

# Omissões na manutenção provocaram descarrilamento em Marco de Canaveses

**Comboios**  
Carlos Cipriano

Acidente ocorreu em Fevereiro de 2018 com um comboio de mercadorias. GPIAAF repete recomendações

Nada faria prever a destruição que ocorreria na tranquila estação de Marco de Canaveses na manhã do dia 4 de Fevereiro de 2018. O chefe de estação tinha concedido avanço à estação colateral de Livração e pedido avanço à estação seguinte, em Mosteiró, para um comboio de mercadorias que ali deveria passar sem efectuar paragem. Como mandam os regulamentos, esperou-o na plataforma da gare, com a bandeira em riste, para dar via livre ao maquinista.

À passagem do comboio pela estação, verificou que o último vagão vinha a oscilar e que tomou a direcção de outra linha. Em simultâneo, dá-se conta que os dois vagões imediatamente à sua frente tinham saído dos carris e vinham arrastados, a levantar uma saraivada de pedras sobre a estação, pelo que só teve tempo de se resguardar na primeira porta aberta – a da sala de espera – e toda a composição se imobilizou.

Felizmente não havia passageiros em nenhuma das duas plataformas de embarque, porque o comboio arrancou carris, travessas e pedras, que foram projectadas em várias direcções, ficando grande parte da infra-estrutura destruída.

O relatório do GPIAAF (Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários), que foi ontem tornado público, refere ainda estragos nos três vagões descarrilados, “para além de danos ambientais causados pela dispersão de sacos de cimento e de cal [transportados nos vagões] que se romperam em consequência do acidente”.

O comboio, operado pela Medway (antiga CP Carga), seguia de Vila Nova de Gaia para Godim (Régua). O acidente ocorreu quando este circulava a 57km/hora, uma velocidade abaixo do limite máximo de 60km/hora imposta naquele troço.

A investigação que se seguiu des-



Acidente ocorrido em Marco de Canaveses não provocou feridos

cartar quaisquer problemas com o material circulante e concluiu que o descarrilamento se deveu ao desgaste de uma discreta peça do aparelho de mudança de via.

O relatório refere que a causa mais provável foi “a cedência de uma ligação roscada entre o aparelho de manobra e a varinha de transmissão das lanças” da agulha.

## Fora dos manuais

A documentação da Infra-estruturas de Portugal (IP) verificada pelo GPIAAF mostrava que os ciclos de manutenção deste tipo de equipamentos estavam em dia, que tinham sido realizados com a periodicidade certa e que as peças sujeitas a verificação (e que constam de uma *check list*) estavam em boas condições. Só que a rosca causadora do acidente não constava dos manuais de inspecção da IP, pelo que escapou a qualquer controlo que detectasse o seu desgaste.

“Os procedimentos definidos não foram eficazes para identificar os riscos associados à deficiente concepção da ligação roscada parafuso-porca, nem para detectar a degradação que aquela sofreu ao longo de um período de tempo que foi gradual e bastante prolongado no tempo”, refere o documento.

Apesar de estas conclusões terem sido sustentadas em análises laboratoriais e minuciosas vistorias à agulha, o relatório refere que o desgaste da rosca era visível a olho nu no próprio dia do descarrilamento, tendo nessa altura o GPIAAF emitido um “alerta urgente de segurança” para

que a IP verificasse todas as agulhas com aquela tipologia, o que a empresa fez de imediato.

Quanto às recomendações, o gabinete de investigação diz à IP que “não há necessidade de formular recomendações neste relatório”, remetendo-as para o resultado da investigação ao descarrilamento na estação da Livração que ocorreria um ano antes.

“Importa fazer referência ao descarrilamento do comboio de passageiros inter-regional n.º 868, no dia 15 de Janeiro de 2017”, no qual “foram identificados aspectos similares relativos aos procedimentos de inspecção aos aparelhos de mudança de via manuais”, referem os investigadores no relatório agora conhecido.

Nesse descarrilamento – que teve como causa directa erros humanos cometidos pelos agentes em serviço –, o GPIAAF identificou fissuras numa agulha que foram também “um incontestável factor causal do acidente”.

A IP reagiu a esse relatório e respondeu no contraditório que “o sistema não apresenta um risco significativo que obrigue à revisão imediata dos procedimentos de inspecção actuais”, invocando também que “as restrições de contratação de recursos humanos impostas pela tutela” impediam procedimentos adicionais à manutenção.

Mas o acidente do Marco de Canaveses demonstrou que esse risco se mantinha, pelo que, desta vez, a gestora de infra-estruturas não contestou o GPIAAF e, aparentemente, acatou a recomendação.

## Veículo circulou desgovernado na linha do Norte

### Ferrovias

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF) abriu uma investigação a um incidente ocorrido na noite de 19 de Abril, quando uma escavadora giratória *rail-route* (veículo com pneus e rodas ferroviárias), de um empreiteiro que realizava obras na estação de Albergaria dos Doze, ficou desgovernada e seguiu à deriva em direcção a norte, vindo a descarrilar em Pombal.

Segundo o GPIAAF, a situação, que ocorreu às 4h06, foi rapidamente detectada pelo Centro de Comando Operacional da Infra-estruturas de Portugal, “que tomou as medidas

necessárias para proteger o trajecto e encaminhar o veículo para uma linha de topo na dependência de Pombal, onde descarrilou após ter percorrido 19km, seis dos quais em via aberta à exploração”.

Do acidente resultaram ferimentos ligeiros no operador do veículo e danos materiais.

Apesar desta ocorrência não obrigar à abertura de uma investigação (que só ocorreria se houvesse vítimas mortais, feridos graves ou prejuízos superiores a 2 milhões de euros), o GPIAAF decidiu “abrir um processo de investigação formal por considerar dela poderem vir a resultar ensinamentos relevantes para a segurança do sistema ferroviário”. **Carlos Cipriano**



## CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DE RESTAURANTE

### NA ALA POENTE DO TERREIRO DO PAÇO

A Associação Turismo de Lisboa (ATL) pretende concessionar um espaço com a área bruta (interior) total de 217m<sup>2</sup>, na Ala Poente do Terreiro do Paço, preparado para exploração de um estabelecimento de restauração e bebidas, dotado de esplanada com cerca de 220m<sup>2</sup>.

O Caderno de Encargos e restante documentação de interesse encontram-se disponíveis na sede da ATL, sita na Rua do Arsenal, n.º 23, em Lisboa, podendo ser levantados aos dias úteis durante o horário de expediente, entre as 9h30 e as 19h00.

As propostas deverão ser apresentadas, em carta fechada, até ao dia 28 de Junho de 2019.