

## Sucata a preço de ouro

As automotoras que a CP alugou a Espanha por 30 milhões têm avarias, alguns parâmetros obsoletos e podem pôr em perigo a segurança dos passageiros

POR PAULO VILA

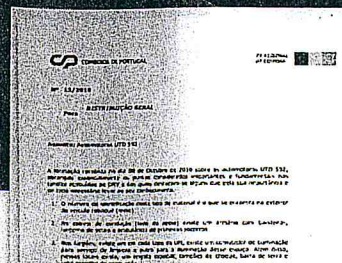
**D**epois de se ter ficado a saber que a CP alugou 17 automotoras e dois comboios à Renfe, por cinco anos e cerca de 30 milhões de euros, um valor superior àquele que recebeu pela venda de 250 veículos ferroviários à Argentina [VISÃO n.º 895], o assunto está, de novo, a causar grande embaraço no n.º 20 da Calçada do Duque, em Lisboa. Alguns responsáveis da empresa pública estão alarmados com o estado em que o material circulante chegou a Portugal e, entre os maquinistas e revisores, a opinião generalizada é a de que não existem condições de segurança para que aquele equipamento entre ao serviço.

O negócio, considerado «ruinoso» por algumas das fontes ligadas ao processo, foi concretizado por Francisco Cardoso dos Reis, pouco antes de assumir a administração do Metropolitano de Lisboa. Há poucos dias, apurou a VISÃO, quando foi confrontado com o extenso rol de deficiências que as automotoras apresentam, o seu sucessor, José Benoliel,

«quis desistir» do contrato, mas «já não dava para voltar atrás». As composições agora alugadas (série UTD 592) foram construídas em Espanha pelas empresas Macosa e Ateinsa, tendo a Renfe adquirido 70 unidades. Têm quase 30 anos e pelo menos algumas das que vão passar a circular em Portugal encontravam-se num estado visível de degradação.

Agora, com o aluguer destas 17 automotoras, a CP pretende revitalizar a frota afeta ao serviço no Minho, Douro, Alentejo e Algarve e enviar para abate uma série de 25 unidades (UTD 600) – para as quais diz já «não existirem peças de substituição» – que circulam naquelas últimas três linhas e que carregam consigo o cansaço de 40 anos de serviço. As unidades aluga-

**A nova administração da empresa ainda quis travar o negócio, mas já não foi a tempo**



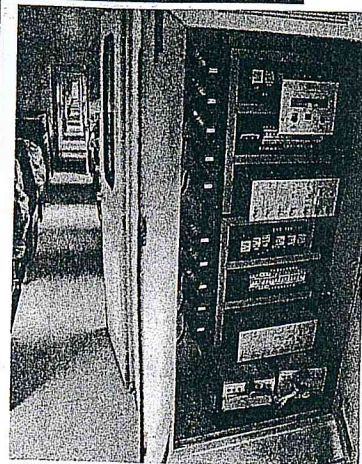
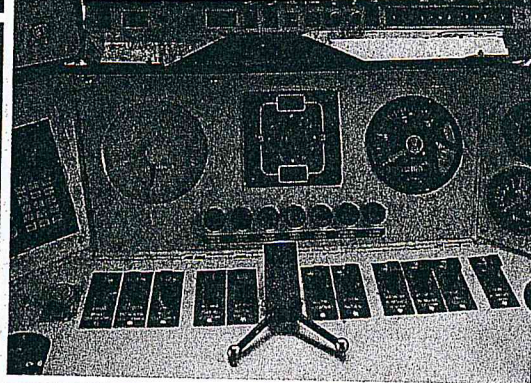
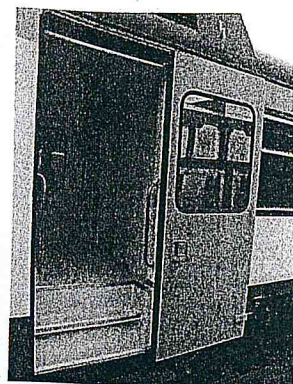
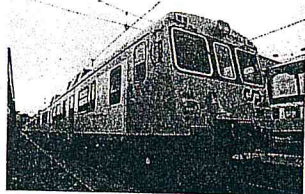
5. Em algumas estações e apeadeiros a distância entre a plataforma e os degraus da automotora é algo significativo, podendo tornar-se um factor acrescido de risco. Por essa razão deverão os ORV's, em todos os locais de paragem comercial, observar e auxiliar, se necessário, no embarque / desembarque dos clientes, dedicando a estas acções uma especial atenção, de forma a minimizarem-se os riscos de um eventual acidente, levando em conta que:
6. Os degraus são estreitos e abruptos, o que poderá contribuir para uma maior demora no subir ou descer, podendo induzir que o cliente já tenha efectuado o embarque ou desembarque e este poder ficar entalado ou ser projectado para o exterior, devido à força da inércia no encerramento e não dispor de sistema anti-entalamento.

**AZUL E AMARELO A pintura recente não disfarça por completo o aspeto cansado de composições com quase 30 anos. Uma circular interna faz alertas de segurança**

das à Renfe passariam a circular nas duas linhas a norte do Douro, sendo que as do Minho transitariam para as do Alentejo e do Algarve. «Desta forma, é antecipado um objetivo (...) o de dotar todo o serviço regional de automotoras de um mínimo de conforto, nomeadamente de ar condicionado, característica que muito tem penalizado, durante os meses de verão, os clientes da CP», esclarece a empresa, sem, contudo, revelar qual o novo calendário para a entrega das composições.

### OPERACIONALIDADE COMPROMETIDA

Sucedo, porém, que o aluguer deste material foi feito no pressuposto de, até 2015, a CP vir a incorporar na sua frota 25 novas automotoras (no valor de 125 milhões de euros) para o serviço regional. Dadas as restrições orçamentais, o contrato, que ►



**EM 'RECAUCHUTAGEM'**  
Corredores demasiado estreitos,  
degraus perigosos, portas  
traíçoeras e sinalização manual:  
de tudo um pouco

► até já havia sido levado a concurso público, foi, entretanto, suspenso e, agora, a operacionalidade da empresa naquela área de negócios está seriamente comprometida. De tal modo que fontes da CP e da Refer adiantaram à VISÃO que a transportadora se prepara para reduzir em «cerca de 30%» a oferta comercial, no troço entre a Régua e o Pocinho, na linha do Douro. E esta informação não foi desmentida pelos serviços de imprensa da CP.

Sem novos comboios e na iminência de, muito em breve, ser forçada a enviar para abate as automotoras da série UTD 600 – pelo menos quatro já foram retiradas de circulação – a CP vê-se agora confrontada com o facto de as composições alugadas a Espanha terem despertado a ira de maquinistas e revisores. É entre estes, aliás, que o caso está a provocar maior apreensão, desde logo porque receiam pela integridade dos passageiros.

Os documentos internos a que a VISÃO teve acesso corroboram, em certa

medida, estas denúncias. Alguns *e-mails* trocados entre responsáveis das duas empresas dão conta da existência de diversas «anomalias» e «avarias que têm prejudicado o processo de formação de maquinistas, pelo que é solicitada a deslocação a Portugal de técnicos da Renfe para procederem às necessárias reparações. O mais hilariante é que todos estes problemas estão a acontecer quando a CP recebeu, até ao momento, apenas três automotoras. As mensagens trocadas descrevem desde fugas de óleo e limpa-vidros avariados a suportes de compressores e de escapes partidos. Há peças soltas, outras com folga e outras, até, em falta, que se terão desprendido... durante o transporte para o

### **Para igual número de lugares, a CP gastará, num troço, mais 720 litros de gasóleo**

nosso país. «Uma delas perdia óleo como um cesto roto», revelou um ferroviário contactado pela VISÃO.

De resto, e atendendo ao elevado número de motores (cinco), estas automotoras têm tudo para arruinar ainda mais os depauperados cofres da transportadora ferroviária nacional. Quando comparadas com as que a CP tem ao serviço na linha do Douro, as «camelo» – assim são conhecidas em Espanha – fazem jus ao nome: em cada 100 km, consomem mais 180 litros de gasóleo, dispendo de apenas metade da lotação. Ou seja, para oferecer o mesmo número de lugares, a CP gastará, por uma viagem de ida e volta entre o Porto e o Pocinho, mais 720 litros de combustível.

Todos estes constrangimentos e anomalias são do conhecimento de José Benoit, que tem vindo a reunir com chefias intermédias e representantes dos maquinistas e revisores na expectativa de encontrar uma solução para o caso. ►

FOTOS: DR.

## PORTUGAL COMBOIOS

► Dezembro é agora a data apontada para a entrada ao serviço das primeiras unidades, mas é voz corrente entre os trabalhadores que tal já esteve para acontecer no passado dia 7 de novembro.

### PASSAGEIROS EM RISCO?

Nos esclarecimentos que prestou, a CP lembra que «nunca colocará em funcionamento» material circulante que não cumpra com «todas as (...) exigências de segurança», mas uma circular interna dirigida aos revisores, que reproduzimos nestas páginas, deita por terra aquela garantia. Ali, diz-se que «os degraus são estreitos e abruptos» e que, «em algumas estações e apeadeiros», a distância entre estes e a plataforma – que chega a ser de 80 cm! – pode «tornar-se um fator acrescido de

## Sem sistema de 'antientalamento', as portas podem 'cuspir' passageiros

risco». E há mais: como as portas não dispõem de um sistema «antientalamento» e atendendo às deficientes condições de acessibilidade, não se exclui a hipótese de o passageiro «poder ficar entalado ou ser projetado para o exterior» da automotora, tendo até em conta «a força» daquelas, durante «o encerramento».

Ora, os revisores creem, também, que a segurança dos passageiros é igualmente afetada pelo facto de as automotoras estarem excessivamente compartimentadas – cada unidade tem 19 portas interiores – e as exteriores poderem «circular (...) abertas». Por falta de campanhas, as partidas, quando dadas pelo revisor, terão de ser feitas com a mão, retomando-se, assim, um procedimento que já estava praticamente abolido em toda a rede nacional.

Mas não é tudo! Estes «camelos» não têm acessos para pessoas de mobilidade reduzida e nem sequer permitem a circulação de carrinhos de bebé, dada a exiguidade dos corredores. Também deixa de haver espaço para transportar bicicletas e, pela primeira vez, os maquinistas veem-se confrontados com a necessidade de terem de passar a conduzir do lado direito. Mais uma forma de a CP «negligenciar a segurança», dizem os ferroviários, porquanto a sinalização de via está colocada do lado oposto. ▣

## GARTAS NA MESA



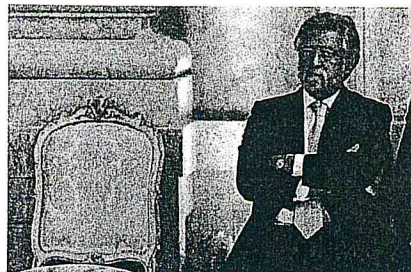
Áurea Sampaio

## A entrevista

**C**oncorde-se ou não com as propostas, a verdade é que a entrevista de Luís Amado ao *Expresso* tem a vantagem de clarificar o ambiente no PS e no Governo. Ficou a perceber-se que, no Executivo, há pelo menos duas linhas de pensamento distintas sobre a estratégia a seguir em matéria de governabilidade e política de alianças: uma, defendida pelo próprio Amado, entende que a fragilidade da posição de Portugal na atual crise impõe a necessidade de uma «grande coligação» ou, no mínimo, de «um acordo sério» e duradouro entre os principais partidos; a outra, apoiada por Sócrates e seu núcleo duro, aposta na via isolacionista. Ou seja, o primeiro-ministro e os seus acólitos desejam prosseguir a experiência de governo minoritário sempre na esperança de alguém o derrubar e ficar com o ónus da desestabilização política. Foi isso que Sócrates veio dizer a partir de Macau, comendo uma cara de mártir e tomando-nos por idiotas, quando quis fazer crer que algum dia tentou negociações sérias com um qualquer partido, tendo em vista a estabilidade governativa. O ministro dos Negócios Estrangeiros já tinha qualificado, com inteira propriedade, este género de manobras – «taticismo oportunista». E quem somos nós para o desmentir?

**MAS A ENTREVISTA** de Amado teve outra vantagem: abriu, em definitivo, a via para a sucessão de Sócrates. Com cada vez mais protagonistas, diga-se de passagem. Se já se falava de Francisco de Assis e António José Seguro e se iam engrossando as especulações em torno do apoio dos soaristas a António Vitorino, parece agora óbvio que o próprio Amado não é uma figura a descartar. Com intenção ou não, a verdade é que a enorme repercussão das declarações do ministro faz dele um forte candidato, na grelha de partida, para a substituição do atual líder, sobretudo no quadro de chefia de uma eventual coligação. Curiosamente, segunda-feira, quando ainda estavam bem presentes os ecos de uma entrevista que dominou o fim de semana político, eis que surge An-

tónio Costa, atual presidente da Câmara de Lisboa, a mostrar que está bem vivo e sem disposição para permitir facilidades a ninguém. De uma penada, entra em choque com o Governo e decide não autorizar que os funcionários da Câmara cumpram a tolerância de ponto decretada para Lisboa, a pretexto da cimeira da NATO. Uma medida correta e popular, mas cujo *timing* suscita interrogações. Porquê só agora, se o Governo já anunciou a sua decisão há semanas? E como se explica um comunicado tão cáustico para o Executivo? É lícito concluir que Costa quer ter uma palavra a dizer quanto ao futuro do seu partido.



## A entrevista de Luís Amado abriu em definitivo a via para a sucessão de Sócrates

**O GOVERNO ESTÁ EM DESAGREGAÇÃO** e o PS dilacerado por divisões mal resolvidas, porque caladas durante anos, em nome do poder. Não deixa de ser trágico constatar como as maiorias absolutas minam a democracia interna dos partidos, asfixiando vozes lúcidas ou isolando quem não se rende aos interesses mesquinhos dos que confundem serviço público com serviço a si próprio. Também neste domínio a entrevista de Luís Amado é marcante. Um destacado membro do Governo disse o que pensa, mesmo sabendo que ia contrariar «deus». E, neste caso, esse ato singelo é mais importante do que concordar ou não com o que ele disse. ▣