



# Leitão Amaro “transformou vítimas em carrascos”

Ruben Martins

**António Domingos**  
Maquinistas querem que Governo se retracte do ‘ataque infundado’ feito pelo ministro da Presidência

Para defesa da honra, os maquinistas convocaram, para 6 de Dezembro, uma greve transversal às várias empresas do sector. As declarações do ministro da Presidência, António Leitão Amaro, que associou os altos índices de sinistralidade na rede ferroviária portuguesa – motivados essencialmente por falhas na infra-estrutura e pelos acidentes com passageiros – ao consumo de álcool, fazem o sector voltar à paralisação.

António Domingos é o presidente do Sindicato Nacional dos Maquinistas do Caminho-de-Ferro Português (SMAQ), rosto de um sindicato zangado com acusações a que chama “infundadas”. Ao PÚBLICO, o sindicalista denuncia vários problemas que se arrastam há anos na rede ferroviária nacional e que tornam os maquinistas mais susceptíveis a falhas.

**Não há nenhum dado que relacione o excesso de álcool pelos maquinistas a acidentes na ferrovia, apesar de as declarações de António Leitão Amaro terem apontado nesse sentido. O Governo fala num “mal-entendido”, mas o SMAQ convocou uma greve para 6 de Dezembro. Os passageiros vão compreender esta greve?**

Em primeiro lugar quero esclarecer que esta não é uma greve da CP, é uma greve para todas as empresas onde temos sindicalizados – CP, Fertagus, Medway, CapTrain, Metro Sul do



**O ministro Leitão Amaro transformou vítimas em carrascos: a questão das colhidas afecta-nos**

Tejo, Metro do Porto... Depois é importante perceber que aquilo que nos move não tem nada que ver com as medidas anunciadas pelo ministro da Presidência [limitando o consumo de álcool nos maquinistas]. Nós concordamos em absoluto que haja uma uniformização de critérios e a definição de valores máximos [de álcool] permitidos por lei. Falamos de greve porque é a única ferramenta que o Sindicato dos Maquinistas tem para lutar contra este ataque infundado a que fomos sujeitos.

**E o que é preciso para que a greve seja desconvocada? Um pedido de desculpas por parte do Governo?**

O ministro Leitão Amaro transformou vítimas em carrascos: a questão das colhidas afecta-nos. Temos maquinistas que deixaram de pegar em comboios por culpa do stress pós-traumático. Rejeitamos esta culpa que foi imputada aos trabalhadores. O que queremos é uma clarificação da tutela e investimento na rede para reforço da segurança de maquinistas e passageiros. **Imagino que tenha ficado desiludido por ver o ministro**

**com a tutela deste sector, Miguel Pinto Luz, colocar-se ao lado de Leitão Amaro...**

Claro. Ainda assim, o ministro Pinto Luz, de certa forma, já teve um discurso mais alinhado com a realidade, ainda que não se tenha demarcado das declarações do ministro da Presidência. O que nós exigimos na prática é uma clarificação da tutela: porque é que Portugal está mal classificado [no índice de acidentes por quilómetro de rede ferroviária]? O fraco desempenho do nosso país tem particularmente que ver com o estado da infra-estrutura. O estado da infra-estrutura afecta os maquinistas.

**O que deduzo é que há um problema provocado pelos gestores das várias infra-estruturas ferroviárias e, em particular a Infra-Estruturas de Portugal (IP), que não estão a fazer bem o seu trabalho para garantir todas as condições de segurança para maquinistas, passageiros e mercadorias?**

Claro que temos um problema, e essa é a outra parte da questão. Nós apresentámos na convocatória desta greve várias situações urgentes que têm de ser resolvidas pela tutela e que têm impactos directos no desempenho da ferrovia em Portugal. Algumas destas questões já vão de há bastante tempo e estão identificadas pelo SMAQ há muito. A questão das passagens de nível, as quedas sucessivas de pedras na linha do Douro... Já por várias vezes insistimos para que haja sistemas de detecção de queda de pedras e de obstáculos na via. E há outros problemas que se arrastam e que têm de ser resolvidos definitivamente: a necessidade de as limitações de velocidade temporárias programadas serem obrigatoriamente sinalizadas e identificadas pelos sistemas de leitura da sinalização electrónica, por exemplo [hoje dão uma folha aos maquinistas no início do percurso com as limitações de velocidade, as horas a que se aplicam essas limitações e os pontos quilométricos]. Elas são programadas, não há nenhuma razão para não serem imediatamente sinalizadas. E isto é um factor que induz, de certa maneira, o erro ao maquinista. Não há redundâncias e a IP faz isto com a conivência dos órgãos oficiais. Estamos fartos de alertar o Instituto da Mobilidade e dos Transportes de que esta é uma situação que pode induzir o maquinista em erro. A IP não está a fazer o suficiente para proteger os maquinistas e os operadores têm de se submeter à vontade a IP.