O acidente ferroviário de Alcaface: um olhar sobre a imprensa diária generalista nacional

Autor(es): Oliveira, António Cabral de
Publicado por: Imprensa da Universidade de Coimbra
URL persistente: URI:<http://hdl.handle.net/10316.2/41818>
DOI: DOI:https://doi.org/10.14195/978-989-26-1386-4_7
Accessed : 26-Apr-2023 14:27:21

A navegação consulta e descarregamento dos títulos inseridos nas Bibliotecas Digitais UC Digitalis, UC Pombalina e UC Impactum, pressupõem a aceitação plena e sem reservas dos Termos e Condições de Uso destas Bibliotecas Digitais, disponíveis em <https://digitalis.uc.pt/pt-pt/termos>.

Conforme exposto nos referidos Termos e Condições de Uso, o descarregamento de títulos de acesso restrito requer uma licença válida de autorização devendo o utilizador aceder ao(s) documento(s) a partir de um endereço de IP da instituição detentora da supramencionada licença.

Ao utilizador é apenas permitido o descarregamento para uso pessoal, pelo que o emprego do(s) título(s) descarregado(s) para outro fim, designadamente comercial, carece de autorização do respetivo autor ou editor da obra.

Na medida em que todas as obras da UC Digitalis se encontram protegidas pelo Código do Direito de Autor e Direitos Conexos e demais legislação aplicável, toda a cópia, parcial ou total, deste documento, nos casos em que é legalmente admitida, deverá conter ou fazer-se acompanhar por este aviso.

IMPrensa DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS

LUCIANO LOURENÇO
(COORD.)

ALCAFACHE

30 ANOS DEPOIS

**O ACIDENTE FERROVIÁRIO DE ALCAFACHE:
UM OLHAR SOBRE A IMPRENSA DIÁRIA
GENERALISTA NACIONAL.**
**THE ALCAFACHE RAILWAY ACCIDENT:
A LOOK AT THE DAILY GENERALIST
NATIONAL PRESS.**

António Cabral de Oliveira
Jornalista
tocabraldeoliveira@gmail.com

Sumário: O choque de dois comboios naquele troço da Linha da Beira Alta foi um dos momentos mais marcantes e difíceis na minha vida de jornalista. Era o horror dos mortos e dos feridos, os corpos destruídos, o estupor dos presentes, aquele insuportável cheiro a carne humana queimada. Alcafache tem de ser irrepetível.

Palavras-chave: Acidente ferroviário, Alcafache, análise de imprensa.

Abstract: The clash of two trains on that section of the Beira Alta Line was one of the most striking and difficult moments in my life as a journalist. It was the horror of the dead and the wounded, the shattered bodies, the stupor of the present, that unbearable smell of burnt human flesh. Alcafache must be unrepeatable.

Keywords: Railway accident, Alcafache, press analysis.

Como seria, hoje, se nos víssemos confrontados com um novo alcafache?

Era um fim de tarde, aquele fim de tarde do dia 11 de setembro de 1985, apenas aparentemente igual a tantos outros. De repente, a informação sobre um acidente ferroviário em Alcafache, entre Nelas e Mangualde, tudo alterava.

Dois comboios, um proveniente do Porto e com destino a França, outro procedente da Guarda em direção a Coimbra, chocavam frontal e violentamente, naquele troço da Linha da Beira Alta. Tratava-se, como desde logo lhe chamava um bombeiro presente nos trabalhos de socorro, de *"uma grande tragédia"*.

As carruagens sinistradas, tomadas pelo fogo, transformavam-se no que *"parecia o inferno"*, onde havia *"mortos e sangue por todo o lado"*, e *"muitas pessoas ardiam vivas"*, de acordo com os relatos que nos chegavam.

Não consigo recordar em pormenor – como em tantos outros aspetos, a memória seletiva que nos defende, e com que nos protegemos, funcionou plenamente – muito do que aconteceu. Mas sei que saí de Coimbra em direção ao local do sinistro com o então responsável máximo dos bombeiros da Região Centro, e meu amigo, Ribeiro de Almeida. Para viver, ali, aqueles que foram, com certeza, alguns dos momentos mais desagradáveis e difíceis da minha vida de jornalista (fig. 1).

Envolto num turbilhão de sentimentos, quantas vezes contraditórios, que sempre nos assaltam em situações assim dramáticas, quase limite, lembro, sobretudo, os cheiros que ainda hoje guardo. Especialmente o do odor a carne queimada. Que me vem acompanhando e, julgo, me acompanhará sempre.

Não será difícil imaginar o terrífico quadro que se vivia naquele pinhal da Beira. O horror dos mortos e dos feridos, os corpos destroçados e carbonizados, o estupor dos presentes, o empenhamento e entrega dos agentes de socorro.

Com limitações enormes nos meios técnicos disponíveis – a comparação com os recursos atuais é coisa de ficção – tudo era feito com esforço pessoal inaudito. Estava ali, perante a desgraça, a expressão da nossa melhor capacidade comunitária.

Se a proteção civil repousa, ainda hoje, essencialmente, nos bombeiros, a atividade de socorro era, naquele tempo, quase exclusivamente garantida por

Era dantesco o quadro que se oferecia ao jornalista quando, cerca da meia-noite de anteontem a nossa reportagem atingiu o local do sinistro. As composições envolvidas no acidente, indiscritível amálgama de ferros, retorcidos e fumegantes, pareciam ser o prenúncio do Apocalipse. Por todo o lado surgiam escombros, alguns cadáveres permaneciam amalgamados nos destroços, percebia-se no ar o cheiro forte da desgraça.

A luz dos holofotes, bombeiros continuavam, cinco horas após o violento abaloamento, a retirar de uma das carroçagens ardidas, através das janelas ou de abertura feita no tejadilho, pedaços de corpos esqueléticos e terrivelmente queimados, enquanto se buscavam ainda eventuais vítimas no interior calcinado daquela viatura-cama.

O impacto do choque foi, é seguro, violentíssimo, já que os comboios circulavam, em sentidos opostos de uma mesma via, a boa velocidade. Movida a gásóleo, uma das locomotivas explodiu de imediato, provocando o incêndio que se propagou à primeira das 5 carroçagens do comboio regional e a três das sete que constituíam a composição internacional que se dirigia para Vilar Formoso. A violência do abaloamento, junta-se a voraagem do fogo. O pânico instala-se entre os 450 passageiros. É o horror.

Uma ambulância dos voluntários de Castro d'Aire que ocasionalmente transita na zona dá o alarme para os bombeiros de Mangualde. Num ápice, afluem ao local mais de uma vintena de corporações da região. O comando operacional é assumido por Américo Borges, de Canas de Senhorim, que à função de bombeiro alia a qualidade de médico.

Quando as primeiras unidades de socorro atingem os comboios, dez minutos depois da colisão, muitos dos passageiros sobreviventes deambulam,

atônitos, pelos pinhais entretanto também incendiados. Alguns tinham logrado atingir mesmo a estrada. Numa primeira triagem, enquanto se combate o fogo — e o calor era insuportável, tal a frenalha (crematoria?) em que se constituíam as composições evacuadas — rapidamente os primeiros feridos, conduzindo-se os mais graves ao Hospital de Viseu, enquanto os que apresentavam lesões menores eram transportados para os estabelecimentos de saúde de Nelas, Mangualde e Santa Comba Dão.

Efectivos da Guarda Nacional Republicana, de todas as secções do distrito, excepto a de Lamego, montam protecção ao local, guardam valores, evitam a demasiada aproximação de curiosos e, sobretudo, disciplinam o trânsito, mantendo abertas exclusivamente para as viaturas de socorro as estradas da área.

Ali, no fumegante pinhal, junto aos destro-

«romaria» habitual nestas circunstâncias, chegava o secretário de Estado da Defesa, Figueiredo Lopes. O Presidente da República atingiria Alcáçache à 1.45 da madrugada, em presença que considerou «não ter outro significado senão o de acompanhar» todos quantos aqui estão a trabalhar», enquanto pretendia ser, também, uma presença de «solidariedade e de pesar».

Mário Soares chegou pouco depois das 3 horas da madrugada, acompanhado pelos ministros Maldonado Gonet, Eduardo Pereira e Carlos Melançon. Este responsável pelos transportes, logo após a sua chegada, denunciou, sem conhecer pormenores do sinistro, que o material da CP está «velho, em avançado estado de degradação, e a exigir um plano de melhoramento».

TRAGÉDIA NÃO TEVE PROPORÇÕES RE-CEADAS

A tragédia ferroviária de Alcáçache, ca-

Fotografia: AP para O Dia

Percebia-se e o cheiro forte

Embora seja extremamente difícil ao jornalista defender uma tal posição, que por subjectiva poderá ser discutível, a verdade é que foi esse o senti-

te anunciado. Dos 300 mortos referidos encontravam-se 52 corpos, dos feridos havia notícia de que os mais deles não padeciam de lesões tão graves como se poderia supor.

Mas que razões estariam, afinal, por trás de um tal quadro, impressionante embora? Em primeiro lugar, e correndo o risco de cometermos tamanho erro de avaliação, até por ausência de fundamentos técnicos, cremos que o facto do embate se ter verificado frontalmente, entre duas poderosíssimas motoras, ambas de enorme peso, poderá ter amortecido de forma notória o choque, cujas ondas seriam transmitidas às carroçagens com menos violência. E tanto assim, acrescentamos, que as viaturas, se bem que carbonizadas muitas delas, mantinham quase intactas as suas estruturas, facto não vulgar em acidentes deste tipo. Depois, e aqui segu-

ramente o afirmamos, a certeza do fácil acesso ao local do sinistro, apenas a alguns metros da estrada nacional e não longe de vilas cujas corporações de bombeiros se encontram minimeamente equipadas em meios para o enfrentar de situações afins. Por fim, e acrescido ao natural instinto de sobrevivência nestas circunstâncias sempre determinante — o bom grau de preparação, de quer, de generosidade e de organização dos vários socorristas, desde os sempre prestimosos bombeiros aos médicos, dos elementos da Guarda Nacional Republicana ao popular anónimo, sempre pronto a auxiliar, no transe, o seu semelhante.

Só assim, acreditamos, por tanto quanto se disse, foi possível evitar-se a tragédia ainda maior, o minúsculo das consequências, já em si tão graves, do maior acidente ferroviário algum dia ocorrido no nosso País.

por Cabral de Oliveira, correspondente de «O DIA» em Coimbra

cos dos comboios, à dor dos sinistrados junta-se a dor dos socorristas. Porque a qualquer um impressiona ver um semelhante ser pasto de chamas, retirar do braço o corpo mutilado, topir all com a indefesa criança esmagada pelos ferros disformes. Em tempo útil ocorreu-se, prioritariamente, aos vivos. Havia então que iniciar a penosa, melhor dirlamos macabra tarefa de cuidar dos mortos.

No local encontravam-se, cerca das onze horas, os secretários de Estado das Comunicações, Raúl Junqueiro, e do Fomento Cooperativo, Armando Lopes. Logo depois, dando seguimento à

táctose impressionante que terá ceifado a vida a meia centena de passageiros e lançado para as camas dos hospitais cerca de 150 pessoas, não assumiu, mau grado o terrível dos números, as proporções que se recavam e que eram, aliás, indicadas pelo horrendo aspecto da zona sinistrada.

Com efeito, pesem embora as nefastas consequências em termos de prejuízos humanos e materiais, tudo apontava, numa primeira análise, para um muito maior número de vítimas já que — importa não o esquecer — viajavam nas composições 450 passageiros.

mento vivido no local da tragédia as primeiras horas de ontem quando, ultrapassado que fora o período mais agudo de desencontros de informação e até da perplexidade reinante nos espíritos dos socorristas, se podia começar a fazer, enfim, um balanço provisório do sinistro.

Havia números concretos de acidentados hospitalizados, sabia-se quantos cadáveres se recolhiam já nas morgues das unidades de saúde mobilizadas, as vítimas ainda entre os escombros estavam quase todas localizadas e os valores apresentados ficavam, felizmente, muito aquém dos inicialmen-

EXCURSÕES

Batote e Chave	1 000000
2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 16.º, 17.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º, 23.º, 24.º, 25.º, 26.º, 27.º, 28.º, 29.º, 30.º, 31.º, 32.º, 33.º, 34.º, 35.º, 36.º, 37.º, 38.º, 39.º, 40.º, 41.º, 42.º, 43.º, 44.º, 45.º, 46.º, 47.º, 48.º, 49.º, 50.º, 51.º, 52.º, 53.º, 54.º, 55.º, 56.º, 57.º, 58.º, 59.º, 60.º, 61.º, 62.º, 63.º, 64.º, 65.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º, 70.º, 71.º, 72.º, 73.º, 74.º, 75.º, 76.º, 77.º, 78.º, 79.º, 80.º, 81.º, 82.º, 83.º, 84.º, 85.º, 86.º, 87.º, 88.º, 89.º, 90.º, 91.º, 92.º, 93.º, 94.º, 95.º, 96.º, 97.º, 98.º, 99.º, 100.º	1 000000
3.º	1 000000
4.º	1 000000
5.º	1 000000
6.º	1 000000
7.º	1 000000
8.º	1 000000
9.º	1 000000
10.º	1 000000
11.º	1 000000
12.º	1 000000
13.º	1 000000
14.º	1 000000
15.º	1 000000
16.º	1 000000
17.º	1 000000
18.º	1 000000
19.º	1 000000
20.º	1 000000
21.º	1 000000
22.º	1 000000
23.º	1 000000
24.º	1 000000
25.º	1 000000
26.º	1 000000
27.º	1 000000
28.º	1 000000
29.º	1 000000
30.º	1 000000
31.º	1 000000
32.º	1 000000
33.º	1 000000
34.º	1 000000
35.º	1 000000
36.º	1 000000
37.º	1 000000
38.º	1 000000
39.º	1 000000
40.º	1 000000
41.º	1 000000
42.º	1 000000
43.º	1 000000
44.º	1 000000
45.º	1 000000
46.º	1 000000
47.º	1 000000
48.º	1 000000
49.º	1 000000
50.º	1 000000
51.º	1 000000
52.º	1 000000
53.º	1 000000
54.º	1 000000
55.º	1 000000
56.º	1 000000
57.º	1 000000
58.º	1 000000
59.º	1 000000
60.º	1 000000
61.º	1 000000
62.º	1 000000
63.º	1 000000
64.º	1 000000
65.º	1 000000
66.º	1 000000
67.º	1 000000
68.º	1 000000
69.º	1 000000
70.º	1 000000
71.º	1 000000
72.º	1 000000
73.º	1 000000
74.º	1 000000
75.º	1 000000
76.º	1 000000
77.º	1 000000
78.º	1 000000
79.º	1 000000
80.º	1 000000
81.º	1 000000
82.º	1 000000
83.º	1 000000
84.º	1 000000
85.º	1 000000
86.º	1 000000
87.º	1 000000
88.º	1 000000
89.º	1 000000
90.º	1 000000
91.º	1 000000
92.º	1 000000
93.º	1 000000
94.º	1 000000
95.º	1 000000
96.º	1 000000
97.º	1 000000
98.º	1 000000
99.º	1 000000
100.º	1 000000

CENTAuros
Viagens & Turismo, Lda
Rua Francisco Sá Carneiro, 27
1100 Lisboa
(Alto) 2111 1111 (Baixo) 2111 1111

Fig. 1 - Início da primeira reportagem no local.

Fig. 1 - Start of the first on-site report.

esse escol de cidadãos, a grande maioria constituída por voluntários, um pouco, também, pela Cruz Vermelha Portuguesa.

Recordemos os meios então existentes: raras viaturas com pouco mais do que uma motobomba e meia dúzia de sarilhos de mangueiras e algum material sapador, (começava então a ser distribuído o primeiro material de desencarceramento), outras, menos ainda, com tanques de água, a que se juntavam, apenas uma ou duas por corporação, não ambulâncias, antes singelas automacas.

E a preparação do pessoal, empenhadíssimo embora nas suas missões, era mínima em termos de fogo, mais parca, se possível, no que respeita aos serviços de saúde.

O progresso alcançado, a realidade atual, quer de um, quer do outro, é incomparável.

Os corpos de bombeiros, muitos com pessoal profissionalizado, apresentam agora elevados graus de formação; os meios disponíveis – todo um vasto aparato de veículos contra incêndio, de desencarceramento, de ambulâncias pré-hospitalares, de unidades móveis de comando – respondem às maiores exigências; os equipamentos de proteção individual asseguram níveis de grande segurança; as redes rádio são instrumentos indispensáveis.

Uma realidade, outra, que nos permite olhar a eventual ocorrência de sinistros com a garantia absoluta de excelentes recursos.

A que acresce a existência do Instituto Nacional de Emergência Médica, com uma vasta logística e rica panóplia de ambulâncias medicalizadas, de helicópteros próprios, de postos avançados para triagem de feridos; a Autoridade Nacional de Proteção Civil, devidamente estruturada e disseminada pelo país; a GNR e a PSP, com melhores meios para bem garantirem a ordem pública. Para além, obviamente, de uma moderna rede hospitalar.

Naquele difícil dia 11 de setembro, quase 31 anos atrás, também nós, homens dos jornais, vivíamos circunscritos a quase nada na missão de levar a informação ao país. Recolhiam-se as notas possíveis que, mais tarde, de um qualquer café, ditaríamos para as nossas redações. Procurando lutar contra a especulação, o exagero que, em tais circunstâncias, sempre ocorre. Porque nem tudo o que, voluntariosamente, se relatava, tinha acontecido. Eram as contradições, o exagero, até mesmo as algumas inverdades que o horror quase tornava realidade.

Quanto difícil foi tentarmos apurar, lembro, o número de vítimas. Seriam os trezentos mortos que algumas fontes então nos asseguravam? Ou as algumas dezenas de corpos que conseguíamos contar?

"*Ninguém sabe quantos morreram*", titulava, na edição de 13, "*O Comércio do Porto*", que, na véspera, tinha noticiado 200 mortos . Ou mais de 100, como dizia o "*Diário de Notícias*"? Ou as "*centenas de vítimas*" de que se dava nota, cauteloso, "*O Dia*" (fig. 2)?

A ausência de uma estrutura oficial que nos garantisse números corretos – ou pelo menos tendencialmente credíveis – foi, ali, sem questão, o grande problema que se nos levantava naquelas horas iniciais. Em que as atenções estavam, obviamente, mais viradas para o socorro e, menos, para a informação pública. Mas que, contudo, apesar de menos relevante, reconheça-se, era fundamental levar aos portugueses.

E que, com imensas dificuldades, a partir do quase pandemónio instalado, alcançámos fazer. Cheia de erros e omissões, que notamos sobretudo agora, mas logo reconhecíamos. Como o fez, permito-me citar, João Paulo de Oliveira, do "Diário Popular", na peça "*A tragédia e suas proporções*", quando escrevia que, se "*os jornalistas são historiadores do efêmero*", os jornais são, "*constrangidos por limites de tempo de feitura, escravos de horas de entrada nas máquinas*". "*A tragédia de Alcáçache é paradigmática deste risco inevitável, as manchetes da imprensa significarão, pela discrepância, uma girândola de especulação*". Para dizer, ainda, que "*não faltará quem acuse os jornalistas de mentirosos ou alarmistas*", quando, afinal, "*as páginas dos jornais portugueses transmitiam a informação disponível, o cálculo plausível, a confidência razoável*".

É, pois, numa perspetiva de procurar evitar erros futuros, com base na experiência, que nos propomos fazer, necessariamente breve, uma análise diacrónica das reportagens da imprensa escrita nacional, lançando um olhar sobre fotografias que agora, seguramente, não editaríamos.

Vejam, pois, como foi – e não correu nada bem –, a cobertura noticiosa dos jornais diários de grande expansão que então se publicavam em Portugal (fig. 2). E façamo-lo, por opção, confinados às três edições seguintes ao acidente.

a

d

b

e

f

c

Fig. 2 - Capas de matutinos do dia seguinte ao acidente (12 de setembro).

Fig. 2 - Covers of morning journals after the accident (September 12).

Começemos pelas manchetes do dia 12, com os matutinos *Diário de Notícias* a falar em «*Mais de 100 mortos*» (fig. 2a), número repetido no *Jornal de Notícias*, o *Primeiro de Janeiro* a contar mais de 300 vítimas mortais (fig. 2b), o *O Dia* a referir «centenas de vítimas» (fig. 2c), o *Diário* a contabilizar “Dezenas de mortos e centenas de feridos” (fig. 2d), o *Correio da Manhã* a anunciar “*Centenas de mortos*” (fig. 2e) e o *Comércio do Porto* a noticiar “*mais de 200 mortos*” (fig. 2f). Um par de horas mais tarde, nos vespertinos, *A Tarde*, escrevia sobre uma “*Noite de angústia e solidariedade*” (fig. 3a), *A Capital*, destacava o “*Inferno*” vivido (fig. 3b), e o *Diário de Lisboa* precisava, em título maior que, no “*Rescaldo de Alcaface: mortos, talvez mais de 50*” (fig. 3c).

Em termos de cobertura noticiosa, o portuense «*Jornal de Notícias*» destacou-se, notoriamente, como o diário que mais ampla atenção dispen-

Fig. 3 - Primeiras páginas dos vespertinos do dia seguinte ao acidente (12 de setembro).

Fig. 3 - First pages of the evening newspapers in the day after the accident (September 12).

sou ao acidente quando, logo no primeiro dia, decidi imprimir uma edição especial de 16 páginas, que implicou, também no local, uma vasta equipa de 20 jornalistas.

«O Comércio do Porto», que, aquando dos grandes acontecimentos noticiosos, costumava acompanhar o seu colega nortenho com idênticas iniciativas, optou, na ocasião, por dedicar à ocorrência um amplo número de páginas na edição normal; o mesmo acontecendo com o lisboeta “Diário de Notícias” e o “Correio da Manhã” que, nesse dia, fez uma segunda edição.

Sobre o acidente, o JN publicou um conjunto de 26 páginas (16+8+2); o CP 23 (7+14+2); o PJ, 14 (5+5+4); O Dia, 8 (1+6+1); o DN, 10 (2+6+2); e o CM 12 (2+2+7+1). Dos vespertinos, o DP alongou-se por 17 páginas (9+6+2); o DL, por 11 (6+3+2); e A Capital, por 15 (9+5+1).

Tratou-se, pois, de uma ampla cobertura noticiosa (136 páginas), constata-se que, após uma enorme atenção nos primeiro e segundo dia, se notou, ao terceiro, uma quebra acentuada, para logo o tema sair da mira mediática.

Em termos de títulos, destaque, como já sublinhámos, para os números iniciais de vítimas mortais, absolutamente exagerados, o que obrigou a generalidade dos matutinos a correções – e justificações – na edição seguinte (fig. 4). Para o

Fig. 4 - O Diário Popular mostrava as primeiras páginas da imprensa portuguesa.

Fig. 4 - The “Diário Popular” newspaper showed the first pages of the Portuguese press.

Jornal de Notícias, a tragédia era “*menor do que se temia*” (fig. 5a) e “*as cinzas não se podem contar*” (fig. 5b), O Comércio do Porto perguntava, na mesma linha, “*quantos ficaram reduzidos a cinzas?*” (fig. 5c) e o Correio da Manhã dizia “*ainda há cadáveres nas cinzas*” (fig. 5d). Isto enquanto, com os restantes, se iam atualizando os números, aproximando-os da verdade que, nas primeiras horas, não conseguimos apurar (fig. 4).

Fig. 5 - Era grande a incerteza sobre o número de vítimas.

Fig. 5 - There was great uncertainty about the number of victims.

No que se refere a conteúdos, todos os jornais, que fizeram deslocar para a Beira Alta equipas de reportagem próprias, recorreram ainda a peças das agências Lusa e Notícias de Portugal. O ambiente vivido, as operações de socorro e o envolvimento de helicópteros, a doação de sangue, testemunhos, a identificação dos sinistrados, a procura das causas do acidente, o relato de dramas pessoais, o cheiro a queimado e a desgraça, a solidariedade internacional, e as condolências do Papa João Paulo II, eram uma constante.

Quanto a cobertura fotográfica, ela foi muito profusa, sobretudo em dimensão, já que a sua qualidade, admita-se, era frágil. Imagens gerais das carruagens e pormenores do horror – a que não faltaram algumas, demasiadas, absolutamente lamentáveis, de restos humanos, e que jamais deveriam ter sido editadas –, completam, em substância, o que de melhor, e sobretudo pior, se publicou (fig. 6).

Recordando o que então escrevi (fig. 1), lembro o quadro dantesco; a amálgama de ferros, retorcidos e fumegantes que pareciam ser o prenúncio do Apocalipse; os cadáveres que permaneciam ainda nos destroços; o cheiro forte da desgraça que se percebia no ar; o esforço dos bombeiros que continuavam, cinco horas após o violento abaloamento, a retirar pedaços de corpos esquartejados e terrivelmente mutilados.

Depois de descrever o cenário de horror que se vivia – a ambulância de Aguiar da Beira que deu o alerta; a assunção do comando operacional por Américo Borges, comandante de Canas de Senhorim; o socorro e evacuação de feridos para o hospital de Viseu e centros de saúde mais próximos; o atónito deambular dos sobreviventes pelos pinhais entretanto também incendiados; os efetivos da Guarda Nacional Republicana a montarem proteção ao local – falava da dor dos sinistrados a que se juntava a dor dos socorristas já que a qualquer impressionava ver um semelhante ser pasto de chamas, o retirar do braseiro de um corpo mutilado, o topar com a indefesa criança esmagada pelos ferros disformes.

E continuava com a habitual, e politicamente correta, «*romaria*», desde o secretário de Estado das Comunicações, o da Defesa, o Presidente da República, Ramalho Eanes, também de Mário Soares (fig. 7), primeiro-ministro. Para sublinhar, depois, os possivelmente 150 feridos e a meia centena de mortos,

Fig. 6 - Imagens, mesmo aquelas que não deveriam ter sido editadas, mostram a tragédia.

Fig. 6 - Images, even those that should not have been edited, show the tragedy.

Fig. 7 - Diferentes cenários do socorro prestado.

Fig. 7 - Different scenarios of help provided.

números que, embora terríveis, eram, perante as proporções do desastre, menores do que se receara.

A reportagem prosseguia com os desencontros de informação (dos 300 mortos referidos encontravam-se 52 corpos, os feridos, uma centena e meia, não eram afinal tão graves), para então concluir com referências ao grau de preparação, querer, e generosidade dos socorristas, dos prestimosos bombeiros, médicos, e elementos da GNR, do popular anónimo, sempre pronto a auxiliar, no transe, o seu semelhante, naquele que foi o maior acidente ferroviário algum dia ocorrido no nosso país.

É, julgo, de uma enorme pertinência a temática hoje em análise neste X Encontro Nacional de Riscos. Não tanto para revisitarmos o acidente e as suas circunstâncias, mas sobretudo para retirarmos lições de futuro que nos permitam melhorar os nossos comportamentos. Sejam eles de socorro (que ficam naturalmente para outros), sejam, e sobre elas me atendo particularmente, os da informação.

Como seria, hoje, se nos víssemos confrontamos com um novo Alcafache? Disporíamos já de estruturas fiáveis para nos facilitarem as tarefas na nossa indispensável missão de informar? Teríamos serviços de assessoria de imprensa, sala de informação, notas à comunicação social, garantia de fotografias, meios técnicos, estaria assegurada a existência de um porta-voz oficial?

No que concerne à informação pública, o que poderíamos, pois, encontrar? Infelizmente, temo-o bem, nada que nos orgulhasse muito. De um lado, debater-nos-íamos com o sensacionalismo que hoje a tantos empenha; do outro, iríamos defrontar-nos com a generalizada utilização de telemóveis, que faz de qualquer impreparado cidadão um potencial emissor.

A democratização da capacidade de transmitir informações através de meios eletrónicos, sem qualquer mediação ou regulação por quem não é eticamente responsabilizável, o uso de ferramentas como, apenas dois exemplos, o Facebook ou o Twitter, fazem-me recluir, pelo menos numa fase inicial, um quadro de generalizada confusão comunicacional.

E quanto aos jornalistas, eles próprios? São também sérias as minhas preocupações. Não que os profissionais de hoje sejam piores do que os de então – em boa verdade até estão melhor preparados –, mas a precariedade e a desvalorização profissionais são, agora, definitivamente limitadoras. Quando, outrora, se nos exigia, sobretudo na rádio e na televisão, sobriedade e recusa de sensacionalismo, mesmo de emotividade, hoje parece cultivar-se o contrário.

Mal dirigidos por chefias comprometidas com os poderes estabelecidos, também vencidos pelas exigências empresariais que se movem não pelo interesse público, mas pelo lucro fácil assente nas tiragens e nos «*shares*», como poderão eles exercer, plenamente, a sua exigente missão?

Afinal, como dizer não à «*festa*» do fogo, mostrando não a beleza dantesca das chamas, mas o desolador manto queimado que delas resulta; como dizer não ao «*espetáculo*» do acidente, recusando imagens degradantes, para se evidenciar, pelo contrário, o terrível saldo negativo da perda de vidas e de bens que dele resulta?

O que aconteceu em Alcaface, não pode voltar a suceder. E as carências de 1985, não podem ser, agora, os excessos de hoje.

Se não o conseguirmos, desde logo nós próprios, através dos princípios da ética jornalística, que se faça, então – em nome dos valores civilizacionais –, também através da lei que nos organiza enquanto sociedade, pela intervenção de entidade reguladora.

Defendo, sempre o fiz, a dignidade da pessoa humana, pugnarei, sem hesitação, pelos direitos da privacidade na vida e na morte. E fá-lo-ei, permanentemente, no inteiro respeito pelo dever de informar e de ser informado, de acordo com os valores do jornalismo livre e plural.

A propensão dos portugueses para olhar a desgraça alheia, para o sensacionalismo, não pode ser alimentada pelos meios de comunicação social, tem, pela inversa, de ser por eles combatida.

A liberdade de imprensa é um bem absoluto e inalienável, caracterizador das sociedades democráticas, e por ela nos bateremos sem desfalecimento. Mas à liberdade de imprensa tem de corresponder, por igual, um enorme sentido de responsabilidade, a que obrigam, de forma indeclinável, as normas deontológicas dos jornalistas.

Na selva mediática em que está transformado o nosso presente, torna-se cada vez mais importante, indispensável mesmo, a atividade mediadora do jornalista. Cujas ações tem de repousar na sua credibilização pessoal, na respeitabilidade e confiabilidade dos órgãos de comunicação social.

Se os bombeiros são, já o dissemos, parte essencial da atividade da proteção civil, descentralizando-a e operacionalizando-a por todo o país, é à ANPC que compete a enorme tarefa da sua organização. Que, sustentadamente, entre muitas outras preocupações, tem de saber apoiar, como uma das suas mais importantes componentes, o trabalho jornalístico.

Qualquer ocorrência reveste, ou ganha, em si mesma, diferentes dimensões. Para todas elas – de âmbito local, regional ou nacional – é indispensável encontrar respostas tecnicamente consistentes ao nível da comunicação. Pelo que urge encontrar soluções estruturadas para o pequeno sinistro, o acidente médio, a grande catástrofe.

Se, no primeiro caso, ela poderá ser garantida com o contributo de voluntários, a estrutura de comunicação, de um ponto de vista mais alargado, pode recorrer

aos serviços próprios dos municípios, envolvendo os profissionais já existentes, a quem deverá ser garantida uma preparação técnica de entrosamento nas exigências específicas do socorrismo.

Para situações mais graves, há que encontrar as respostas indispensáveis no quadro dos comandos distritais da APC, através de serviços de imprensa, permanentes, atualmente só instalados, julgo, na estrutura central, em Lisboa.

Bem sei – e os meus camaradas jornalistas tanto me asseguram – que a resposta dos CDOS é hoje suficientemente positiva, dependendo embora, e muito, dizem-me, do carácter do seu comandante, normalmente disponível para uma efetiva colaboração.

Pelo que importa, assim, que, por igual, estes níveis da organização fiquem dotados de tais meios profissionais que, corretamente integrados nos sistemas de operações de socorro, o sejam, também, nas suas ligações, não raro complexas, com os jornalistas.

É certa, e da maior importância, a existência de um oficial de relações públicas, responsável por um conjunto de competências que incluem, nomeadamente, prestar informações aos órgãos de comunicação social, preparar briefings, dossiers e conferências de imprensa, informar o comando sobre solicitações dos jornalistas, acompanhar e transmitir ao COS as notícias difundidas, e organizar visitas aos locais de interesse nas zonas de intervenção.

Mas essa função, relevantíssima, terá de ser otimizada, para além das relações públicas – que em boa verdade nada têm a ver com jornalismo – com a existência, oficiais do mesmo ofício, de assessorias de imprensa.

Com as quais queremos significar, afinal, a bem dos portugueses e do socorrismo, um conjunto de estruturas que nos permitam viabilizar, em interesse mútuo, uma melhor prestação também de serviços de comunicação e de informação em cenário de operações de socorro.