadas em várias localidades, mereceu com esta iniciativa o aplauso de todos e o incentivo para a realização de acções deste tipo noutras regiões do País.

A SANGFER desenvolve a sua actividade em todo o país, com o patrocínio da CP, REFER, EMEF, FERNAVE e o apoio técnico do Instituto Português de Sangue e de instituições hospitalares. Esta associação humanitária sem fins lucrativos conta, neste momento, com cerca de três mil dadores, sendo a

segunda maior agremiação de empresa no País.

No próximo dia 27 de Setembro, a SANGFER comemora o seu oitavo aniversário. Como vem sendo habito, a data será assinalada com uma colheita de sangue, que se espera tenha tantos ou mais participantes do que nos anos anteriores. No ano passado, na festa que se realizou em Vila de Pereira, participaram 700 pessoas e registaram-se 247 dádivas de sangue.

O oitavo aniversário do Grupo de Dadores do Caminho de Ferro vai ser comemorado na cidade de Lisboa. A colheita de sangue tem início às 8h30m no Clube Ferroviário de Portugal.