

**Acidente ocorrido na Linha do Douro, entre Vila Meã e Recesinhos,
no dia 13 de Abril de 2008 , pelas 18H11, com o comboio nº 877,
na Passagem de Nível do Tipo D, sita ao P.K. 52,560**

– Relatório Final –

ÍNDICE

1. RESUMO	3
2. FACTOS RELACIONADOS COM A OCORRÊNCIA.....	4
2.1. Ocorrência	4
2.2. Circunstâncias da ocorrência.....	5
2.3. Danos humanos e materiais.....	9
3. REGISTOS.....	10
3.1. Resumo dos depoimentos prestados pelos intervenientes	10
3.2. Funcionamento da Instalações técnicas	10
3.3. Funcionamento do material circulante	10
3.4. Sinistralidade nos últimos 5 anos	11
4. ANÁLISE E CONCLUSÕES	12
4.1. Relatório Final da Cadeia de Acontecimentos	12
4.2. Análise dos registos do inquérito	12
4.3. Conclusões	13
4.4. Observações Suplementares.....	113
5. RECOMENDAÇÕES.....	14

1. RESUMO

1.1. No dia 13 de Abril de 2008 pelas 18H11, um veículo ligeiro de passageiros, com a matrícula 28-12-ET, foi interveniente numa colisão com o comboio de passageiros n.º 877, na Passagem de Nível de Tipo D, sita ao P.K. 52,560, entre as estações de Vila Meã e Louriçal, na Linha do Douro.

1.2. A colisão aconteceu quando o comboio, ao se aproximar da PN, encontrou um automóvel ligeiro de passageiros parado, tendo o embate sido inevitável.

1.3. Após a colisão, o automóvel ligeiro de passageiros foi projectado para fora da linha-férrea.

1.4. Do acidente resultou a morte de uma senhora, presumível condutora do automóvel ligeiro de passageiros.

1.5. Não se verificaram acidentes pessoais entre os passageiros e tripulação do comboio n.º 877.

1.6. Compareceram no local os Bombeiros Voluntários de Vila Meã, a Guarda Nacional Republicana de Vila Meã e a de Marco de Canaveses, tendo esta tomado conta da ocorrência.

1.7. Registaram-se danos no material circulante, designadamente na Unidade Motora 614 e a destruição do automóvel ligeiro de passageiros.

1.8. A circulação ferroviária, no local, esteve interrompida entre as 18H11 e as 21H00, tendo sido penalizados os comboios referidos no Relatório Diário de Circulação da REFER [Anexo 2].

1.9. A causa directa do acidente deveu-se ao facto do automóvel ligeiro de passageiros estar parado sobre a linha-férrea aquando da aproximação do comboio.

1.10. Foram ouvidas, para contraditório, a REFER e a CP cujas respostas se anexam [Anexo 14].

2 FACTOS RELACIONADOS COM A OCORRÊNCIA

2.1. Ocorrência

2.1.1. No dia 13 de Abril de 2008, pelas 18H11, na Passagem de Nível do Tipo D, sita ao P.K. 52,560, entre as estações de Vila Meã e Louriçal, na Linha do Douro, um automóvel ligeiro de passageiros, foi colhido pelo comboio nº 877 que circulava no sentido Porto-Campanhã – Pocinho, de que resultou danos consideráveis no material circulante e a destruição do automóvel ligeiro de passageiros. Houve ainda a registar a morte de uma senhora, suposta condutora do automóvel ligeiro de passageiros.

2.1.2. O automóvel ligeiro de passageiros estava parado sobre a P.N. com a frente virada para lado esquerdo do comboio, relativamente à sua marcha, tendo sido colhido por aquele e projectado para fora da via (Figura 1).



Figura 1 – Fotografia aérea da zona do acidente e sentido das circulações (fonte: Google)

2.1.3. A colisão verificou-se entre a frente do comboio e a parte central do lado esquerdo do automóvel ligeiro de passageiros.

2.1.4. Por determinação de 15 de Abril de 2008 de S. Exa. a Senhora Secretária de Estado dos Transportes foi mandado instaurar um Inquérito para o apuramento das causas e circunstâncias em que o mesmo se verificou e eventual formulação de recomendações tendentes a prevenir a ocorrência de situações idênticas, tendo nomeado como responsável pela investigação, o Senhor Eng. Jorge Andrade Martins, com as competências previstas no Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro. [Anexo 1].

2.2. Circunstâncias da ocorrência

2.2.1. O comboio nº 877 é um comboio inter-regional, diário com início na estação de Porto – Campanha às 17H15 e terminos na estação do Pocinho previsto para as 20H31; pela Marcha do Livro Horário, a velocidade de circulação máxima permitida é de 110 km/h. [T-110]. [Anexo 8].

2.2.2. Nesse dia o comboio nº 877 era formado pela Unidade Motora 614.

2.2.3. A tripulação do comboio nº 877 era constituída por:

- António Joaquim Gaspar Ruge – Maquinista Técnico da CP, com o nº de matrícula 751354-2 pertencente ao Posto de Tracção da Régua;
- Carlos Alberto Ferreira, Operador de Revisão e Venda da CP, com o nº de matrícula 950182-6, pertencente ao Depósito de Trens e Revisão de Coimbra-B;

2.2.4. A Passagem de Nível está aberta a todo o tipo de tráfego de veículos rodoviários, ligeiros e pesados, sem restrições.

2.2.5. É do Tipo D, está situada ao P.K. 52,560 da Linha do Douro, inserida em zona rural, no lugar do Rio, freguesia de Castelões, concelho de Penafiel.



Figura 2 – Zona de inserção da PN – meio Rural

2.2.6. De acordo com a Ficha de Identificação da Passagem de Nível actualizada a 16 de Abril de 2006 [Anexo 4], o Momento de Circulação (MC) estimado é de 44.

2.2.7. Pela mesma ficha verifica-se que as distâncias de visibilidade são, de ambos os lados da P.N. e para qualquer dos sentidos, superiores à regulamentar, que é de 315 m.

2.2.8. Decorre dos dois pontos anteriores que a classificação da Passagem de Nível deverá ser do Tipo D, devendo por tal estar equipada com os equipamentos previstos no ponto 5 do art. 9º, Capítulo II, do actual Regulamento de Passagem de Nível (R.P.N.).

2.2.9. Não existe, de ambos os lados da P.N. sinalização rodoviária avançada, indicadora de aproximação de Passagem de Nível.

2.2.10. O equipamento da Passagem de Nível de ambos os lados é constituído para além do sinal de Cruz de Stº. André, por um sinal de STOP. (figura 3)



Figura 3 – Equipamento da PN do lado direito da via-férrea e acesso rodoviário.

2.2.11. Na via-férrea encontra-se instalada a placa indicadora de aviso sonoro à aproximação da P.N. nos dois sentidos de circulação ferroviária.

2.2.12. A Ficha de Identificação da PN refere que nesta, a velocidade máxima de circulação das composições ferroviárias é de 90 km/h

2.2.13. O pavimento da P.N. é constituído por travessas de madeira, em mau estado de conservação, não impedindo contudo a sua regular utilização, com uma largura que só permite o atravessamento da P.N. por um único veículo rodoviário de cada vez.

2.2.14. Os caminhos vicinais de acesso à P.N. são em terra batida e apresentam um deficiente estado de conservação.

2.2.15. Segundo o Relatório da Leitura da Unidade de Registo da Unidade Motora 614, o sistema Convel do comboio nº 877 do dia 13-04-2008, encontrava-se ao serviço. [Anexo 7].

Da leitura do Relatório, entre o momento que antecedeu o acidente, e a imobilização do comboio após o embate, retiram-se os seguintes registos relevantes:

- *Às 18:10:06, à passagem pelo P.K. 52,334, circulando a 87 km/h, foi accionada a buzina, que se manteve actuada até às 18:10:14, à passagem pelo P.K. 52,520, quando circulava a 79,5 km/h.*
- *Às 18:10:12, à passagem pelo P.K. 52,453, circulando a 85,5 km/h, a pressão na Conduta Geral indicava o aperto máximo de freio.*
- *Às 18:10:16, passou pelo P.K. 52,560 a 75 km/h.*
- *À 18:10:38 imobilizou-se ao P.K. 52,806.*

2.2.16. O comboio está dotado do sistema de Rádio Solo-Comboio.

2.2.17. Aquele troço de via não está equipado com o sistema Rádio Solo Comboio o que não permite as comunicações por este meio.

2.2.18. O 1º Aditamento à Tabela de Velocidades Máximas (T.V.M.) determina que a velocidade máxima permitida naquele troço de via, entre os P.K. 51,103 e o P.K. 55,184, é de 90 km/h. [Anexo 5].

2.2.19. Naquele dia e para aquele troço de via não foi prescrita nenhuma redução adicional de velocidade de circulação dos comboios.

2.2.20. O comboio fez a aproximação à P.N. à velocidade de 87 km/h, inferior à estabelecida tanto, pelo tipo de marcha do comboio (T-110) como pelas condições de circulação da via (90 km/h).

2.2.21. Após o acidente, a tripulação do comboio agiu em conformidade com a situação, dando o alerta aos órgãos da REFER e CP que supervisionam a circulação, e, imediatamente após a descoberta do corpo inanimado da senhora junto à berma da linha, alertou o 112.

2.2.22. Após o acidente em causa, a circulação de comboios ficou interrompida, no local, até às 20H08, aguardando a libertação do comboio por parte das autoridades no local.

2.2.23. A UTD apresentava danos que o maquinista conseguiu colmatar permitindo-lhe, logo que teve as devidas autorizações, prosseguir a marcha até Marco de Canavezes, em velocidade reduzida.

2.2.24. Em Marco de Canavezes a UTD 614 foi substituída pela UTD 613, prosseguindo o comboio a sua marcha até ao Pocinho, estação de chegada.

2.2.25. Segundo o Auto de Notícia lavrado pela REFER, o veículo ligeiro de passageiros, com a matrícula 28-12-ET, era conduzido por Emília Fernanda Carvalho Rocha da Silva e era pertença de Susana Carina Rocha Pinheiro Soares pertença. [Anexo 3].

2.3. Danos humanos e materiais

2.3.1. Do acidente resultou a morte da presumível ocupante do automóvel ligeiro de passageiros.

2.3.2. Não se registaram ferimentos entre a tripulação e os passageiros do comboio.

2.3.3. Segundo a CP, a estimativa de custos do material circulante, decorrentes do acidente é de € 23.726,39 [11].

2.3.4. Segundo a REFER a estimativa de custos de reparação decorrentes do acidente é de € 372,28 [Anexo 6].

3 REGISTOS

3.1. Resumo dos depoimentos prestados pelos intervenientes

3.1.1. No dia 13 de Maio de 2007, compareceu nas instalações do INTF a tripulação do comboio nº 877, que prestou depoimento sobre a ocorrência. [Parte II]

3.1.2. Cada depoente narrou, de forma individual, sobre a forma como no dia 13 de Abril de 2008 decorreu o exercício das respectivas funções, não se tendo apurado qualquer desvio ao cumprimento do serviço no que concerne à pontualidade no cumprimento de horários nem quanto à prestação de horas extraordinárias [Anexo 9].

3.1.3. As suas declarações estão de acordo com as participações que fizeram à empresa sobre o acidente, não resultando delas nenhuma discrepância com os factos apurados [Anexo 10].

3.1.4. É de relevar a firme convicção do maquinista de não ter visto ninguém dentro do automóvel, pelo que, de início, pensou tratar-se de um carro abandonado.

3.2 Funcionamento das Instalações Técnicas

3.2.1. A Passagem de Nível está dotada da sinalização adequada, as visibilidades são superiores à regulamentar, respeitando todas as condições de funcionamento inerentes à sua classificação.

3.2.2. Releva-se que o tráfego rodoviário é quase inexistente, registando a passagem de um automóvel ligeiro de passageiros durante um dia, aquando da contagem de tráfego, para a sua reclassificação.

3.3. Funcionamento do material circulante

3.3.1. Segundo o Relatório da Leitura Unidade de Registo da Unidade Motora 614, o sistema convél encontrava-se ao serviço, tendo o comboio 877 feito a aproximação à P.N. sita ao P.K. 52,560, local onde ocorreu a colisão, à velocidade

de 87 km/h, velocidade esta inferior à estabelecida pela condições da via – 90 km/h – como pelo tipo de marcha do comboio – 110 km/h.

3.3.4. Após as autoridades terem permitido a circulação do comboio, este, embora avariado, circulou pelos seus próprios meios até à estação de Marco de Canavezes onde a UTD 614 foi substituída pela UTD 613 que realizou o restante trajecto até à estação do Pocinho.

3.4. Sinistralidade nos últimos 5 anos

De acordo com o mapa de acidentabilidade e sinistralidade da P.N., verifica-se que nos últimos 5 anos, para além deste acidente, não se registou qualquer um outro. [Anexo 4].

4. ANÁLISE E CONCLUSÕES

4.1. Relatório Final da Cadeia de Acontecimentos

4.1.1. De acordo com o apurado, designadamente pelas declarações do maquinista do comboio, o acidente deveu-se unicamente ao facto do automóvel ligeiro de passageiros estar parado sobre a PN, como que abandonado, no momento em que o comboio se aproximava da P.N., pelo que o embate foi inevitável, muito embora a frenagem aplicada ao comboio, pelo maquinista.

4.1.2. O embate deu-se com o comboio circulando à velocidade de 75 km/h.

4.1.3. As condições de segurança da P.N., sinalização e visibilidade, são as adequadas àquele tipo de Passagem de Nível.

4.1.4. As condições de atravessamento, não sendo perfeitas, permitem, contudo, um atravessamento seguro, tendo em conta as condições em que a P.N. se circunscribe.

4.1.5. A Passagem de Nível dispõe de indicadores de aviso sonoro nos dois sentidos – ascendente e descendente – da via-férrea, o que obriga os comboios a buzinar, de forma a permitir alertar um eventual condutor de um veículo rodoviário, da eminente aproximação do comboio à P.N.

4.2. Análise dos registos do inquérito

4.2.1. De acordo com os registos apurados, constata-se que o maquinista circulou sempre abaixo da velocidade máxima regulamentar e, quando viu o automóvel sobre a PN, procurou evitar o acidente, buzinando insistentemente e levando o freio à sua posição máxima, sem contudo ter conseguido obstar ao acidente, uma vez que aquele permaneceu na linha.

4.2.2. Não foi possível apurar as circunstâncias em que a senhora que veio a falecer se encontrava relativamente ao automóvel ligeiro de passageiros.

4.2.3. A tripulação do comboio nº 877 do dia 13 de Abril de 2008, cumpriu toda a regulamentação técnica e legal relativa à condução de veículos ferroviários a que está obrigada.

4.2.4. Também o seu desempenho no que concerne à prestação de socorro foi o adequado em termos de funcionamento e prontidão.

4.3. Conclusões

4.3.1. A colisão entre o comboio nº 877 e o automóvel ligeiro de passageiros com a matrícula 28-12-ET, ocorrida no dia 13 de Abril de 2008, pelas 18H11, na P.N. de Tipo D sita ao P.K. 52,560 da Linha do Douro, deveu-se exclusivamente ao facto do automóvel ligeiro de passageiros, se encontrar parado sobre a Passagem de Nível quando o comboio dela se aproximou, pelo que, não obstante os esforços do maquinista, o embate foi inevitável.

4.4. Observações Suplementares

4.4.1. Nos últimos 5 anos, para além deste, não se registou qualquer outro acidente nesta Passagem de Nível.

5. RECOMENDAÇÕES

Nada se observou que pudesse levar à produção de eventual recomendação.

Lisboa, 09 de Junho de 2008

O Investigador Responsável

Jorge Andrade Martins