



JUNTOS PELA MUDANÇA

Lista B

Eleições Corpos Gerentes do SMAQ – Triénio 2019/2022

DESGASTE RÁPIDO

Caros colegas, este é um trabalho elaborado por nós, Lista B, e com **intervenção académica** de apoiantes nossos (tem por isso **reserva de propriedade intelectual**).

Contudo, **ficará ao nosso dispor** e será fundamento para uma petição definitiva que **avancará irremediavelmente na próxima legislatura com o nosso exercício na Direcção do SMAQ**.

Já é tempo de avançar, juntos **para a mudança!**





PETIÇÃO PÚBLICA

[Dirigida à Assembleia da República]

OBJETO: RECONHECER A PROFISSÃO DE MAQUINISTA FERROVIÁRIO COMO DE DESGASTE RÁPIDO

Fundamentação:

Ex.mo Senhor Presidente da Assembleia da República,

Passaram quase 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).

Recentemente foram realizados estudos científicos com ferroviários portugueses que demonstraram que o stress aumenta com os anos de serviço e pode ser potenciador do erro humano. 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).

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).



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).

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).

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.

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)

Nesse mesmo estudo, 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).

Em suma, é 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.

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 no sentido de reconhecer a profissão de Maquinista Ferroviário como de desgaste rápido.

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 2003.

Bakker, A.B., & Demerouti, E., & Sanz-Vergel, A.I (2014). Burnout and work engagement: The JD-R approach. *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.

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.

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.

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.