

PETIÇÃO PÚBLICA

[Dirigida à Assembleia da República]

OBJETO: ESTABELECIMENTO DE UM REGIME ESPECÍFICO DE REFORMA ANTECIPADA A DEFINIR EM LEGISLAÇÃO ESPECIAL PARA OS MAQUINISTAS DE LOCOMOTIVAS E COMBOIOS DO SISTEMA FERROVIÁRIO E METROPOLITANOS

Fundamentação:

Senhor Presidente da Assembleia da República

Excelência,

Passaram já mais de 2 décadas do século XXI e o maquinista português sente-se cada vez mais injustiçado pelo facto do desgaste psicofísico inerente à sua profissão ainda não ser reconhecido pela Entidade Patronal nem pelo Estado.

De nada vale a um maquinista o aumento da sua massa salarial, ou a Entidade Patronal assumir o custo desse desgaste, se as condições de trabalho e de acesso à Reforma não forem responsabilmente alteradas. Pois não se reconhece nenhum estudo credível que demonstre que o aumento da quantidade de dinheiro diminui o desgaste físico e psicossocial. Neste sentido, convém esclarecer que os riscos de desgaste físico e psicossocial não podem ser dissociados e estão muitas vezes correlacionados.

Uma profissão é considerada de “desgaste rápido” quando o seu exercício pressupõe trabalhar sob pressão ou em condições físicas particulares, existir um menor número de fatores protetores e uma possibilidade superior de degradação do estado físico e psicológico.

A Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA, 2016) considera o stress como um fator de risco psicossocial danoso para a saúde psicofisiológica do trabalhador e para a produtividade. No caso particular da ferrovia portuguesa existem já alguns estudos demonstradores do impacto do stress nos maquinistas e a sua ligação a acontecimentos eventualmente traumáticos (Borges, 2012; Lemos, 2013). É importante referir que quando o stress é permanente poderá dar origem à depressão e ansiedade ou, em última instância, ao burnout (Bakker, Demerouti & Sanz-Vergel, 2014; Maslach, 2011) afetando seriamente a estabilidade familiar e a diminuição da motivação (Georgellis et al., 2012; Guerts et al., 2005; Schaufeli & Baker, 2003; Marques-Pinto & Picado, 2011).

Um estudo recente realizado à escala nacional (Queirós et al., 2020) obteve a participação de 690 maquinistas pertencentes a todas as empresas de transporte ferroviário a operarem em Portugal. Devido à elevada participação este estudo reúne todas as condições para ser considerado estatisticamente representativo da realidade nacional. Assim, 65% dos maquinistas participantes neste estudo já estiveram envolvidos em acidentes ferroviários (colhidas de pessoas e automóveis) nos quais resultaram vítimas mortais. Acrescente-se ainda

35% destes acidentes foram suicídios. Daqui resulta o facto de 54% destes maquinistas portugueses apresentarem sintomas de trauma psicológico intenso e 19% apresentam sintomas de trauma baixo a moderado. Estas vivências de grande impacto emocional negativo quando recordadas provocam tristeza, angústia/ansiedade, irritação, medo, raiva e revolta. O sintoma de pensamento intrusivo é o mais predominante e difícil de impedir durante a laboração destes profissionais visto as situações em causa envolverem a ferrovia e a exposição frequente aos locais dos acidentes. Merece destaque o facto de neste estudo os maquinistas referirem várias vezes que a visualização de corpos mutilados os marcou bastante.

No que diz respeito ao burnout (esgotamento), 39% apresentaram valores críticos ou elevados e 32% com valores moderados. Quanto à motivação, 58% apresentaram alguns sinais de adoecer psicológico expressos em valores moderados a baixos.

O burnout é, seguramente, uma das formas mais nocivas de agressão à saúde e ao bem-estar dos trabalhadores, prejudicando fortemente a sua saúde mental. Este fenómeno enquadra-se nas designadas patologias da sobrecarga e são as organizações (através da organização do trabalho) que podem gerar: elevados graus de stress e ansiedade; fracos níveis de autonomia e controlo excessivo sobre os trabalhadores; recompensas insuficientes e falta de reconhecimento; excesso de trabalho e altas exigências emocionais; desregulação dos coletivos de trabalho e ausência de equidade; e relações tóxicas entre os trabalhadores (degradação de valores), suscetíveis de aumentar os conflitos. Ao nível individual, quando estamos perante este tipo de ambientes laborais, as consequências podem passar pelo adoecimento físico e mental, bem como pelo cometer erros de desempenho que minam a auto-estima e realização profissional do trabalhador e colocam em risco a qualidade do trabalho efetuado (Areosa & Queirós, 2020).

Nos últimos anos foram realizados outros estudos científicos com ferroviários portugueses que se debruçaram sobre esta temática. Evidenciaram o facto de que o stress aumenta com os anos de serviço e pode ser potenciador do erro humano. Contudo, é pertinente considerar que os erros são muitas vezes consequência da situação concreta de trabalho, a qual não permitiu aos trabalhadores mobilizar as suas competências de forma adequada (Daniellou et al., 2010; Areosa, 2021). Também foram recomendados mais estudos e intervenções sobre a saúde ocupacional à semelhança de outros países assim como a criação de um protocolo de atuação composto por ações de prevenção pré-incidente, no momento do incidente e, a muito curto prazo, no pós incidente (Queirós, Fonseca, Guimarães & Martins, 2016).

Fonseca e Queirós (2020), num estudo com 325 maquinistas, referem que a experiência profissional se correlaciona negativamente com o stress e depressão, e positivamente com a dedicação e absorção. Encontraram-se ainda correlações positivas entre os sintomas físicos de stress e o stress, ansiedade e a depressão, enquanto as dimensões da motivação no trabalho apresentam correlações negativas com a ansiedade, depressão e sintomas físicos de stress, revelando o papel importante do engagement e seu impacto positivo na saúde psicológica do trabalhador (Hakanen et al., 2019; Osborne & Hammoud, 2017; Queirós et al., 2019; Schaufeli, 2018).

Um resultado marcante e preocupante, que mereceu a atribuição de uma Menção Honrosa pela Sociedade Portuguesa de Suicidologia, foi apresentado em Abril de 2018. Um estudo realizado com 102 maquinistas portugueses concluiu que existe correlação positiva entre o número de acidentes com vítimas mortais e a legitimidade do suicídio e a aceitação do próprio suicídio. Também foi encontrada uma correlação negativa entre aceitação do próprio suicídio e

algumas dimensões do estado de saúde. Além disto, foi recomendada a necessidade de formação específica e de acompanhamento psicológico dos profissionais da ferrovia para minimizar o impacto negativo destes incidentes críticos na sua saúde mental (Fonseca & Queirós, 2018).

Em 2018 foi apresentado um estudo realizado com 71 maquinistas portugueses que permitiu concluir que os maquinistas constituem um grupo de risco para o adoecer no trabalho, mas são frequentemente esquecidos em termos de investigação e sobretudo, de intervenção psicológica, com o risco de os sintomas de trauma poderem prejudicar o desempenho. Realçou, também, que em 2017 foi definido pela Organização Mundial de Saúde o tema da saúde mental no local de trabalho, sendo por isso fundamental desenvolver e aplicar aos maquinistas estratégias de intervenção psicológica no trauma e de prevenção da sua saúde psicológica e ocupacional (Fonseca & Queirós, 2018).

Num outro estudo foram encontrados resultados que alertam para a necessidade de cuidar dos profissionais da ferrovia portuguesa, nomeadamente o facto de o stress predizer 33% da despersonalização, o que pode ser problemático numa atividade que também implica o contato direto com passageiros. Assim, é importante prevenir o stress crónico, dada a responsabilidade das tarefas diárias no transporte de passageiros e na sua interação com estes (Fonseca, Sá & Queirós, 2016). Quanto ao burnout, este pode ser facilitado pela reação negativa ao stress crónico originada pelo trauma (Fonseca, Guimarães, Martins & Queirós, 2016).

É internacionalmente reconhecido na indústria de transporte ferroviário que uma ocorrência deste tipo, pela visualização e sensação de impotência por parte do maquinista para impedir um acidente com consequências mortais de forma violenta é potencialmente traumatizante para o maquinista (GISAF, 2016; Health & Safety Laboratory, 2004)

É de realçar que ao contrário dos membros das equipas de emergência médica e salvamento, no setor ferroviário os maquinistas não são selecionados para a sua função pela sua resiliência. Além disso, imediatamente após um acidente ou suicídio na linha, o maquinista tem ainda uma série de responsabilidades profissionais para cumprir no rescaldo da situação, sendo, como tal, difícil não ser afetado psicologicamente (Lunt & Hartley, 2004). Acresce ainda o fato de sentirem incapacidade de agir (ex: conseguir parar o comboio a tempo) e de serem confrontados com as imagens impressionantes das pessoas na via e partes do corpo mutiladas, bem como com os odores intrusivos durante e após o acontecimento traumático (Mehnert et al., 2012).

Os maquinistas portugueses laboram, na sua maioria, no chamado horário por escala de serviços. Entende-se por escala de serviços os horários de trabalho individualizados, destinados a assegurar a prestação de trabalho por períodos não regulares, no que respeita à duração diária e semanal e às horas de entrada e de saída (Acordo de Empresa CP/SMAQ, 2003).

Esta modalidade é uma variante ainda mais penosa e irregular do tradicional trabalho por turnos. A alteração dos ciclos circadianos são uma constante, podendo ocorrer transições de períodos de trabalho diurno para períodos de trabalho noturno, e vice-versa, mais do que uma vez numa semana de trabalho. Os maquinistas portugueses têm, amiúde nas suas escalas, períodos de descanso diário entre turnos de apenas nove horas e, inclusivamente, retomam o serviço no próprio dia em que terminam o turno anterior. A carga noturna é por norma

elevada nestas escalas e trabalham-se seis dias consecutivos entre os dias de descanso semanal. O descanso semanal é móvel, avança um dia em cada semana. O trabalho aos fins de semana e dias festivos é inerente a esta profissão.

Num estudo recente (Santiago et al., 2022) em que participaram maquinistas de várias empresas do setor ferroviário, verificou-se que quase todos trabalham por turnos e escalas (em cerca de 600 trabalhadores apenas 5 não o fazem). Foi também apurado que 94% trabalha horas extra ou noturnas, 67% afirma sentir falta de convívio e 61% diz que o tempo de folgas não é suficiente para descansar. No mesmo estudo 75% afirmam não ter tempo livre para a família, nem para si próprios. A pesquisa revelou ainda que os trabalhadores indicam que as suas empresas têm diversos tipos de riscos que os afetam e que não estão devidamente controlados. Estes dados corroboram outros estudos anteriores do setor ferroviário (Areosa, 2012; 2014). A investigação levada a cabo por Santiago et al. (2022) preconiza que 66% dos maquinistas refere que a iluminação do seu ambiente laboral é inadequada e 60% considera que o ambiente térmico é igualmente inadequado. Durante o exercício da sua atividade laboral, 97% dos maquinistas indica que lhes são exigidos movimentos repetitivos; 58% indicam que a realização do seu trabalho implica torções ao nível do corpo; e 32% referem que o acesso à cabina de condução não está facilitado. Todavia, uma das maiores preocupações desta categoria profissional está relacionada com os riscos suscetíveis de originar alterações do sistema músculo-esquelético (posições incorretas; disposição incorreta dos componentes do posto de trabalho; inadequação do espaço de trabalho), tendo em conta que 84% dos respondentes considerou inadequado o controlo sobre esse tipo de riscos. Durante a condução do material circulante, 61% dos maquinistas indicou que as exigências posturais são inadequadas (Santiago et al., 2022).

Várias investigações de carácter académico demonstram que o horário de trabalho por turnos, especialmente quando envolve a realização de trabalho noturno, com alterações frequentes dos ritmos circadianos, e quando ocorre em períodos muito valorizados familiar e socialmente, introduz para o trabalhador dificuldades acrescidas do ponto de vista biológico, psicológico e/ou familiar/social. Boa parte das dificuldades experienciadas resulta, por um lado, da necessidade de inversão do ciclo sono-vigília (i.e., ter de dormir de dia e de trabalhar à noite) e, por outro, do desfasamento entre a estruturação do tempo social e certos horários de trabalho, particularmente os períodos ao final do dia e aos fins de semana. Embora os diferentes efeitos tendam a inter-relacionar-se, podem ser agrupados em três grandes dimensões: saúde (perturbações na saúde física e psicológica, incluindo perturbações nos ritmos circadianos); efeitos sociais (interferência na vida familiar e social) e ocupacionais (em especial, as perturbações circadianas do desempenho e a sua relação com a segurança ocupacional) (BE, 2017).

No campo da saúde física, a Ordem dos Psicólogos afirma que entre os problemas mais comuns estão as perturbações gastrointestinais, as doenças cardiovasculares (entre as quais o enfarte do miocárdio, sobretudo quando existe exposição a regimes de trabalho noturno e por turnos rotativos) e também o cancro (existindo já diversos estudos que comprovam a ligação entre a existência de neoplasias e a disrupção dos ritmos circadianos). Há ainda ligação a problemas reprodutivos nas mulheres e um aumento da suscetibilidade a doenças menores como infeções respiratórias ou gastroenterites (Ordem dos Psicólogos Portugueses, 2018)

Um estudo levado a cabo por investigadores da Universidade do Minho, sintetizou numa tabela as possíveis implicações do trabalho por turnos:

Tabela 1 – Síntese das possíveis perturbações associadas ao trabalho por turnos, especialmente quando envolve trabalho noturno (saúde e contexto organizacional) e/ou períodos temporais muito valorizados do ponto de vista social (vida familiar e social)

Saúde	Vida familiar e social	Contexto organizacional
Sono (o sono diurno tende a ser mais reduzido, fragmentado e menos recuperador)	Vida familiar - conflito nos papéis parentais - conflito nos papéis conjugais	O desempenho tende a ser menor, especialmente em tarefas que exigem trabalho físico
Queixas subjetivas de redução do bem-estar, sintomatologia depressiva e ansiosa, fadiga	- maior esforço na gestão/conciliação dos horários (escolares, laborais, etc.) dos membros da família	Risco acrescido de erros/acidentes
Queixas (ex., alterações no apetite) e risco acrescido de desenvolvimento de doenças no sistema gastrointestinal	Vida social	Resultados contraditórios quanto ao absentismo
Risco acrescido de perturbações no sistema cardiovascular	- maior esforço para participar em atividades coletivamente estruturadas	
Risco acrescido de perturbações na saúde reprodutiva nas mulheres (ex., perturbações no ciclo menstrual)	- provavelmente maior envolvimento em atividades de natureza solitária nos tempos livres e de lazer	
Provavelmente risco acrescido de desenvolvimento de doença oncológica (cancro da mama)	- pode emergir um sentimento de “isolamento” resultante das dificuldades anteriores	

Fonte: Silva et al (2014)

Concluindo:

Como acima exposto, os investigadores sustentam que a idade é uma das variáveis mais estudadas em termos da compreensão da tolerância ao trabalho por turnos, tendo várias revisões da literatura indicado, de modo consistente, que o aumento da idade revela uma menor capacidade à adaptação ao trabalho por turnos, principalmente quando envolve trabalho noturno (Silva et al, 2014).

É, pois, urgente garantir o bem-estar físico e psicossocial dos Maquinistas Ferroviários Portugueses, melhorar as suas condições laborais, modificar as regras de acesso à reforma antecipada e, adicionalmente, tornar o processo de seleção e formação mais eficaz.

Chame-se aqui a atenção para o facto de existirem já experiências bem sucedidas quanto a grupos profissionais que, apesar do bastante que os separam dos Maquinistas, muito têm que se aproximam, particularmente nas condições de organização do trabalho e nas próprias condições da sua prestação.

Podemos, na verdade, a mero título de exemplo, apontar o disposto no Decreto-Lei n.º 195/95, de 28 de julho, e no Decreto-Lei n.º 176/2000, de 9 de julho, a nível interno, bem como o Real Decreto 2621/1986, de 24 de dezembro, aplicável aos trabalhadores ferroviários da vizinha Espanha.

Saliente-se, ainda, que a presente questão tem uma intensa atualidade, devendo atender-se à existência de recentes projetos de proteção dos trabalhadores por

turnos, como é exemplo o caso do Projeto de lei n.º 1/XV/1.^a, bem como as propostas de alteração de Diretiva Europeia 2007/59/CE, apresentados, respetivamente, pelo Partido Comunista Português e pelo European Train Drivers' Union - **ALE**

Por tudo isto, ao abrigo da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto, os signatários da presente petição pública apelam aos Deputados da Assembleia da República, como representantes do povo, para que legissem:

- A) No sentido de ser estabelecido um regime específico de reforma antecipada a definir em legislação especial para os Maquinistas de Locomotivas e Comboios do Sistema Ferroviário e Metropolitanos reconhecendo a estes trabalhadores o direito a uma antecipação da sua idade legal de reforma por velhice;
- B) No sentido de ser estabelecida uma bonificação no cálculo da pensão de reforma com um acréscimo à taxa global de formação em mais 2% por cada ano de trabalho como maquinista de locomotivas e comboios do sistema ferroviário e/ou maquinistas/operadores de condução de metropolitanos.

Peticionários

Os Maquinistas Ferroviários e membros do Sindicato Nacional dos Maquinistas Dos Caminhos de Ferro Portugueses (SMAQ), que se identificam através da presente petição.

Referências Bibliográficas

Acordo de Empresa CP/SMAQ de 6 de Agosto de 2020.

Areosa, J. (2012). O lado obscuro dos acidentes de trabalho: um estudo de caso no setor ferroviário. V. N. Famalicão: Editora Húmus.

Areosa, J. (2014). As perceções de riscos ocupacionais no setor ferroviário. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 75, 83-107.

Areosa, J. & Queirós, C. (2020). Burnout: uma patologia social reconfigurada na era COVID-19?. *International Journal on Working Condition*, 20, 71-90.

Areosa, J. (2021). Herrar é umano: insistir no herro também. *Análise Social*, 238, 84-107.

Bakker, A.B., & Demerouti, E., & Sanz-Vergel, A.I (2014). Burnout and work engagement: The JD-Rapproach. *Annual Review of Organisational Psychology and Organizational Behaviour*, 19(1), 19-23

BE. (2017). *PROJETO DE LEI N.º 496/XIII/2.ª* (Portugal, Assembleia da República, Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda).

Borges, M.J (2012). Impacto emocional e fisiológico de cenas de acidentes com comboios. Dissertação de Mestrado em Psicologia de Catástrofe e Trauma. Porto: FPCEUP.

- Daniellou, F., Simard, M., & Boissières, I. (2010). Fatores Humanos e Organizacionais da Segurança Industrial: um estado da arte. Cadernos da Segurança Industrial. Toulouse: FONCSI.
- EU-OSHA, European Agency for Safety and Health at Work (2016). Healthy Workplaces for All Ages. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Fonseca, S., S. L. Sá., V. Martins., & Queirós, C. (2016). Burnout, stress, ansiedade e depressão em trabalhadores do setor ferroviário. 11º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde, 27 Janeiro, ISCTE-IUL, Lisboa.
- Fonseca, S., Guimarães, F., Martins, V. & Queirós, C.(2016). Burnout e trauma em profissionais da ferrovia com e sem experiência de acidentes. X Encontro Nacional de Riscos e II Jornadas Técnicas da Federação dos Bombeiros do Distrito de Viseu, 28 Maio, Viseu.
- Fonseca, S. & Queirós, C. (2018). Trauma em maquinistas de Comboios. 1º Congresso de Psicologia do Trauma e do Luto, 18 Novembro, FPCEUP-UP, Porto.
- Fonseca, S. & Queirós, C. (2018). Suicídio na ferrovia portuguesa: saúde psicológica de maquinistas e crenças sobre suicídio. XVII Simpósio da Sociedade Portuguesa de Suicidologia, 20 e 21 Abril, Tomar.
- Fonseca, S., & Queirós, C. (2020). Motivação no trabalho, stress, ansiedade e depressão em maquinistas da ferrovia portuguesa. *Psicologia, Saúde & Doenças*, 21(1), 191-197. doi: 10.15309/20psd210128
- Georgellis, Y., Lange, T. & Tabvuma, V. (2012). The impact of life events on job satisfaction. *Journal of Vocational Behavior*, 80, 464-473.
- GISAF (2016). *Acidente com ciclomotorista na PN 324,964, Linha do Algarve - Estômbar, em 28-01-2015* (p. 93, Rel. Nr. 2016/02).
- Health & Safety Laboratory (2004). Literature Review of Post-Traumatic Stress Disorder amongst Rail Workers -HSL/2004/16.
- Lemos, I.C. (2013). Acidente com comboios: Implicações no desenvolvimento da perturbação de stress pós-traumático nos maquinistas. Dissertação de Mestrado em Psicologia Clínica. Lisboa: ISPA, Instituto Universitário.
- Lunt, J. & Hartley R. (2004). Literature Review of Post-Traumatic Stress Disorder Amongst Rail Workers. Sheffield: Work Psychology Group, Health and Safety Laboratory.
- Maslach, C. (2011). Burnout and engagement in the workplace: new perspectives. *The European Health Psychologist*, 13 (3), 44-47.
- Mehnert, A., Nanninga, I, Fauth, M. & Schafer, I. (2012). Course and predictors of posttraumatic stress among male train drivers after the experience of 'person under the train' incidents. *Journal of Psychosomatic Research*, 73, 191–196.
- Marques Pinto, A. & Picado, L. (2011). Adaptação e Bem-Estar nas Escolas Portuguesas: Dos Alunos aos Professores. Lisboa: Coisas de Ler.

- Ordem dos Psicólogos Portugueses (2018). Contributo OPP – O Trabalho Nocturno e e por Turnos enquanto Riscos Psicossociais. Lisboa
- Queirós, C., Fonseca, S., Guimarães, F., & Martins, V. (2016). A dimensão do fator humano na segurança ferroviária: estados emocionais do profissional. X Encontro Nacional de Riscos e II Jornadas Técnicas da Federação dos Bombeiros do Distrito de Viseu, 28 Maio.
- Queirós, C., Fonseca, S., Guimarães, F., & Martins, V. (2016). Relatório Técnico: Stress, motivação no trabalho e desgaste em profissionais que trabalham no sector ferroviário. Porto: LabRP da FPCEUP/ESTSPIPP.
- Queirós, C., Fonseca, S., & Martins, V. (2019). Relatório Técnico: Desgaste e mal-estar psicológico consequentes da laboração em regime de escala/turno nos trabalhadores ferroviários. Porto: LabRP da FPCEUP/ ESS- P.Porto.
- Queirós, C., Fonseca, S., & Faria, S. (2020). Relatório Técnico: Fatores de desgaste psicológico e trauma nos maquinistas da ferrovia portuguesa. Porto: LabRP da FPCEUP/ESS-P.Porto
- Santiago, B. et al. (2022). Inquérito Nacional às Condições de Vida e de Trabalho dos ferroviários em Portugal. Lisboa: Observatório para as Condições de Vida e Trabalho.
- Schaufeli, W. & Bakker A. (2003). UWES: Utrecht, work engagement scale preliminary manual. Utrecht: Occupational Health Psychology Unit, Utrecht University.
- Silva, I. S., Prata, J., & Ferreira, A. I. (2014). Horários de trabalho por turnos: Da avaliação dos efeitos às possibilidades de intervenção. *International Journal of Working Conditions*, nr. 7, 68-83.