

Reportagem

A vida delas é ver passar comboios

ZOOM Há uma década eram mais de 900. Hoje resistem apenas 190. A modernização das linhas de caminho-de-ferro e o fim das passagens de nível vai acabar com as guardas. “Às vezes aborreço-me e as horas custam a passar”, diz Cecília. As histórias de quem vive a ver passar os comboios. // **PÁGS. 26-27**

Números

190

É o número de guardas de passagem de nível (PN) ainda ao serviço da Refer. Em 1999 eram mais de 900. A média de idades é de 53 anos e 77% têm a 4.ª classe.

102

Aveiro é o distrito onde existem mais guardas de PN – são 102, num universo nacional de 190. Só cinco distritos ainda têm este tipo de funcionárias.

13

A passagem de nível da Rocha de Conde de Óbidos (Alcântara, Lisboa) – só de peões – é a mais mortal do país. Desde 1999, já foi palco de 13 acidentes mortais.

49

Em 2009, registaram-se 49 acidentes em passagens de nível. Em 1999, o número ascendia a 154.

17

No ano passado, morreram 17 pessoas em passagens de nível, sendo que 95% dos acidentes resultam do não cumprimento da sinalização.

1191

Existem 1191 passagens de nível em Portugal. Só 107 são guardadas. Em 1999, a Refer iniciou um plano de supressão e, desde então, não foram criadas novas PN.



01



02



03

01 Maria do Carmo é a última guarda da Linha de Cascais. Em 2002, assistiu à morte de seis jovens na passagem de nível de Santos

FELIPE CAMARGA

02 A chegada do TGV vai ditar o fim da carreira de Aida Esteves, guarda no Poço do Bispo

FELIPE CAMARGA

03 Cecília Pereira é guarda há 30 anos. Em 2013, a PN de Esmoriz deixará definitivamente de ter vigilância humana

RICARDO MIRRELES

Guardas de passagens de nível. Uma vida a ver passar comboios

Há 11 anos eram mais de 900. Restam 190. Nos próximos anos a profissão morrerá, com a modernização das linhas e das passagens de nível

ROSA RAMOS

Linha do Norte, passagem de nível ao quilómetro 310. Cecília Pereira fala pelos cotovelos – é uma metralhadora de palavras. É guarda de passagem de nível (PN) em Esmoriz e não tem mãos a medir com o trabalho. Por dia, passam na PN ao quilómetro 310 da Linha do Norte 210 comboios. Cecília conta 30 anos de carreira à beira da linha e tem assistido às sucessivas introduções de tecnologia no serviço. Antes tinha de baixar as cancelas manualmente. Agora já são automáticas. Mas as inovações que lhe facilitaram a vida nos últimos anos vão ditar, em breve, a extinção do seu posto de trabalho.

Assim que estiver terminada a modernização do troço que liga Ovar a Vila Nova de Gaia – as obras devem arrançar em 2011 –, Cecília Pereira deixará de ser guarda de passagem de nível e irá juntar-se às estatísticas da Refer: em 1999 existiam 908 guardas, espalhadas por todo o país. Hoje são apenas 190. O objectivo da empresa é “reduzir a sinistralidade”. E se em 1999 foram registados 154 acidentes em passagens de nível, hoje o número é bem inferior. No ano passado aconteceram apenas 49.

Na passagem de nível de Esmoriz, Cecília reveza-se com outra colega para garantir a vigilância entre as oito da manhã e as oito da noite. Antes de chegarem a uma PN, os comboios pisam um sensor no carril, que faz disparar as campainhas e ordena o fecho das cancelas. É então que Cecília sai da barraca, pega na bandeira vermelha, enrolada, e faz sinal ao maquinista, em sentido. O gesto significa que todo o sistema de circulação está operacional e que a PN está livre de obstáculos.

Um dia fartou-se de acenar aos comboios e resolveu contá-los. “Só das 10 da manhã às 10 da noite contei 91”, garante. Porque a profissão exige “responsabilidade e atenção permanente”. Cecília prefere abdicar da televisão na barraca onde se abriga. Às vezes aborrece-se e “as horas custam a passar”. Especialmente agora, que já é quase tudo automático. Mas o pior do trabalho – em vias de extinção – são mesmo as campainhas, que se repetem, monocórdicas, centenas de vezes por dia, antes da chegada

de cada comboio. “Houve uma altura em que não aguentava mais o barulho. Ia morrendo da cabeça e tive de tomar medicação”, recorda. Cecília admite que é uma profissão “difícil”. Mas acrescenta: “Foi a que escolhi.” Por ser a mais velha de todos os irmãos, teve de se fazer à vida aos 12 anos. Com 24, “andava à hora nas limpezas”. Laura, uma amiga da patroa, era guarda de PN e emigrou para a Venezuela. O lugar ficou vago e, em 1980, Cecília tornava-se substituta – fazia as folgas e as férias das guardas efectivas em Canelas (Gaia). No primeiro dia de trabalho, vestiu uma “saia da moda ao xadrez bege e castanho”, que encomendou de propósito a uma modista. Em 30 anos, passou por várias passagens de nível: em Avanca, Oliveira do Bairro, Granja. Tantas que não as sabe “enumerar de cor”. Durante uma década, fez turnos nocturnos. “Noites em que só se ouvia, no meio do escuro, o barulho do ladrar dos cães e das canas que antigamente havia à beira das linhas do comboio, a sacudirem-se ao vento.” Era o tempo em que tinha de carregar as cancelas às costas e desdobrar-se em telefonemas para a estação mais próxima, para avisar se os comboios passavam na PN à tabela.

O que nunca muda, garante, é o facto da passagem de nível ser “um confessional” e um ponto de passagem “insubstituível”. Cecília está habituada à convivência com quem por aqui passa, todos os dias. Há os vizinhos, os “bêbedos do costume”, os mendigos que vão à procura de esmola. As crianças da escola que exigem atenção redobrada ao atravessar a linha. Os automobilistas que pedem indicações. E, inevitavelmente, os condutores que se irritam quando as cancelas baixam e é preciso esperar. Nessas situações – e porque está ali para garantir a segurança –, Cecília não tem papas na língua. “Alguns insultam-me e já me gritaram: ‘Ainda o comboio vai no Porto e tu já estás a fechar a cancela.’ E eu às vezes respondo à letra e mando-os comprar umas asinhas e voar por cima.” Aliás, segundo a Refer, 95% dos acidentes devem-se à falta de civismo e ao não cumprimento da sinalização. Cecília confirma: “Muitos armam-se em atletas, tentam contornar as barreiras e às vezes corre mal.” Apesar de tudo, em 30 anos de serviço nunca teve nenhum dissabor – à excepção do assalto que a barraca

sofreu, não há muito tempo: os ladrões levaram-lhe o microondas, uma cadeira e uma ventoinha.

LINHA DE CASCAIS, PN AO KM 22.566 Em S. João do Estoril, Maria do Carmo está longe das origens. Ela, que é de Vila Real de Trás-os-Montes. Tem 47 anos e é guarda há 25, nunca teve outra profissão. Em 1985, começou como substituta na PN de Paço de Arcos. Estava longe de adivinhar que 17 anos depois, em 2002, na de Santos, assistiria à morte instantânea de seis rapazes. “Puseram-se a fazer uma corrida ao lado do comboio. A ideia deles era chegar à passagem de nível antes do maquinista e conseguir atravessar a passagem de nível à frente do comboio”, recorda. Tinha acabado de entrar ao serviço, às 6h30, e não se esquece do momento em que o carro foi abalroado. “Depois, ficou completamente desfeito e fez-se silêncio.”

Maria do Carmo garante que ultrapassou o choque e, nos últimos anos, assumiu o comando da única passagem de nível da Linha de Cascais com guarda. E que, além disso, ainda tem outra particularidade: é a única do país onde a

As passagens de nível de futuro

No ano passado, a Refer iniciou um novo sistema de segurança nas passagens de nível. Em Miramar (Linha do Norte) e Sabugo (Linha do Oeste), em vez das barreiras tradicionais foi implementado um sistema de duplas barreiras com videovigilância. Depois de o comboio accionar as campainhas da passagem de nível (PN) e disparar o sinal vermelho de alerta aos condutores, as quatro cancelas baixam. Se existir algum elemento dentro da PN, é suspensa, automaticamente, toda a circulação. As câmaras de vídeo permitem identificar os infractores.

bandeira que ostenta é verde e não vermelha. Porque quando a Linha de Cascais apareceu foi concessionada pela Sociedade Estoril que tinha uma regulamentação muito própria. “Eficaz, mas mais ligeira em termos de procedimento”, explica o inspector de circulação da linha, José Rodrigues. Na PN de S. João do Estoril passam 110 comboios por dia. Assim que seja construída uma passagem inferior para peões junto à estação – já protocolada com a Câmara de Cascais – a última representante das guardas nesta linha deixará de ser precisa, o que, garante a Refer, não significa que o vínculo à empresa se extinga. “Tentamos a reintegração em novas funções. Há antigas PN a exercer tarefas de secretariado, de triagem de correspondência, entre outros serviços.”

LINHA DO NORTE, PN AO KM 3.684 Poço do Bispo, Lisboa. É quase hora de almoço. A campanha da PN dispara de repente, as cancelas fecham-se e uma idosa arrisca e passa a barreira para chegar ao outro lado da linha. Caminha devagar, com uma muleta na mão direita e uma pequena botija de gás na mão esquerda. Aida Esteves, a guarda da PN, abana a cabeça em jeito reprovador e aproveita para explicar que este é um comportamento frequente e de evitar. “Pensam que conseguem ter tempo para passar, mas às vezes há azares”, resmunga. Em Poço do Bispo, a PN é ponto de passagem de muitos idosos do bairro de Marvila. “E os hábitos estão tão enraizados que é difícil sensibilizar para a segurança”, conta. Aida é uma das poucas e últimas verdadeiras guardas de passagem de nível – ainda tem de dar à manivela para baixar as cancelas. Acena à passagem dos comboios com a bandeira na mão direita e uma lata de petardos e uma corneta na esquerda – objectos que quase já não têm utilidade. “A corneta servia para ajudar os maquinistas a fazer manobras e os petardos encaixam-se nos carris em caso de anomalia e rebentam à passagem do comboio, avisando o maquinista de que deve parar.”

Assim que o TGV chegar, a missão de Aida, agora com 47 anos, termina e a linha será modernizada e automatizada. E depois? “Estou mentalizada para o fim. Não sei o que irei fazer, mas quero continuar na empresa. A minha vida foi toda isto, os comboios.”