



RISCOS



ALCAFACHE 30 ANOS DEPOIS

147

Fátima Velez de Castro

Departamento de Geografia e Turismo, CEGOT e RISCOS, Universidade de Coimbra (Portugal)
velezcastro@fl.uc.pt

O livro “Alcafache 30 anos depois”, coordenado por Luciano Lourenço e publicado pela Imprensa da Universidade de Coimbra, resulta da compilação de trabalhos apresentados durante a realização do X Encontro Nacional de Riscos e II Jornadas Técnicas dos Bombeiros do Distrito de Viseu, que decorreram no dia 28 de maio de 2016, na cidade de Viseu.

Contudo, não se trata de um livro de atas, mas antes de uma obra onde está patente a discussão em torno dos riscos associados ao transporte ferroviário, tendo como base analítica o acidente de Alcafache, ocorrido a 11 de Setembro de 1985.

O livro parte da análise global dos acidentes ferroviários para depois, descendo de escala, se centrar na escala local, de modo a dar a compreender o entorno da referida catástrofe, com o objetivo de serem fornecidos elementos úteis a todos aqueles que poderão vir a prestar auxílio em situações semelhantes de plena manifestação de risco, ou seja, de crise na ferrovia.

“Alcafache 30 anos depois” é composto por 7 capítulos. O primeiro, da autoria de Ricardo Fernandes, procura fornecer uma panorâmica sobre os grandes acidentes ferroviários, a partir de uma análise multiescalar (mundial, europeia e nacional). A ideia é encontrar linhas de continuidade entre as diversas situações, que permitam identificar formas de atuação eficazes, as quais possam dar resposta a acidentes com características semelhantes, embora em territórios diferentes.

Cristina Queirós, Sérgio Fonseca, Fabienne Guimarães e Vitor Martins, assinam o segundo capítulo dedicado à dimensão do fator humano na segurança rodoviária, particularizando os estados emocionais dos profissionais do ramo. Os investigadores partem da identificação de situações stressantes para os trabalhadores da ferrovia, estudando as consequências que a exposição a este tipo de contextos lhes poderá provocar, nomeadamente em termos de stress pós traumático. Defendem que a gestão do stress e prevenção do trauma poderá evitar ações negativas por parte destes profissionais, ou seja, ajudará a mitigar a probabilidade de ocorrência de erros humanos no transporte ferroviário.

Os dois capítulos seguintes referem-se a casos internacionais de relevo. Assim, o terceiro, assinado por

Patrick Hertgen, Lautre Droin e Romero Bandeira, diz respeito à organização do socorro em acidentes ferroviários, tomando como exemplo o caso de França. Trata-se de uma abordagem descritiva e explicativa da estrutura organizacional e operacional do SSSM - *Service de Santé et de Secours Medical* - sendo que se particulariza o caso francês da organização do socorro em acidentes ferroviários. O quarto capítulo é da autoria de José Antonio Iglesias Vazquez, Mario Lopez Pérez e Viviane Ferreira Leite, que tratam o caso do acidente ferroviário de Angrois - Santiago de Compostela (24 de Julho de 2013), em termos de organização da assistência às vítimas, mais especificamente o atendimento inicial pré-hospitalar e o alerta e preparação da recepção hospitalar. Este acidente constituiu-se como uma oportunidade de colocar em prática simulações e

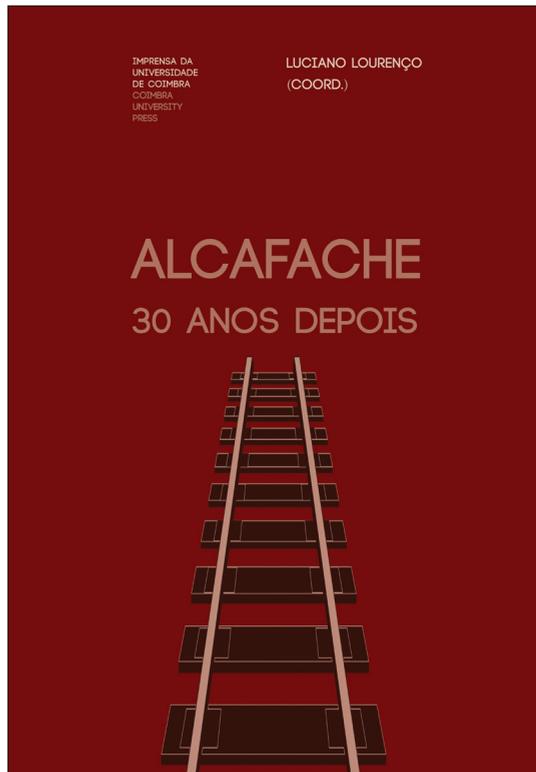


Fig. 1 - Frontispício do livro Alcafache. 30 anos depois (Fonte: <http://www.uc.pt/fluc/nicif/riscos/src/SRCV>).

Fig. 1 - Frontispiece of the book Alcafache. 30 years later (Source: http://www.uc.pt/fluc/nicif/riscos_eng/src/SRCV).

exercícios anteriores, que puderam ser avaliados e melhorados após o socorro e que permitem mostra como evoluiu o socorro às vítimas de acidentes ferroviários no lapso de tempo que mediou entre os dois acidentes ferroviários, ou seja, em 28 anos.

148

Nesta linha casuística, Maria Gouveia e Luciano Lourenço, no quinto capítulo, refletem sobre um estudo de caso registado recentemente em Portugal, mais propriamente sobre a ocorrência da linha do Tua (12 de Fevereiro de 2007). A partir da análise de revistas, entrevistas e reportagens da altura, os autores reconstituem a sequência dos acontecimentos, colocando a tónica na análise do socorro, dos meios envolvidos e da situação específica de cada uma das vítimas.

Depois da reflexão efetuada em torno do quadro epistemológico e dos casos práticos relacionados com o risco de acidentes rodoviários, a última parte do livro é dedicada à catástrofe de Alcaface (11 de Setembro de 1985). No sexto capítulo, José Laranjeira, Albano Ribeiro de Almeida e Américo Pais Borges (à época, respetivamente, Presidente do Serviço Nacional de Bombeiros, Inspetor Regional de Bombeiros do Centro e Comandante do Corpo de Bombeiros de Canas de Senhorim), descrevem aspetos relacionados com o acidente e, em particular,

com a forma como então foi prestado o socorro às vítimas. Além disso, discutem a influência que este caso teve para a melhoria das condições de segurança nas vias férreas e também para a ampliação dos conhecimentos da medicina de catástrofe.

O sétimo e último capítulo é da autoria de António Cabral de Oliveira, que dá a conhecer, a partir da sua visão de jornalista que no local acompanhou o acidente, o cenário trágico das horas que se seguiram ao acidente.

“Alcaface 30 anos depois” constitui, assim, uma obra de referência na área dos riscos, pois parte de uma discussão mais ampla em torno do enquadramento conceptual e teórico no domínio dos riscos “tecnológicos” ligados aos meios de transporte ferroviário, à escala internacional, para desembocar numa discussão analítica de casos particulares de estudo em França, Espanha e Portugal. No caso nacional, além do acidente da linha do Tua, ganha ênfase Alcaface, não só pela efeméride (30 anos), mas também pelos danos materiais e pelas consequências catastróficas em termos de perdas humanas. Desta forma, o leitor pode contar com uma obra que traz a público um importante contributo para a discussão do paradigma de prevenção e de resposta a acidentes desta natureza.