

**Acidente ocorrido na Linha Azul, no cruzamento da Rotunda dos Golfinhos com a Rua
Doutor Eduardo Torres (lado Hospital Pedro Hispano), em Matosinhos,
no dia 04 de Maio de 2008, pelas 18H31,
entre uma composição do Metro do Porto e um automóvel ligeiro de passageiros**

– Relatório Preliminar –

ÍNDICE

1. RESUMO	3
2. FACTOS RELACIONADOS COM A OCORRÊNCIA	5
2.1. Ocorrência	5
2.2. Circunstâncias da ocorrência.....	6
2.3. Danos humanos e materiais.....	8
3. REGISTOS.....	9
3.1. Resumo dos depoimentos prestados pelos intervenientes	9
3.2. Funcionamento da Instalações Técnicas	9
3.3. Funcionamento do material circulante	9
3.4. Sinistralidade nos últimos 5 anos	10
4. ANÁLISE E CONCLUSÕES	11
4.1. Relatório Final da Cadeia de Acontecimentos	11
4.2. Análise dos registos do inquérito	11
4.3. Conclusões	11
4.4. Observações Suplementares.....	12
5. RECOMENDAÇÕES.....	13

1. RESUMO

1.1. No dia 04 de Maio de 2008, pelas 18H31, no cruzamento da Rotunda dos Golfinhos com a Rua Dr. Eduardo Torres (lado Hospital Pedro Hispano), um automóvel ligeiro de passageiros, com a matrícula 36-90-UO, foi interveniente numa colisão com a composição dupla ferroviária (MP-032 + MP-062), tendo o veículo da frente (MP-032) descarrilado e colidido frontalmente com o topo de um muro adjacente ao canal ferroviário.

1.2. A colisão aconteceu quando a composição ferroviária, ao contornar a Rotunda dos Golfinhos, no sentido Senhor de Matosinhos – Estádio do Dragão, foi colhida, no primeiro veículo (MP-032), pelo automóvel ligeiro de passageiros proveniente desta e deslocando-se no sentido da Rua Doutor Eduardo Torres.

1.3. Após a colisão, a composição ferroviária descarrilou e foi embater frontalmente no topo do muro adjacente à via-férrea, tendo o automóvel ligeiro de passageiros sido projectado em sentido contrário e ficado estacionado sobre a linha-férrea.

1.4. Do acidente resultou 18 feridos ligeiros, incluindo a condutora da composição ferroviária.

1.5. Compareceram no local os Bombeiros Voluntários de diversas corporações, o INEM, bem como a Polícia de Custódias – Matosinhos, que tomou conta da ocorrência.

1.6. Registaram-se danos em ambos os veículos ferroviários, designadamente, elevados no primeiro, bem como danos no automóvel ligeiro de passageiros e ligeiros danos na infra-estrutura.

1.7. A circulação ferroviária ficou interrompida no local desde o momento do acidente até ao final desse dia.

1.8. A causa directa do acidente deveu-se ao facto do automóvel ligeiro de passageiros ter invadido, indevidamente, o canal ferroviário, quando nele circulava a composição do metro, ultrapassando, para tal, o sinal rodoviário em posição de vermelho para o trânsito rodoviário, o que o interditava em absoluto de o fazer.

2. FACTOS RELACIONADOS COM A OCORRÊNCIA

2.1. Ocorrência

2.1.1. No dia 04 de Maio de 2008, pelas 18H31, no cruzamento da Rotunda dos Golfinhos com a Rua Dr. Eduardo Torres (lado Hospital Pedro Hispano), um automóvel ligeiro de passageiros, com a matrícula 36-90-UO, foi interveniente numa colisão com a composição dupla ferroviária (MP-032 + MP-062), tendo o veículo da frente (MP-032) descarrilado e colidido frontalmente com o topo de um muro adjacente ao canal ferroviário [Anexo 2].

2.1.2. O automóvel ligeiro de passageiros circulava na Rotunda dos Golfinhos dirigindo-se para a Rua Doutor Eduardo Torres; ultrapassou os sinais rodoviários na posição de vermelhos - posição fechada para o trânsito rodoviário - passou a passadeira para peões e foi embater no primeiro veículo da composição dupla ferroviária. (Figura 1).

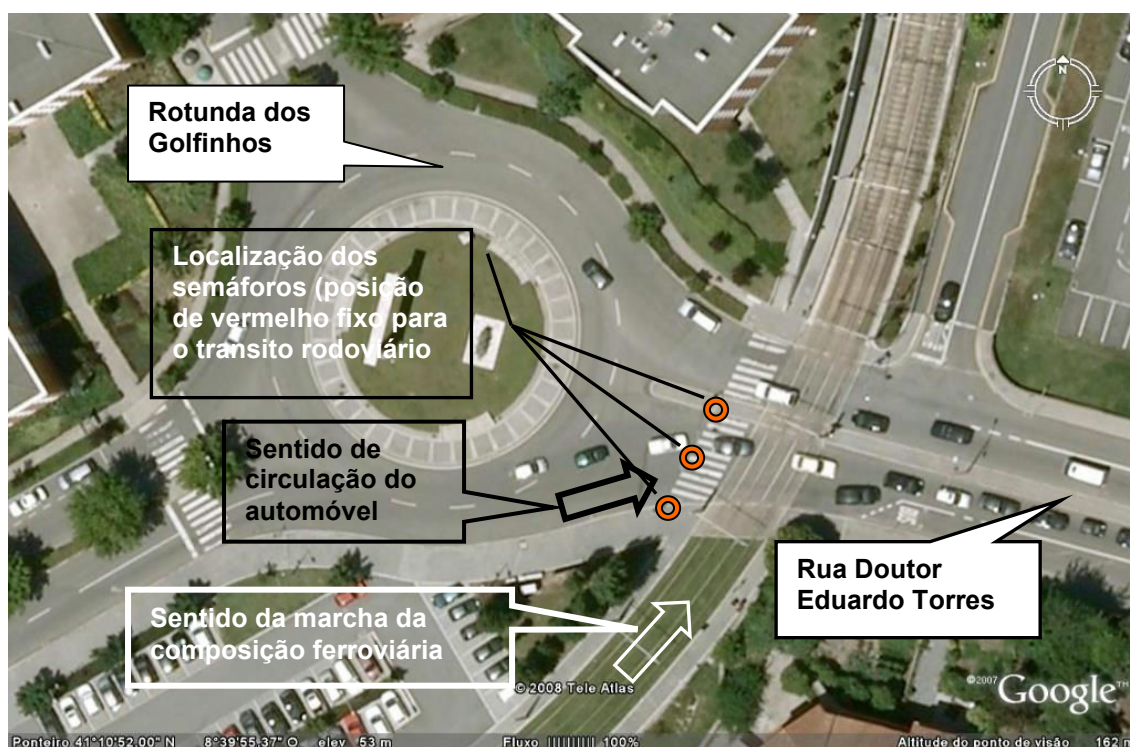


Figura 1 – Vista aérea, sentido das circulações e localização dos semáforos rodoviários (fonte: Google)

2.1.3. A colisão verificou-se entre a frente do automóvel ligeiro de passageiros e a parte lateral esquerda do primeiro veículo ferroviário, junto à cabine da frente.

2.1.4. Por determinação de 05 de Maio 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 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. A circulação do metro era uma circulação especial com início na estação de Senhor de Matosinhos às 18H18 e terminos na estação do Estádio do Dragão previsto para as 18H58 [Anexo 3]; a velocidade de circulação máxima permitida pelo material é de 80 km/h [Anexo 3], sendo 50 km/h a velocidade máxima de circulação nas zonas de inserção urbana. No local do acidente a velocidade máxima permitida pela via é de 40 km/h. [Anexo 4].

2.2.2. De acordo com o Participação de Acidente da PSP [Anexo 5]

Foram intervenientes no acidente os seguintes veículos:

- A composição dupla ferroviária constituída pelos veículos MP032+MP062 da Metro do Porto;
- O automóvel ligeiro de passageiros com a matrícula 36-90-UO.

e os seguinte condutores:

- Paula Cristina Guedes Diniz, agente de condução do veículo ferroviário;
- Almerinda de Oliveira Atalaia Ribeiro, condutora do automóvel ligeiro de passageiros.

2.2.3. O cruzamento está dotado de sinalização ferroviária e sinalização rodoviária (Figuras 2 e 3).



Figura 2 – Sinal Ferroviário, adjacente ao cruzamento, do lado em que o metro circulava



Figura 3 – Sinais rodoviários do lado em que se apresentou o automóvel ligeiro de passageiros

2.2.4. A sinalização rodoviária dependente da ferroviária: a sinalização rodoviária está por defeito na posição de amarelo intermitente; à aproximação do metro ao cruzamento, a sinalização rodoviária passa daquela posição a amarelo fixo, seguido de vermelho. Quando o sinal rodoviário está na posição de vermelho fixo, o sinal para o metro, abre, ficando o rectângulo branco, na posição vertical. Após o metro ter ultrapassado o cruzamento, liberta o circuito de via, passando os sinais rodoviários para a posição de amarelo intermitente, permitindo, assim, o trânsito rodoviário [Anexo 6].

2.2.5. A empresa que procede à gestão e manutenção do controlador semaforico do cruzamento, nesse dia, não registou qualquer funcionamento anómalo, levando-a a concluir estar o referido conjunto a funcionar normalmente [Anexo 7].

2.2.6. Do Relatório de análise do veículo MP032, retira-se que o metro abordou o cruzamento a uma velocidade de cerca de 38,69 km/h, inferior à velocidade máxima de 40km/h permitida no local. Também se retira que ao abordar o cruzamento, a agente de condução utilizou a buzina, para alertar da eminente passagem do metro pelo mesmo [Anexo 8].

2.2.7. Após o acidente, a agente de condução do metro agiu em conformidade com a situação, dando o alerta ao Posto de Comando Central.

2.2.8. A circulação de metro ficou interrompida entre as estações Vasco da Gama e C. M. Matosinhos, até ao final do dia, tendo a TRANSDEV providenciado transporte alternativo por meios rodoviários, entre estas estações [Anexo 2].

2.3. Danos humanos e materiais

2.3.1. Do acidente e segundo a Participação de Acidente da PSP, resultaram danos físicos em 15 passageiros e na agente de condução do metro. Segundo informação da TRANSDEV, sociedade que opera o metro, há ainda a registar mais dois passageiros feridos que vieram a queixar-se junto da empresa, num total de 18 pessoas.

2.3.2. A estimativa de custos decorrentes do acidente, é, segundo a TRANSDEV, de 1 milhão de Euros [Anexo 9].

3 REGISTOS

3.1. Resumo dos depoimentos prestados pelos intervenientes

3.1.1. No dia 05 de Junho de 2008, compareceu nas instalações do IMTT – Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres a condutora do automóvel ligeiro de passageiros interveniente no acidente que disse não se ter apercebido da existência do cruzamento, nem tão pouco ter visto os semáforos em posição de vermelho.

Atribui o acontecido ao facto de nesse dia decorrer a festa do Senhor de Matosinhos, com muita gente e carros nas ruas.

Ao aproximar-se do cruzamento deu conta de estarem parados veículos na via, que pensou estarem estacionados dado estarem a decorrer as festas, tendo-os ultrapassado, por essa razão.

3.1.2. No dia 25 de Junho de 2008 a agente de condução do metro foi ouvida nas instalações do Metro em Guifões, dado estar de baixa médica e não se encontrar em condições de ser ouvida em Lisboa. Do seu depoimento não se apurou qualquer desvio à Descrição do Acidente feita à sua empresa, TRANSDEV [Anexo 10], ao cumprimento do serviço no que concerne à pontualidade no cumprimento de horários [Anexo 8] nem quanto à prestação de horas extraordinárias [Anexos 11]. As suas declarações estão de acordo com a participação feita à empresa, não resultando delas nenhuma discrepância com os factos apurados.

3.2 Funcionamento das Instalações Técnicas

3.2.1. O cruzamento está dotado da sinalização adequada e, no dia em que se deu o acidente estava a funcionar em perfeitas condições.

3.3. Funcionamento do material circulante

3.3.1 Do Relatório de análise do veículo MP032, retira-se que o metro abordou o cruzamento a uma velocidade de cerca de 38,69 km/h, inferior à velocidade máxima de 40km/h permitida no local.

3.3.2 Após o acidente o veículo MP-062 regressou ao PMO de Guifões pelos seus próprios meios e o MP-032, após carrilamento, foi rebocado por outro veículo para o Senhor de Matosinhos, onde foi separado em três partes e levado por camiões para o PMO de Guifões.

3.4. Sinistralidade nos últimos 5 anos

De acordo com informação da TRANSDEV, verifica-se que nos últimos 5 anos, para além deste acidente, não se registou qualquer um outro. [Anexo 12].

4. ANÁLISE E CONCLUSÕES

4.1. Relatório Final da Cadeia de Acontecimentos

4.1.1. De acordo com o apurado, o acidente deveu-se ao facto do automóvel ligeiro de passageiros ter invadido o canal ferroviário quando nele circulava o metro, tendo para o efeito ultrapassado os semáforos do cruzamento que se encontravam na posição vermelha.

4.1.2. O embate deu-se com o comboio circulando a uma velocidade de cerca de 38,69 km/h.

4.1.3. As condições de segurança do atravessamento, designadamente a semaforização, são as adequadas.

4.2. Análise dos registos do inquérito

4.2.1. De acordo com os registos apurados, constata-se que a agente de condução circulava abaixo da velocidade máxima regulamentar, em condução cautelosa, buzinando à aproximação do cruzamento, e, quando pressentiu que o automóvel não iria parar ao semáforo, procurou evitar o acidente, levando o freio à sua posição máxima, sem contudo ter conseguido obstar ao acidente.

4.2.2. A agente de condução cumpriu toda a regulamentação técnica e legal a que está obrigada, relativamente ao modo de condução do veículo ferroviário.

4.2.3. 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 a composição do Metro do Porto e o automóvel ligeiro de passageiros com a matrícula 36-90-UO, ocorrida no dia 04 de Maio de 2008, pelas 18H31, no cruzamento da Rotunda dos Golfinhos com a Rua Dr. Eduardo Torres (lado Hospital Pedro Hispano), deveu-se exclusivamente ao facto do automóvel

ligeiro de passageiros, ter entrado indevidamente no cruzamento, quando nele circulava uma composição do Metro do Porto, ultrapassando para tal os semáforos na posição de vermelho; tal posição impede em absoluto o automóvel de o ultrapassar.

4.4. Observações Suplementares

4.4.1. Nos últimos 5 anos, para além deste, não se registou qualquer outro acidente neste cruzamento.

4.4.2. As condutoras, tanto do veículo ferroviário, como rodoviário foram notificadas a pronunciarem-se, num prazo de dez dias, sobre o Relatório Preliminar se assim o entendessem. Não o fizeram. [Anexo 14]

4.4.3. A Transdev, em sede de contraditório, disse nada ter a apontar ao Relatório e concordar com ele, designadamente com as suas conclusões. [Anexo 14]

5. RECOMENDAÇÕES

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

Lisboa, 27 de Junho de 2008

O Investigador Responsável

Jorge Andrade Martins