

ALTO RISCO

SUPLEMENTO DO JORNAL ALTO RISCO
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE BOMBEIROS PROFISSIONAIS
(instituição de utilidade pública)

N.º47 | 6ª Série | Dezembro 2013

**Ricardo Rio Presidente
de Câmara Municipal de
Braga em entrevista**

**“A área de Proteção
Civil foi parente pobre
do investimento”**

SE TEMOS OS
MELHORES HOMENS,
É TEMPO DE TERMOS
OS MELHORES
EQUIPAMENTOS.



**EURO
SAFE**

Importação e Exportação de
Equipamentos de Segurança

Avenida Mário Sacramento, 103-105,
3830-052 Ilhavo - Portugal

T. +351 234083481
F. +351 234083751

www.eurosafe.pt
info@eurosafe.pt

 **rosenbauer**

Metz

Rosenbauer Group

6

Entrevista

Ricardo Rio
Presidente C.M. Braga



24

Segurança na net

Sapo cria e-mail
seguro para crianças



18

Entrevista

Bruno Nobre
Bombeiro do RSB vence
medalha de bronze no mundial



34

Reportagem

Desencarceramento
em viaturas elétricas



Fernando Curto

Presidente da Associação Nacional
de Bombeiros Profissionais

Diretor
Filomena Barros

Diretor-Adjunto
Sérgio Carvalho

Redação
Cátia Godinho
Miguel Marques

Grafismo
João B. Gonçalves

Paginação
João B. Gonçalves

Fotografia
Gab. Aud. ANBP

Publicidade
Paulo Bandarra

Propriedade
Associação Nacional
de Bombeiros
Profissionais
Av. D. Carlos I, 89, r/c
1200 Lisboa
Tel.: 21 394 20 80

Tiragem
20 000 exemplares

Registo n.117 011
Dep. Legal n. 68
848/93

Impressão
MX3

Uma ano de luta

A edição da Revista Alto Risco que lhe propomos este mês pode ler uma entrevista com o novo presidente da Câmara Municipal de Braga, Ricardo Rio, onde explica quais são os seus planos para o mandato que agora iniciou, as mudanças que pretende imprimir no concelho e a situação dos Bombeiros Municipais de Braga, onde reconhece existirem algumas lacunas ao nível de viaturas e equipamento de proteção individual.

A revista Alto Risco esteve ainda presente numa sessão de esclarecimento realizada na BMW sobre os cuidados a ter quando for necessário realizar um desencarceramento numa viatura elétrica, onde marcaram presentes bombeiros e outros elementos da proteção civil.

Contamos ainda com a entrevista do bombeiro Bruno Nobre, Bombeiro do RSB, que está de parabéns por ter ganho uma medalha de bronze no Campeonato do Mundo de Ginástica de Trampolins, tendo contado a sua experiência e a receção no regresso a Portugal.

Numa altura em que se aproxima o fim do ano é bom recordar a luta dos bombeiros profissionais contra uma política que se limita a retirar direitos e a empobrecer não só esta classe como a maioria dos portugueses. Este ano os bombeiros profissionais tiveram várias vitórias, travaram muitas lutas na rua e nos tribunais. Mas ainda não é altura de baixar os braços, pois avizinham-se batalhas difíceis para o próximo ano.

Desejamos a todos os bombeiros profissionais e suas famílias umas Boas Festas.

Perfil

Ricardo Rio é o presidente da Câmara Municipal de Braga, tendo sido eleito a 29 de setembro, pela Coligação Juntos Por Braga (PSD, CDS/PP e PPM). A nível de cargos públicos, Ricardo Rio foi vereador na Câmara Municipal de Braga entre 2005 e 2013.

Nasceu em Braga. Licenciou-se em Economia na Faculdade de Economia do Porto, onde completou também a parte curricular do Mestrado em Economia.

“Há várias lacunas na corporação (de bombeiros)”



Ricardo Rio (PSD) sucede a Mesquita Machado (PS), que esteve mais de três décadas na presidência da Câmara Municipal de Braga

Marcar a diferença em relação ao seu antecessor, parece ser um dos principais objetivos de Ricardo Rio, o novo presidente da Câmara Municipal de Braga. Numa entrevista em que a proteção civil e os bombeiros foram os temas principais, o autarca sublinhou a falta de investimento do anterior executivo autárquico nos Bombeiros Municipais, uma situação que pretende alterar com a identificação das lacunas, apesar das restrições financeiras existentes na corporação.

Que desafios encontrou na Câmara Municipal de Braga?

Desde logo a enorme expectativa depositada por muitos bracarenses nesta nova gestão e que dela espera várias coisas entre elas a mudança de prioridades, a mudança de atitude e associar ambas as coisas em reflexos concretos no bem-estar da população no imediato. Houve compromissos que assumimos no período de campanha eleitoral e que concretizamos de imediato. Um conjunto de medidas que assumimos como bandeira para os primeiros 100 dias de mandato e que estamos a levar a efeito paulatinamente. A juntar a isso há uma máquina

“Uma das coisas que mais me chocou foi ouvir os próprios bombeiros a dizer que durante o mandato anterior não tinham tido qualquer contacto com o vereador responsável pelo pelouro.”

camarária e uma gestão interna que sem pôr em causa os colaboradores, (que já nos deram testemunho da sua angústia pela forma como foram des-cuidados os serviços ao longo dos anos) não deixar de ser uma máquina habituada a 37 anos de gestão. Criar aqui fatores de inovação, novos processos, são desafios intensos com que estamos a lidar no imediato.

Que objetivos é que traçou para este mandato?

O nosso foco principal é a componente económica. Temos que criar fatores de inovação, tornar Braga numa cidade mais capaz de criar



O presidente Ricardo Rio visitou a corporação de Bombeiros Sapadores de Braga

investimento, mais capaz de ser projetada turisticamente e aproveitar todo o seu potencial. Interligado com este fator há outros fatores relacionados com a projeção da cidade para fora das suas portas, ou seja, capacidade de relação entre municípios, de afirmação regional, de acolhimento de iniciativas a nível nacional. Há depois outros eixos que nós consideramos importantes como sejam as respostas sociais, até por força da conjuntura atual, estreitar a colaboração com as IPSS para dar mais apoio à população mais carenciada. Temos a componente cultural em que queremos inverter o ciclo de perda que Braga teve em termos de dinâmica cultural para potenciar a ligação à universidade e para termos também um conjunto de iniciativas que sejam fator de atração. Julgamos que tem também condições para ser uma cidade cada vez mais sustentável e ter mais espaços verdes, aproveitamento dos cursos de água, e finalmente no eixo da componente das políticas sociais em termos de educa-

ção, saúde, o da proteção civil, que consideramos que têm que ser acautelados e que Braga nunca investiu verdadeiramente em muitas destas áreas.

Na sua perspetiva qual a situação que necessita de uma resolução imediata?

Braga é uma cidade que tem atualmente um elevado número de desempregados. São muitas as situações com que me confronto, desde aquela pobreza envergonhada, de pessoas que estavam habituadas a um padrão de vida e que subitamente foram confrontadas com dificuldades e que tem dificuldade em reagir.

Temos muitos jovens licenciados que não conseguem a sua colocação até aquelas que estavam ligadas ao sector da construção civil, com a quebra do mercado imobiliário assistiram à quebra de atividade dessas empresas, quer a nível nacional quer no mercado espanhol que absorvia essa população são problemas a que temos que dar resposta.

Como avalia e acompanhou o combate aos incêndios florestais?

Não houve aqui situações de particular gravidade. Tivemos um incêndio junto do Mosteiro de Tibães o que foi um risco para a componente patrimonial mas houve um grande empenho, boa colaboração entre as forças presentes e toda a proteção civil e portanto julgo que o concelho de Braga não teve situações de maior gravidade.

Estamos sempre a testar os limites mas o que temos que garantir é que numa situação de gravidade, não sejamos confrontados com uma situação de fragilidade em termos de capacidade de resposta. O nosso objetivo nessa matéria é tentar acautelar que todas as forças, e sobretudo as que dependem da Câmara Municipal, e que são sobretudo os bombeiros municipais, estejam dotados dos meios necessários para responder cabalmente.

Ainda assim na zona histórica há

necessidade de maior atenção porque os bombeiros queixam-se de difícil acesso. Está a ser feita alguma avaliação?

Essa é uma matéria que tem duas vertentes. Há as zonas históricas que não estavam desenhadas para essa incursão dos meios e que tem que ser bem trabalhada para criar um plano de segurança que dê capacidade de resposta em caso de qualquer ocorrência. E, para isso temos que prevenir, que é evitar aquela proliferação de espaços devolutos, de prédios que estão com utilizações indevidas e que por vezes originam incêndios.

As novas áreas de expansão urbana, que teriam todas as condições para ter acomodado essas soluções, e que não o fizeram e temos ruas novas sem capacidade para receber um carro de bombeiros ou camião do lixo.

Como é que encontrou a proteção civil do concelho?

Esta área da proteção civil foi considerada o parente pobre do investimento municipal e não só, também do relacionamento. Uma das coisas que mais me chocou foi ouvir os próprios bombeiros a dizer que durante o mandato anterior não tinham tido qualquer

contacto com o vereador responsável pelo pelouro. E logo após a nossa tomada de posse todo o executivo municipal fez questão de se deslocar ao quartel para ter um primeiro contacto com todos os homens, a quem transmitimos disponibilidade para termos uma relação de colaboração o mais intensa possível e para auscultar as suas preocupações e recolher os seus contributos para melhorarmos a nossa intervenção no terreno. E isso passa pela identificação das muitas lacunas que existem em termos de meios materiais.

Há ainda uma velha aspiração de Braga que é a criação de um novo quartel e que, infelizmente, caiu por terra porque na candidatura que foi feita ao QREN pelo anterior executivo não estava garantido o nível de maturidade suficiente da candidatura e, por isso, nem chegou a ser admitido, mas é um projeto que vai reiniciar-se.

Mas o principal foco de preocupação passa pelo nível de organização e motivação. Na própria corporação de bombeiros fomos confrontados com queixas relativas à inexistência de regulamento interno. São aspetos que o vereador que tem agora a proteção

civil está a dirimir com a corporação e que vamos adotar o mais depressa possível. Vai ser ainda lançado o concurso para a nomeação do comandante, que foi uma vaga que ficou por preencher durante o mandato anterior. O concurso inicial foi abandonado, foi nomeado um adjunto que não assumiu funções plenas de comando. Vamos agora avançar com esse concurso para comandante e, também, avançando em alguns investimentos nos meios e não vamos descurar a colaboração com a corporação dos bombeiros voluntários, que não estando na nossa dependência, pode dar um contributo em relação às respostas no terreno.

A corporação de Bombeiros de Braga é a única no país que tem no mesmo quartel bombeiros sapadores e municipais. Esta é uma situação para manter ou prevê a sua alteração?

Não tenho uma solução imediata, embora ela possa ser coercivamente imposta, uma vez que estão neste momento em curso um conjunto de ações judiciais. Agora, se houver alguma decisão superveniente nessa matéria, temos que acatar a mesma. Mas, no imediato, diria que não pode



ser através de uma decisão administrativa. Não temos capacidade financeira para o fazer, nem total segurança legal para fazer essa equiparação.

Se os sapadores passassem para a categoria de bombeiro municipal iria haver uma regressão?

Essa situação é impossível. Não pudemos retroceder no estatuto dos sapadores para os colocar como municipais.

Nesse caso a política da câmara é à medida que vão saindo os sapadores, fiquem só os bombeiros municipais e extinguem-se os sapadores?

Eu diria que em condições normais será esse o caminho.

Várias autarquias têm bombeiros, sapadores ou municipais, que se queixam das dificuldades que têm para desenvolver as suas atividades. Con-

“Vai ser ainda lançado o concurso para a nomeação do comandante.”

sidera que deveria haver mais investimento nessa área por parte das câmaras municipais?

Penso que sim, a vários níveis. Desde logo na componente dos meios materiais. Temos consciência que há várias lacunas na nossa corporação, quer em termos de viaturas quer em meios de equipamento de proteção individual e meios de intervenção para determinado tipo de ações. E, portanto, o que tenho articulado com o vice-presidente, que tem este pelouro, é que vamos priorizar esses investimentos e, na medida das nossas possibilidades, suprimir essas mesmas lacunas.

A juntar a isso há as componentes ligadas à formação e às certificações que são exigidas aos profissionais. Foi também uma queixa recorrente de muitos bombeiros que a câmara municipal não propiciava a participação em ações de formação, que não financiava certo tipo de formações que eram exigidas aos bombeiros. Entendo que faz parte das responsabilidades da entidade empregadora proporcionar um conjunto de requisitos para o desempenho de um determinado tipo de funções.

A formação para os bombeiros é essencial?

Na segunda vertente, temos que ter consciência que quanto melhor os bombeiros estiverem preparados, melhor será a resposta que poderão dar no terreno e isso, obviamente, contribui para os níveis de segurança do concelho.



A corporação de Braga tem sido afetada pela falta de efetivos. Não considera que deveria haver um regime de exceção para contratar mais efetivos?

No ano anterior registou-se um aumento considerável do número de efetivos. Foram contratados cerca de 20 novos recrutas e que fizeram a sua formação, estando já no exercício pleno das suas funções. Parte da lacuna existente já foi colmatada. Não temos ainda o número ideal, mas esse é o ajustamento que estamos a fazer e tentar identificar que necessidades ainda existem. Para essas necessidades estamos confrontados com essa dificuldade. Temos estes critérios que

“Há ainda uma velha aspiração de Braga que é a criação de um novo quartel e que, infelizmente, caiu por terra porque na candidatura que foi feita ao QREN pelo anterior executivo não estava garantido o nível de maturidade suficiente da candidatura.”

estão em vigor em termos de contratação e esquecem que pode haver necessidades muito prementes que têm de ser colmatadas. E não posso pegar em alguém de outra área e transformá-la num bombeiro. Esta situação devia ser acautelado e ser criado um regime de exceção.

O que esta a acontecer noutras corporações de bombeiros, com o impedimento de progressão, implica dificuldades na orgânica da corporação.

Uma solução que estamos a tentar implementar é libertar os bombeiros de tarefas administrativas. Não faz

sentido estar a utilizar um bombeiro, com uma formação especializada numa determinada área, a desenvolver uma tarefa administrativa que um funcionário municipal pode fazer. Portanto, estamos o mais possível alocar recursos municipais, aí sim com facilidade de mobilidade interna, e libertar os homens mais capacitados para tarefas de proteção civil.

Já foi visitar o quartel e os bombeiros queixaram-se do pouco contato com a câmara. O que é que eles lhe disseram?

Nesse dia foram apresentados votos de felicidade recíprocos. Enquanto vereador, já tinha tido vários contatos com os bombeiros nos dois últimos mandatos. E, portanto, sempre tive uma relação de bastante proximidade com membros do sindicato, sempre que houve problemas. Durante esse período, foi-nos transmitida essa grande preocupação: os bombeiros sentiam-se pouco acarinhados por parte do executivo. Julgavam que não havia uma relação de proximidade, que é fundamental para a operacionalização do trabalho. E, depois, também do ponto de vista prático as condições de trabalho eram muito deficitárias.

O quartel está degradado e esta num sítio que não é muito próprio para uma saída de emergência.

As instalações do quartel estão francamente ultrapassadas.

Quais são as principais preocupações da camara de apoio material aos bombeiros?

Há várias questões que têm sido levantadas, muitas delas ligadas aos equipamentos de proteção individual. Chegou a haver episódios surreais num passado recente: compraram-se capacetes que derretiam com o fogo. Essas situações têm sido corrigidas, mas ainda existem outras como a questão das comunicações, que têm de ser corrigidas porque senão é a própria capacidade de intervenção que pode ser posta em causa.

O facto de ter havido oito mortes de bombeiros, fez com que aumen-



A construção de um novo quartel para os Sapadores de Braga é um dos projetos do presidente Ricardo Rio

tasse a sensibilidade e preocupação aquando desses episódios?

Quando tomamos posse, já foi no período mais tranquilo em termos de solicitações para os bombeiros. Isso também nos dá o tempo necessário para fazer o levantamento, para ver quais são as prioridades e tomar conhecimento de alguns investimentos mais recentes. Por exemplo, ao nível do fardamento houve uma candidatura que foi concretizada através da comunidade intermunicipal e permitiu dotar a corporação de alguns meios adicionais. Vamos tentar incorporar no próximo plano alguns investimentos. E, depois, a partir daí ir reforçando esses meios. Mas, obviamente, que a prioridade é tudo aquilo que reforce os níveis de segurança para os próprios homens. A segunda prioridade é dotá-los de maior capacidade de intervenção.

O próximo orçamento municipal vai contemplar esses investimentos?

Estamos a fazer neste momento esse levantamento. Não lhe consigo dizer, em termos quantificados, quanto é que isso vai representar. Posso-lhe dizer que a nossa participação à viatura dos Bombeiros Voluntários é de 20 mil euros. É bem mais do que a própria câmara investiu nos Bombeiros Municipais nos últimos anos. Em relação aos Bombeiros Municipais, vamos tentar fazer o máximo possível, até porque é uma situação que do ponto de vista financeiro está algo indefinida, porque estamos a realizar uma auditoria. Só depois de termos esses dados mais concretos, é que saberemos até que ponto poderemos, ao longo do ano, ir reforçando esse investimento.

Essa auditoria é interna ou externa? É externa.

Visa em concreto os bombeiros municipais?

Não é só sobre os bombeiros. É sobre toda a câmara municipal e empresas municipais, quer sobre a situação financeira, contratação, sistemas de controlo interno. É uma auditoria bastante abrangente.

Quando é que esperam ter resultados dessa auditoria?

Em janeiro.

Quando terminar este mandato, que cunho pessoal gostaria de deixar na câmara?

Neste tempo que vivemos, as principais marcas não são obras. Se Braga for capaz de se posicionar como um

destino para investimentos industriais e atração turística, e um espaço em que há uma dinâmica cultural e social, isso é cumprir a missão a que nos propusemos. Porque, estaremos a dar condições de muito maior bem-estar a toda a população, que beneficiarão com todas essas atividades.

Como cidadão e autarca, sente-se seguro em Braga?

Sinto-me seguro. A situação não é perfeita, mas não estamos confrontados com uma situação de insegurança. Tenho consciência que nos bombeiros municipais temos um conjunto de homens que dão o seu melhor no dia-a-dia, assim também tenham essa resposta das instâncias políticas para reforçar os níveis de segurança do concelho.



Dr. Domingos Morais
Diretor Nacional da ANBP



Resposta a Catástrofes

Localização e Organização de um Dispositivo Comum

A “Prevenção e Gestão de Catástrofes” foi o tema do seminário organizado pela empresa Securiform, e contou com várias intervenções de várias entidades onde se destaca a intervenção do Diretor da Associação Nacional de Bombeiros Profissionais.

A intervenção da ANBP centrou-se na Resposta a Catástrofes, tendo por base um Dispositivo Comum de Âmbito Nacional, o que ainda não existe em Portugal.

No entender da ANBP não se pode continuar a protelar no tempo uma força de intervenção pluridisciplinar e em permanência desde o dia 1 de Janeiro ao dia 31 de Dezembro, tendo por base os custos que as catástrofes custaram a Portugal

nos últimos 30 anos de acordo com o relatório da empresa Munich RE.

Segundo a Munich RE Portugal teve um custo de 5,5 mil milhões com catástrofes como o seja o calor e a seca. No entanto também se relevam as chuvas torrenciais e os deslizamentos de 2010 na Madeira.

Estes dados vêm ainda reforçar mais esta intervenção, já que os incêndios florestais são a parte mais visível e mediática e para a qual até foi constituído desde há uns anos a esta parte um dispositivo especial para a chamada “época de fogos”. A ANBP não percebe o porquê de um dispositivo que só serve este tipo de risco quando na realidade existem este e outros riscos o ano inteiro.

Há ainda que dar conta que quando se fala aqui em riscos não nos podemos esquecer que Portugal tem zonas que podem estar sujeitas a eventos sísmicos

muito intensos e que para tal é necessário ter um dispositivo pronto a responder e de preferência multidisciplinar e organizado.

Face a este tipo de situações a ANBP criou um grupo de trabalho para fazer um projeto com o intuito de ser criada uma força nacional conjunta e pluridisciplinar com várias forças no âmbito da proteção civil. A ideia claramente é que os conhecimentos, treino e simulações congreguem várias forças com estruturas e formas de organização idênticas bem como do ponto de vista operacional com capacidade de uma rápida mobilização.

Desta forma e para que o teor da intervenção estivesse devidamente sustentado, foi necessário recorrer aos estudos já efetuados por este grupo de trabalho. Uma das primeiras abordagens foi desde logo um dispositivo já existente e implantado no âmbito operacional.

O dispositivo estudado e analisado foi

o do DECIF 2013, tendo sido escalpelizadas algumas das suas partes, sempre dentro do seu contexto, em especial para a obtenção de dados com o intuito de uma correta aferição e correlação para o novo dispositivo que a ANBP pretende demonstrar.

Assim, importava fazer uma análise a vários fatores:

- Fator humano
- Fator equipamentos (viaturas)
- Localização atual - Fator humano, fator equipamentos
- Os riscos e os eixos viários
- Os riscos e os eixos ferroviários
- Os riscos e os aeroportos, heliportos / pistas civis e militares

Fator humano

A análise feita ao nível do fator humano no âmbito dos bombeiros centrou-se especificamente na Fase Charlie do DECIF, nas Equipas de Intervenção Permanente, Equipas dos corpos de bombeiros (ECIN, ELAC, Apoio Logístico e Meios Aéreos) e Comandantes de Permanência às Operações, além da Força Especial de Bombeiros e do Grupo de Intervenção Proteção e Socorro da GNR.

Em traços largos rapidamente se constata que existem 5358 operacionais, distribuídos pelos Bombeiros (4531), FEB (236) 3 GIPS (591).

Fator equipamentos (viaturas)

A análise feita ao nível do fator equipamentos (viaturas), e dentro destas mesmas entidades e alocados ao DECIF 2013 na sua Fase Charlie, facilmente se verifica que existem 1142 viaturas, distribuídas pelos Bombeiros (1019), FEB (50) e GIPS (73).

Localização atual - Fator humano, fator equipamentos

Para se ter uma noção mais realista da localização espacial destes fatores em relação a Portugal Continental foi utilizado um mapa onde estão colocados as bases ou posição das várias entidades (EIP, GIPE, FEB e GIPS) de acordo com que se encontra no DECIF na Fase Charlie.

Infere-se que as EIP se encontram mais concentradas no Centro e Norte Litoral (Viana do Castelo, Braga, Porto, Aveiro, Viseu, Coimbra e Leiria) mais espaçadas no Centro e Norte interior (Vila Real, Bragança, Guarda, Castelo Branco, Santarém) e

PRINCIPAIS RISCOS NATURAIS QUE OCORREM EM PORTUGAL

- Incêndios Florestais
- Tempestades
- Cheias/Inundações
- Erosão costeira
- Deslizamentos/Desabamentos
- Sismos

NÍVEL DE RESPOSTA (ex. DECIF 2013 – Fase CHARLIE)

• Fator humano

Bombeiros	
Equipas de Intervenção Permanente	824
Equipas dos Corpos Bombeiros (ECIN, ELAC, Apoio Logístico e Meios Aéreos)	3.664
Comandantes de Permanência às Operações	43
Subtotal	4.531
FEB	
Equipas de Intervenção	236
GNR	
GIPS	591

Fonte: DOP 3 DECIF 2013

TOTAL
5358 OPERACIONAIS

NÍVEL DE RESPOSTA

• Fator equipamentos (Viaturas)

Bombeiros	
Equipas de Intervenção Permanente	163
Equipas dos Corpos Bombeiros (ECIN, ELAC, Apoio Logístico e Meios Aéreos)	813
Comandantes de Permanência às Operações	43
Subtotal	1.019
FEB	
Equipas de Intervenção	50
GNR	
GIPS	73

Fonte: DOP 3 DECIF 2013

TOTAL
1142 VIATURAS



bem como no Alentejo e Algarve cobrindo o interior e litoral (Portalegre, Évora e Beja) e os GIPE que se encontram em 5 cidades (Lisboa, Leiria, Castelo Branco, Viseu e Bragança).

Os GIPS concentram-se sobretudo e tal como as EIP na zona Centro litoral e Norte litoral e interior e ainda uma triangulação no Algarve. A FEB acaba por abarcar todo o interior desde a Guarda até Beja com especial enfoque para a zona de Santarém com 3 bases, e ainda uma em Lisboa e outra em Setúbal.

Numa época em que se fala tanto de riscos não pode a proteção civil e todos os agentes do socorro alhearem-se a esta problemática, quando se pretende fazer uma avaliação das estruturas e localizá-

-las espacialmente no nosso território. A perspetiva que se pretende demonstrar centra-se no desenvolvimento da resposta às catástrofes e na operacionalização das estruturas em especial na pós-catástrofe. Neste caso não importa somente a resposta às catástrofes propriamente ditas mas também todo o auxílio necessário de cariz nacional e internacional que será necessário para a reposição da normalidade, e que para este efeito é necessário planear com antecipação, conhecendo as zonas afetadas e a forma de chegar a essas zonas.

Neste caso os eixos viários, ferroviários e aeroportos/heliportos civis ou militares foram relacionados com os vários riscos/perigos listados no PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamen-

to do Território, que é uma das ferramentas mais importantes no que concerne especificamente à questão dos riscos/perigos no âmbito da Proteção Civil desde 2007.

Os perigos que se destacam são:

- Perigo sísmico
- Perigo de maremoto
- Perigo de movimento de vertente
- Ponto crítico sujeito a inundação
- Troço crítico sujeito a inundação
- Troço de influência de rotura de baragem
- Número de estabelecimentos Industriais com Relatório de Segurança em 2003
- Gasoduto em operação
- Gasoduto em estudo/projeto
- Oleoduto

Os riscos e os eixos viários

A estrutura da rede viária tomada em consideração tendo em conta o tipo de veículos (pesados) para um socorro eficaz, foram as autoestradas e os IP e IC's tendo sempre em atenção as ligações transfronteiriças.

De referir que os eixos viários do litoral algarvio, alentejano e de toda a área metropolitana de Lisboa até Leiria e em especial a ligação do Norte ao Sul – A1 e A2, poderão ser fortemente afetadas e ficarem intransitáveis já que os perigos inerentes são o perigo sísmico e o perigo de maremoto, que poderão levar ao colapso das vias que são servidas por pontes, viadutos ou tuneis.

Em causa estão claramente a capital enquanto centro de poder político, de decisão e económico que é servida quase exclusivamente por pontes, viadutos ou tuneis. Na zona centro e Norte o perigo de movimento de vertente também é muito alto afetando as ligações do litoral com o interior e as ligações de Espanha para Portugal.

Os riscos e os eixos ferroviários

Tal como para o descrito nos eixos viários em matéria de perigos acaba por ser exatamente o mesmo cenário para o Algarve, Área Metropolitana de Lisboa, Centro e Norte do país com o perigo sísmico e o perigo de maremoto, bem como o perigo de deslizamentos afetando as ligações ferroviárias Norte – Sul e Portugal – Espanha.

Os riscos e os aeroportos, heliportos / pistas civis e militares

A ANBP sabe que a construção destas

infraestruturas tem sempre antecipadamente o estudo dos riscos e perigos que podem vir a afetar estas estruturas ainda na fase de projeto, contudo se verificarmos bem, quase todos os aeroportos, heliportos / pistas civis e militares acabam por se encontrarem instalados em zonas de risco/perigo.

Se retirarmos os aeroportos internacionais, restam-nos as pistas civis de Ponte de Sôr, Évora, Viseu e Seia, e como pistas alternativas Beja, Monte Real, Tancos e eventualmente Ovar que poderão ficar operacionais no caso de perigo sísmico e o perigo de maremoto.

Num cenário de catástrofe em que os eixos rodoferroviários não estejam transitáveis este será o único meio alternativo, que aliás tem sido utilizado em todas as catástrofes para uma resposta eficaz.

Ora, e face a estes cenários a ANBP entende que o dispositivo de âmbito nacional deve ser da responsabilidade e tutela da Autoridade Nacional de Proteção Civil. O dispositivo será autossuficiente e deverá estar disposto por zonas de intervenção, a considerar Zona Norte, Zona Centro e Zona Sul.

- A Zona Norte será composta pelos distritos de Viana do Castelo, Braga, Vila Real, Bragança, Porto, Viseu, Aveiro e Guarda.
- A Zona Centro será composta pelos distritos de Coimbra, Castelo Branco, Leiria, Santarém, Lisboa e Portalegre.
- A Zona Sul será composta pelos distritos de Évora, Setúbal, Beja e Faro.

Ao nível das bases para uma melhor e correta intervenção em cada zona, entende a ANBP e face aos riscos/perigos considerados, que cada zona de intervenção deve ter no mínimo três bases para poder efetuar triangulações por forma a rentabilizar recursos humanos e materiais bem como para uma rotação, intervenção, descanso e formação dos elementos que irão integrar esse dispositivo.

- A Zona Norte terá as bases Braga, Bragança e Guarda.
- A Zona Centro terá as bases em Coimbra, Castelo Branco e Santarém.
- A Zona Sul terá as bases em Évora, Beja e Ourique

Ainda assim, e visto não parcelarmente por região mas sim no plano nacional a sua disposição acaba por ter um eixo Norte – Sul e uma boa ligação litoral - interior.



A constituição pluridisciplinar do dispositivo deve provir dos Bombeiros Sapadores, Bombeiros Municipais e profissionais das AHBV, Força Especial de Bombeiros, Grupo de Intervenção Proteção e Socorro e Forças Armadas, sob o regime de comissão de serviço. A disponibilidade de mobilização, vertente física, perfil formativo e académico, a disciplina e rigor hierárquico devem ser critérios obrigatórios, para a sua seleção dos elementos que constituem o dispositivo.

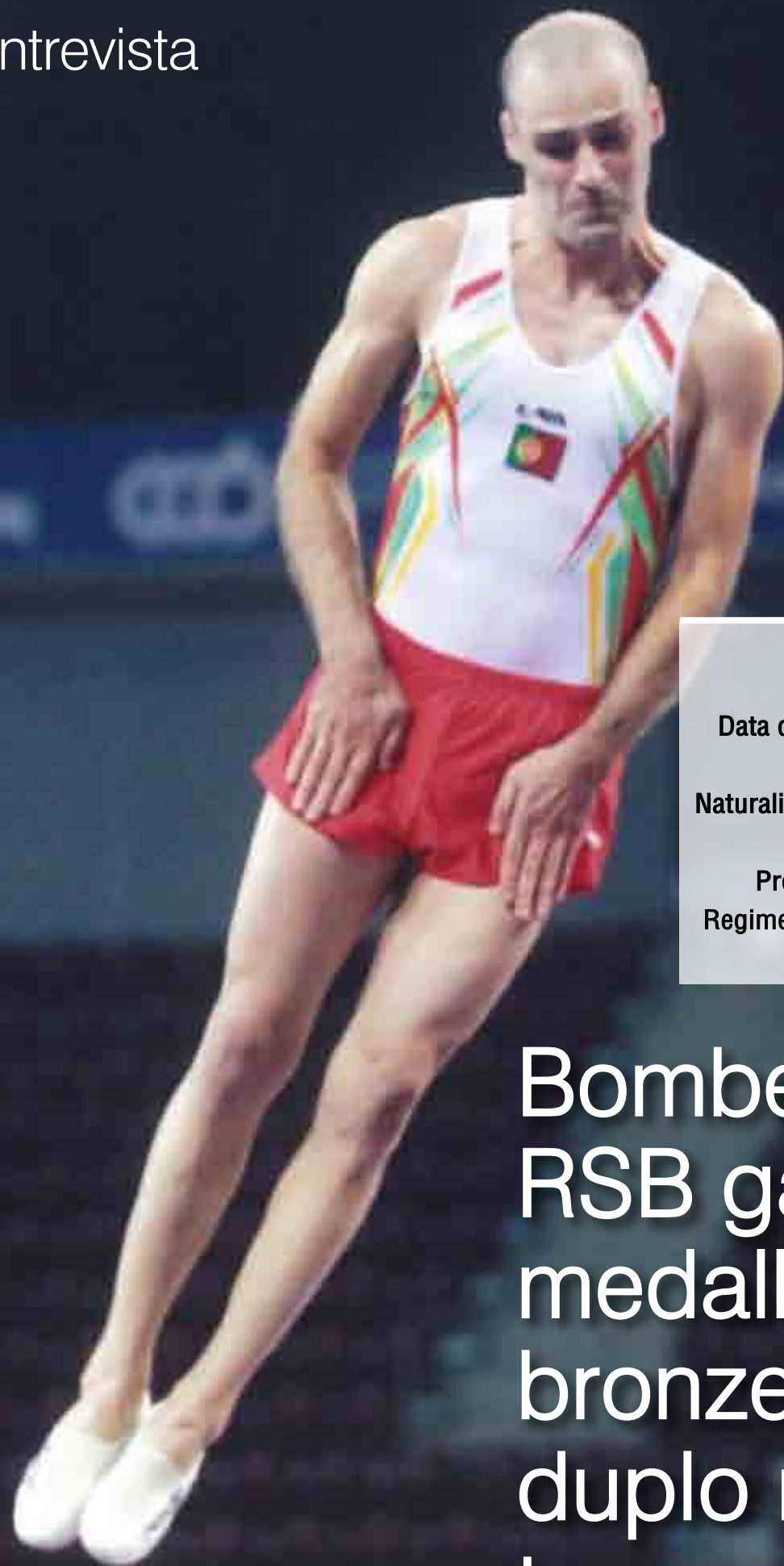
Ao nível dos efetivos cada zona terá um rácio mínimo segundo os riscos /perigos afetos a cada zona. No entender da ANBP será da seguinte forma:

- A Zona Norte terá 1300 efetivos.

- A Zona Centro terá 1100.
- A Zona Sul terá 950.

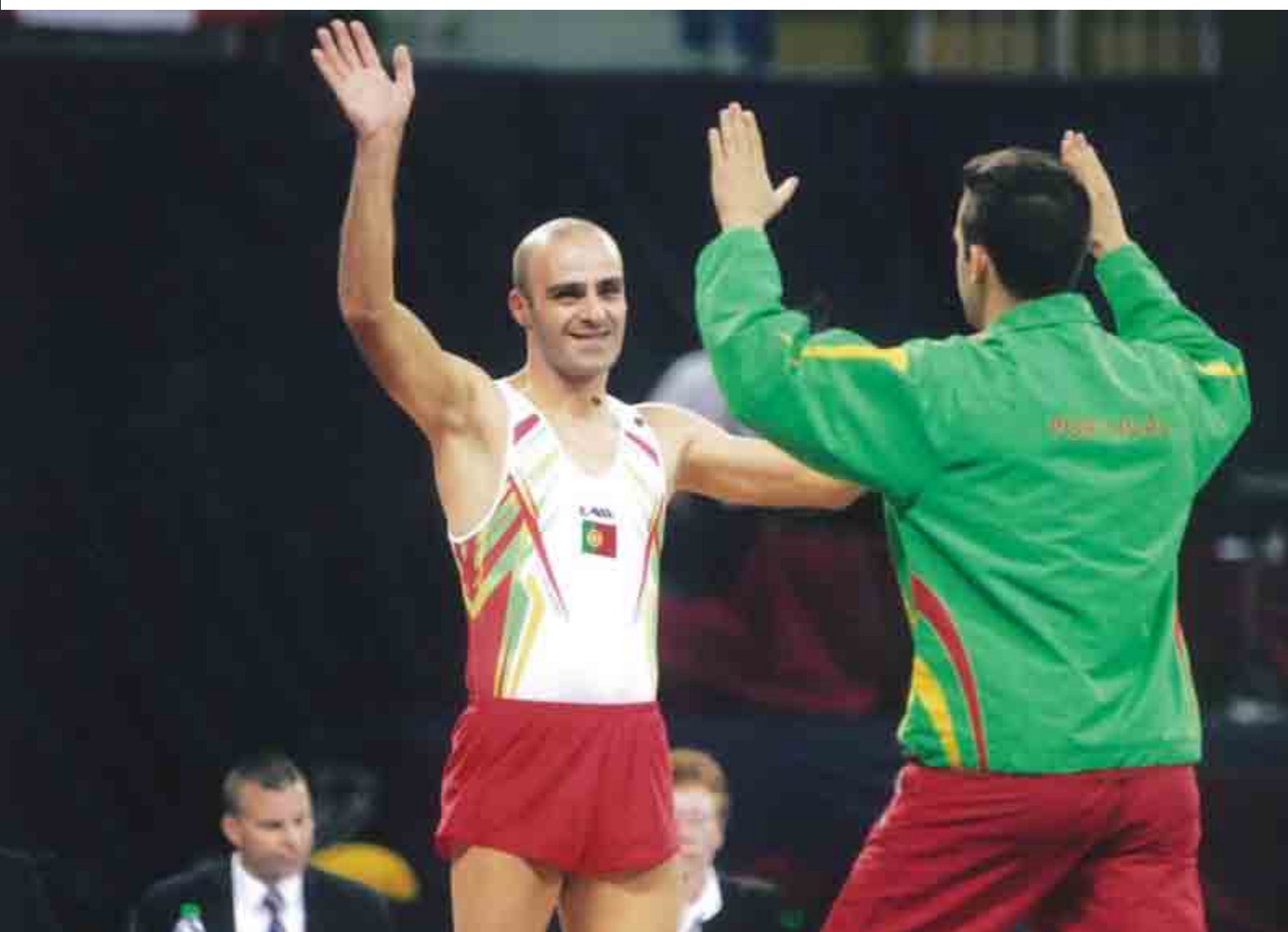
A funcionalidade das equipas que compõem este dispositivo obedece a critérios de especialização em várias áreas do socorro para que estas sejam autossuficientes e pluridisciplinares para os vários tipos de socorro, ainda que algumas entidades estejam mais vocacionadas e priorizadas para determinado tipo de resposta possam ser complementadas por outras entidades.

Também será a ANPC a dispor dos meios materiais necessários à prossecução do socorro ou eventualmente através de protocolos com estas entidades, já que o objetivo do dispositivo é de âmbito nacional.



Perfil
Nome: Bruno Nobre
Data de Nascimento: 24 de Julho de 1980
Naturalidade: Santo-Estêvão, Santarém
Profissão: Bombeiro do Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa

Bombeiro do RSB ganha medalha de bronze em duplo mini trampolim



O dia 10 de novembro vai ficar na memória de Bruno Nobre, quando subiu ao pódio no Campeonato do Mundo de Ginástica de Trampolins, em Sófia, na Bulgária, para receber a medalha de bronze na final de duplo mini trampolim. Bruno Nobre, 33 anos, é bombeiro no Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa e pratica esta modalidade há 20 anos no Clube Futebol Estevense, em Benavente.

Q

ual foi a sensação de subir ao pódio para receber a medalha de bronze por Portugal?

Foi muito gratificante. Temos um

flashback da carreira que tivemos até aqui, das provas menos concretizadas, das lesões, e das horas que passamos fechados dentro de um ginásio. Esta medalha fez tudo isso valer a pena.

Há quanto tempo pratica esta modalidade e qual o seu clube?

Comecei aos 13 anos, neste momento tenho 33, portanto já pratico há 20 anos. E sempre pratiquei no Clube Futebol Estevense, em Benavente.

Qua apoio tem dos seus colegas de trabalho e da corporação para treinar e participar nas competições?

Os meus colegas brincam comi-

go, chamam-me o “Cambalhotas”. O apoio é bastante positivo. Cada vez que vou a uma prova importante eles apoiam-me bastante. Em termos de disponibilidade no trabalho, cumpro o meu horário e nas folgas faço os meus treinos.

Quais são as suas ambições enquanto atleta?

A grande competição vai ser o Campeonato da Europa em abril e que se vai realizar em Guimarães.

Que ambições tem para essa prova? É ganhar medalhas. Neste Campeonato Mundial fiquei no pódio com um russo



e um americano. No Campeonato da Europa não haverá americanos, vamos ver se consigo mais do que o terceiro lugar.

Como foi a receção quando chegou a Portugal?

Foi excelente. Tinha praticamente toda a vila de Santo Estevão à minha espera. Mesmo pessoas que não conhecia estavam felizes à minha espera. Não tinha a noção que havia tantas pessoas a seguir o desporto e fiquei extremamente feliz por darem atenção ao trampolim, que não é dos desportos mais badalados.

Como é que concilia a sua rotina no trabalho com os treinos?

Essa é a situação mais difícil que tenho que gerir no dia-a-dia. Saio do trabalho às 20h00 e chego a casa às 21h00. Normalmente, o treino estaria a acabar a essa hora. Muitas vezes chego a casa e janto à meia-noite. Quando trabalho à noite, tenho que fazer dois treinos durante o dia. A seguir ao serviço da noite é um cansaço permanente, o treino rende muito pouco. Mas, como se costuma dizer, quem corre por gosto não cansa. E um treino que rende pouco, a seguir, no outro dia, tem que render o dobro.

Quanto tempo é que treina por dia?

Normalmente, treino três horas por dia. Mas pode ser mais, quando tenho que fazer a preparação para uma



grande prova, europeu ou mundial, tenho que fazer duas sessões, com a duração de quase cinco horas.

Por ser bombeiro, é um orgulho diferente poder representar Portugal

como atleta?

É um orgulho diferente. Gosto de ser bombeiro e não interfere com a vida de ginasta, porque ao trabalhar por turnos, ainda temos algum tempo livre. Mas é um orgulho ser um bombeiro-ginasta.



Exercício



Cenários de crise testam cooperação interagência

No âmbito da presidência portuguesa do Fórum das Guardas Costeiras (NACGF), teve lugar nos dias 24 e 25 de setembro o exercício GUARDEX 2013, que incluiu, por exemplo, o combate à poluição marinha.

O cenário incluiu um navio encalhado que transportava cidadãos ilegais, alguns com problemas de saúde. Na sequência deste incidente, o navio derramou uma quantidade significativa de combustível que era necessário conter e recolher, evitando a poluição da costa marítima.

Os meios empregues no exercício tiveram por objetivo verificar as diversas áreas de atuação das autoridades e entidades envolvidas, ao testar a coordenação entre agências e organismos. O comando do exercício foi feito a partir do COMAR, o Centro de Operações Marítimas da Marinha, em



Oeiras, que manteve uma ligação permanente com o Centro de Operações Marítimas da Dinamarca.

Meios envolvidos

Na vertente da emergência e socorro no âmbito das ações de proteção civil, nomeadamente nas áreas do combate à poluição, imigração ilegal e controlo sanitário, esta ação decorreu junto ao porto de Cascais, onde esteve um Posto de Comando e controlo conjunto entre a Capitania do Porto de Cascais e a Proteção Civil Municipal. Integrou também a Autoridade Sanitária e o SEF local.

A Marinha dispôs neste exercício de vários meios, como a corveta Jacinto Cândido, o navio patrulha oceânico Viana do Castelo, o navio hidrográfico D. Carlos I, entre outros meios navais, um helicóptero Lynx, equipas de abordagem dos Fuzileiros, mergulhadores sapadores (equipados com veículos submarinos autónomos), uma equipa médica do Centro de Medicina Naval e uma equipa técnica do Instituto Hidrográfico na componente científica de validação de dados.

A nível nacional participaram ainda a Força Aérea, com as aeronaves P-3C, C-295 e o helicóptero EH-101, a Polícia Judiciária, o SEF, a Direção Geral de Saúde, a Autoridade Nacional de Proteção Civil, a PSP, os Bombeiros Voluntários de Cascais, a Administração do Porto de Lisboa e o Instituto Superior Técnico.

Os meios internacionais envolvidos compreendiam uma equipa de mergulhadores belgas, o navio de combate à poluição ARGONAUTE, da Marinha Francesa e uma aeronave da Guarda Costeira da Holanda.

Pub

Pronto para intervir de forma rápida, com precisão, sem quaisquer complicações.

É também desta forma que actuamos!

Diga-nos qual é a sua "emergência"...

Sistemas de Gestão

Qualidade • Ambiente • Segurança Alimentar
Investigação Desenvolvimento Inovação (IDI) • Serviços em Tecnologias de Informação • EMAS
ON DPC (marcação CE)

Produtos e Serviços

...e comprove a nossa eficácia na Certificação!

IPAC
Instituto Português da Qualidade
Certificação
Manutenção de Extintores

eic
empresa internacional de certificação

Tel: 214 220 640 Fax: 214 220 649 Email: geral@eic.pt **www.eic.pt**



SAPO cria email seguro para os mais novos

Os mais novos já têm disponível o serviço Sapo Mail Kids, que pretende funcionar como “o meu primeiro email” e a pensar na segurança das crianças, afirma o gestor de produto do SAPO Kids, João Namorado. O email fica associado a uma conta do pai ou da mãe, uma forma de apenas os pais puderem gerir as definições da conta das crianças, explica este responsável.

A partir de quando é que está disponível?

O SAPO Mail Kids foi lançado a 9 de setembro para acompanhar o regresso às aulas. O público-alvo são as crianças que começam a ler e escrever e definimos o SAPO Mail Kids como “o meu primeiro email”.

Como é que funciona?

O funcionamento é muito simples. A criança preenche um formulário em <http://kids.sapo.pt> com o seu nome e o endereço de email do pai ou mãe e os pais são notificados que o seu filho quer ter um SAPO Mail Kids. São os pais que criam a conta de mail para os filhos e a conta de mail da criança fica associada a uma conta do pai ou da mãe.

Desta forma, apenas os pais podem gerir as definições da conta das crianças, como por exemplo as regras de segurança e lista de contactos autorizados. A criança só tem de fazer login e ler e escrever as suas mensagens de email. A interface do serviço foi simplificada de forma a torná-la mais fácil de usar pelas crianças.

Além das mensagens que a criança poderá trocar com familiares e amigos, incluímos ainda a opção para a criança receber diariamente uma newsletter do SAPO Kids com sugestões de conteúdos editoriais para que nunca se sinta esquecida e tenha sempre novas mensagens para ler.

De que forma é garantida a segurança da criança utilizadora?

Para além dos filtros de segurança que o serviço SAPO Mail já inclui, como anti-vírus e deteção de spam, o SAPO Mail Kids adicionalmente permite aos pais definirem uma

lista de “contactos autorizados”, que podem ser familiares, amigos, etc. Estes contactos serão os únicos para os quais a criança pode enviar e de quem pode receber mensagens. Mensagens de endereços que não estejam nessa lista são automaticamente apagadas. À medida que a criança aprende a utilizar o email os pais podem reduzir as regras de segurança, permitindo que mensagens de endereços desconhecidos sejam recebidas numa pasta à parte, ou mesmo desativar essas regras fazendo com que a conta SAPO Mail Kids funcione como uma conta de email normal. O objetivo é que as ferramentas de segurança não sejam uma “bolha isoladora” e que possa haver um processo de aprendizagem. O SAPO Mail Kids evolui com a criança até se tornar uma conta de email totalmente normal, para continuar a usar na adolescência e idade adulta.

De que forma é que os pais podem vigiar a utilização por parte da criança?

A ideia não é permitir que os pais leiam os emails das crianças, mas sim que possam garantir que não haja contactos não autorizados. Como são os pais que criam as contas de email e definem as regras de segurança, incluindo a lista de contactos autorizados, há um controlo total. No entan-



to, vigiar a utilização é algo que deve ser feito com acompanhamento, envolvimento e diálogo dos pais com a criança. Isto, aliás, aplica-se a qualquer utilização da Internet por parte das crianças.

Em que plataformas é que este serviço estará disponível?

Sabemos que, para além do computador, as crianças cada vez mais usam smartphones e tablets. O SAPO Mail Kids funciona em todas estas plataformas.





A equipa que desenvolveu o projeto

Controlar plantações agrícolas à distância de um clique

Uma equipa de engenheiros criou uma nova tecnologia que permite controlar plantações agrícolas à distância e, no futuro, a prevenção de incêndios em florestas com a monitorização de vários fatores ambientais.

Os seis engenheiros, formados na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, criaram a Wisenetworks, e desenvolveram uma aplicação que permite monitorizar meticolosamente o que se passa nas plantações agrícolas e acionar sistemas (por exemplo o de rega) ou configurar vários tipos de avisos. Dois dos fundadores já foram ao Chile em novembro a convite do Governo local para desenvolver a aplicação.

Q

uem são os fundadores da Wise-networks?

Somos seis fundadores: Flávio Ferreira, Luís Azevedo, Miguel Rodas, Ricardo Neves, Sandro Vale e Tiago Sá. Somos engenheiros eletrotécnicos formados na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Mas já contamos com mais colaboradores na

área da agronomia.

Como surgiu a ideia para este conceito de controlo da produção agrícola à distância?

Nós tínhamos uma ideia de tecnologia e decidimos aplicá-la à agricultura, devido a vários fatores do setor, como a forte posição na economia mundial, a fraca incorporação tecnológica que apresenta, a atual conjuntura económico-financeira e o potencial de crescimento que demonstra.



Como funciona esta tecnologia? Expliquem com exemplos práticos.

A WiseNetworks desenvolve sistemas integrados de monitorização distribuída, computação da informação e atuação remota em plantações agrícolas.

Todas as grandezas medidas e a informação gerada são disponibilizadas numa plataforma online, onde também é possível acionar sistemas (ex. rega) ou configurar vários tipos de avisos. A informação gerada, muito relevante para a gestão e operação da plantação, é conseguida através de modelos das várias áreas científicas envolvidas tendo por base as várias grandezas medidas (atmosféricas, de crescimento da planta, entre outras). Exemplo dessas informações são as necessidades de rega da plantação, que podem autonomamente controlar o sistema de rega, e a previsão de doenças.

Quais as vantagens para os produtores agrícolas que queiram utilizar o vosso produto?

O nosso sistema permitirá ao produtor maximizar a sua produção, reduzir os custos de operação da mesma. Nomeadamente: reduzir as deslocações à plantação, minimizar ou mesmo anular prejuízos com pragas e doenças, economizar no uso de água e de fertilizante, entre outros aspetos.

Esta aplicação pode ser adaptada ao cliente? De que forma?

Sim, pode e deve. O cliente deverá escolher o tipo de sensores que pretende e em que número. Existem vários tipos de sensores: temperatura, humidade do solo, radiação solar, pH, humectação da folha, etc.

Outro exemplo é se o cliente já tiver instalado um sistema de rega ou fertirega, nós fazemos a adaptação deste sistema ao nosso, de maneira a ser

controlado pela nossa plataforma.

Onde conseguiram obter financiamento para desenvolverem esta ideia?

Entre os financiamentos estão: Programa StartUp Chile (no round a que nos candidatamos contou com cerca de 1400 candidaturas, e dos 85 selecionados fomos a única startup portuguesa) e o Programa +E+I do IAPMEI

Esta aplicação pode só ser aplicada na agricultura ou poderá no futuro ser adaptada a outras áreas?

Neste momento, esta aplicação está fortemente aplicada à agricultura. Mas todo o sistema foi concebido de maneira a ser muito flexível. No futuro poderemos aplicar este sistema em outras áreas.

Tendo em conta quem pergunta, consigo pensar em duas aplicações possíveis: prevenção de incêndios em florestas com a monitorização de vários fatores ambientais e a monitorização em ambientes perigosos com informações sobre gases presentes, temperatura, etc.

Qual o preço da instalação deste produto? Está dependente de que fatores?

O preço vai depender de muitos fatores. Um cliente pode só querer monitorização e não querer o processamento inteligente da informação, nem a atuação. O preço também é muito influenciado pelos sensores pretendidos, pelo seu número, tipologia (pH, radiação, velocidade do vento, humidade do solo, etc) e especialmente pela sua precisão.

Quais as vossas ambições em termos de mercado?

Trabalhar para o crescimento sustentado da WiseNetworks tendo sempre em vista a internacionalização, como manda a conjuntura económica atual.



Custos sociais e económicos dos acidentes rodoviários

A AFESP – Associação Portuguesa de Sinalização e Segurança Rodoviária promoveu o 5º Seminário em Sinalização e Segurança Rodoviária, que se realizou no dia 6 de novembro, no Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, com a temática “Um Sinal para o Futuro em Ambiente Sustentável”.

De acordo com a AFESP, o seminário pretendeu discutir e abordar temas considerados como “fulcrais para a segurança e bem-estar do utente da estrada”

Um dos temas em debate foi o “Custo económico dos acidentes de viação”, apresentados pelos professores Arlindo Donário e Nuno Santos, da universidade Autónoma de Lisboa.

Arlindo Donário sublinhou que na vertente deste estudo sobre a perda de produção, dividiram por diferentes categorias, partindo das faixas etárias, o PIB per capita, esperança de vida”.

O académico referiu que “no caso dos feridos graves”, consideraram as incapacidades parciais permanentes. Falou ainda dos prémios de risco, partindo através das “indenizações pagas pelos tribunais e o que é pago pelas companhias de seguros”. “Como as companhias de seguros pagam mais rápido e é mais certo, 95% das pessoas recorrem às companhias de seguros. Embora a média (das indenizações) dos tribunais seja superior à média de indenização das companhias

de seguros”. Ou seja, o prémio de risco é o valor da média paga pelos tribunais e a média paga pelas companhias de seguros.

“Há uma tendência para uma diminuição dos acidentes com vítimas”, revela o professor Nuno Santos, baseado nos dados estatísticos da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). “Quando vimos os custos económicos e sociais dos acidentes, verificamos que a tendência é decrescente”.

“Verificamos nos dados que vão de 1996-2010, o decréscimo da sinistralidade, mas em 2010 a perda dos custos de produção anual é de 540 milhões de euros, a preços de 2006”. Ou seja, “o país perdia em média por ano mil milhões de euros, o que significa 40% do custo global dos acidentes”. Estas perdas repartem-se da seguinte forma; as vítimas mortais contribuem com 73%, os feridos graves com 20% e os feridos leves com 7%”.

Quanto às perdas por danos morais, em 2010 os custos elevaram-se a 128 milhões de euros, sendo “a grande fatia destes custos atribuídos aos feridos graves, com 62%, sendo o remanescente para as vítimas mortais”.

Todos os custos (económico e social) dos “acidentes de viação somados em 1996 dão um valor de 3.095 milhões de euros de custo dos acidentes, passando para 1.900 milhões de euros em 2010”, afirmou este docente.

O evento serviu ainda para a entrega do Prémio “Sinais Vitais – Boas Práticas em Sinalização e Segurança Rodoviária”. Segundo a associação, “este Prémio distingue o Melhor Município e o Melhor Projeto, no que diz respeito ao contributo das autarquias para a melhoria da segurança das redes rodoviárias em prol dos cidadãos”.



V Seminário em sinalização e segurança rodoviária

O Departamento de Investigação de Acidentes de Viação da GNR tem como principal missão investigar as causas dos acidentes. O tenente-coronel António Leal, responsável deste núcleo da GNR, explicou à Revista Alto Risco como é feita a investigação e como se apuram as responsabilidades.

Quais são os procedimentos para identificar as causas do acidente?

Para identificar as causas dos acidentes tem que se fazer uma avaliação multidisciplinar do mesmo, envolvendo análises ao veículo, à infra-estrutura rodoviária, ao ambiente e à postura dos condutores e dos passageiros. Todo este conjunto de fatores é avaliado, no sentido de procurar encontrar qual foi a falha que originou o acidente.

Quais as competências legais que tem a GNR no âmbito dos acidentes rodoviários?

As competências de investigação criminal competem ao Ministério Público e, por delegação de competências, é atribuída pela Lei de Organização e Investigação Criminal à GNR e PSP, que podem fazer investigação de casos de homicídio por negligência e crimes contra a integridade física por negligência. Que integram os casos de acidentes de viação com acidentes mortais e com feridos graves e ligeiros.

São suficientes os meios que utilizam na investigação dos acidentes rodoviários?

Nós utilizamos os meios que são suficientes para fazer a nossa investigação. Claro está que os meios são sempre escassos e gostaríamos sempre de ter mais meios. Mas os que temos hoje permitem-nos desenvolver um trabalho com rigor e resultados positivos.

Numa situação típica de acidente, como é a atuação do vosso Núcleo de Investigação?

A investigação do acidente ocorre em vários momentos.



Intervenção do presidente da ANSR



O primeiro momento é a deslocação ao local do acidente; o segundo momento é a inquirição de todas as pessoas envolvidas; a terceira etapa passa pelo cruzamento de toda a prova recolhida; o quarto momento é a reconstituição de todo o acidente de viação. E, por fim, é a realiação de perícias que confirmem a causa suspeita.

Na sua intervenção, falou da teoria da evolução do acidente. Em que consiste esta teoria?

A teoria da evolução do acidente é o modelo que utilizamos como suporte teórico, para desenvolvermos o processo de investigação para cada caso em concreto. Portanto, não



Intervenção do professor Arlindo Donário

fazemos uma investigação pela experiência individual de cada um dos investigadores, mas sim, obedecendo a um modelo que está padronizado e que é orientador dos passos a dar para a realização da investigação de um acidente de viação.

Qual é a importância na definição das três causas materiais na definição dos acidentes?

As causas materiais são o tipo de prova que existe com mais abundância nos locais do acidente e prendem-se com vestígios físicos, químicos e biológicos.

São determinantes para definir as causas dos acidentes?

Sim, porque a prova material é a que existe em maior quantidade e qualidade, ao contrário da prova testemunhal, dado que raramente existem testemunhas de acidentes de viação e, quando estas existem, e como o acidente se dá de uma forma tão rápida, mal se conseguem aperceber das circunstâncias que o envolveram.

O que é o croqui estático?

É uma representação à escala de toda a prova encontrada no lugar do acidente e da descrição da via e dos veículos intervenientes.



SABIA QUE?

- Num atropelamento a 30 km/h, um automóvel causa sempre ferimentos graves no nosso corpo. A 50km/h metade dos peões morre.
- Muitos atropelamentos graves dão-se em passagens para peões assinaladas (24%). E uma grande parte das pessoas atropeladas são crianças, jovens e idosos.
- Em Portugal a maioria dos atropelamentos (85%) dão-se nas cidades e localidades. E um em cada cinco mortos em desastres rodoviários é peão.
- Muitos peões são atropelados quando se distraem ou quando atravessam passadeiras com o sinal vermelho.
- Em Portugal, há por ano quase 6.000 atropelamentos com vítimas, em que mais de 600 peões ficam gravemente feridos ou morrem.

COMO EVITAR ATROPELAMENTOS

- Reduzir sempre a velocidade do automóvel quando há suspeita de que um peão possa surgir na faixa de rodagem. Circular a menos de 30 km/h perto de escolas, ou em zonas residenciais e comerciais.
- Parar sempre para deixar passar os peões. Não esquecer que **SOMOS TODOS PEÕES**, e nem todos têm comportamentos responsáveis.
- Não induzir os peões em erro, não os assustar, não os agredir.
- Nunca ultrapassar um veículo que esteja parado para deixar atravessar um peão.
- Nunca parar ou estacionar em passagens para peões. Não forçar os peões a desviarem-se do seu caminho, saindo do passeio para a estrada.
- Nunca conduzir alcoolizado, para evitar perder capacidade de reação e de travagem.



Para mais informações, consulte: <http://aca-m.org>



Sapadores de Setúbal testam salvamento na Arrábida

Uma operação de resgate e salvamento de um grupo de escuteiros na serra da Arrábida, foi o cenário escolhido para testar as capacidades operacionais da Companhia de Bombeiros Sapadores de Setúbal (CBSS), que se realizou em outubro.

Este treino, que envolveu 48 elementos dos Sapadores de Setúbal, repartidos em seis grupos, com oito elementos cada, teve uma duração de dois dias e serviu para testarem vários cenários, a capacidade de resgate, capacidade de orientação, comunicação, gestão de conflitos, trabalho de equipa, execução de algumas manobras de resgate, como a descida de uma falésia em meio rochoso de 50 metros e resgate num poço com cerca de 10 metros.

Estes grupos, tendo sempre a presença de dois sapadores da Equipa de Resgate da CBSS, os bombeiros percorreram ao longo de dois dias vários locais da cordilheira da Arrábida, num percurso com cerca de 60 quilómetros realizados de dia e de noite, tendo sido simuladas várias operações de salvamento.

Para os responsáveis do CBSS, esta iniciativa pretendeu testar as capacidades operacionais dos sapadores e proporcionar as capacidades operacionais dos sapadores e dotar mais elementos com a experiência e os conhecimentos necessários para uma resposta rápida e eficiente num cenário de resgate e salvamento na Arrábida.

Este exercício também pretende ser uma forma dos bombeiros sapadores melhorarem a sua relação com as populações residentes na zona da Arrábida e terem um maior conhecimento daquele território natural.



Software português prevê perdas humanas e económicas devido a sismos

Inovação

Um software capaz de determinar o risco sísmico, que antevê também as perdas humanas e económicas resultantes de um tremor de terra que se verifique em qualquer ponto do planeta, foi desenvolvido pelo investigador Vítor

Silva do Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Aveiro (UA), no âmbito do projeto Global Earthquake Model. A aplicação dá pelo nome de OpenQuake e já fez os cálculos para um sismo de magnitude 8, com epicentro no local que desencadeou o terramoto de Lisboa de 1755, que provocaria hoje mais de 10 mil mortes e uma perda de 30 por cento do Produto Interno Bruto.

“O OpenQuake é uma plataforma de acesso livre para cálculo da perigosidade e do risco sísmico”, explica Vítor Silva. A determinação desse risco pelo OpenQuake, explica o investigador, “depende principalmente de algumas componentes, como a perigosidade sísmica, exposição e vulnerabilidade”. A última componente “assume especial importância”, quanto a “uma eventual intervenção ao nível do reforço estrutural e pode ter influência direta na redução do risco sísmico associado”. Com os resultados obtidos “os donos dos edifícios podem decidir ou não fazer obras de reforço sísmico, obras essas que podem fazer a diferença entre um edifício ficar intacto ou destruído e subterrâneas pessoas se o abalo de terra acontecer”.

Para efetuar as previsões, a ferramenta necessita apenas da introdução de algumas informações: dados sobre as placas tectónicas e falhas geológicas da área geográfica que se pretende analisar; a localização, valor e número de ocupantes dos edifícios aí situados; informações sobre a qualidade de construção e estado de conservação dos imóveis.

O caso português

Para estudar o comportamento dos edifícios portugueses

em cenários sísmicos, Vítor Silva recolheu, junto de várias instituições públicas nacionais, dados sobre as construções dos últimos cem anos. No OpenQuake juntou ainda o atual número de ocupantes de cada um dos edifícios (resultado do último Censo) e os registos das falhas tectónicas em território nacional.

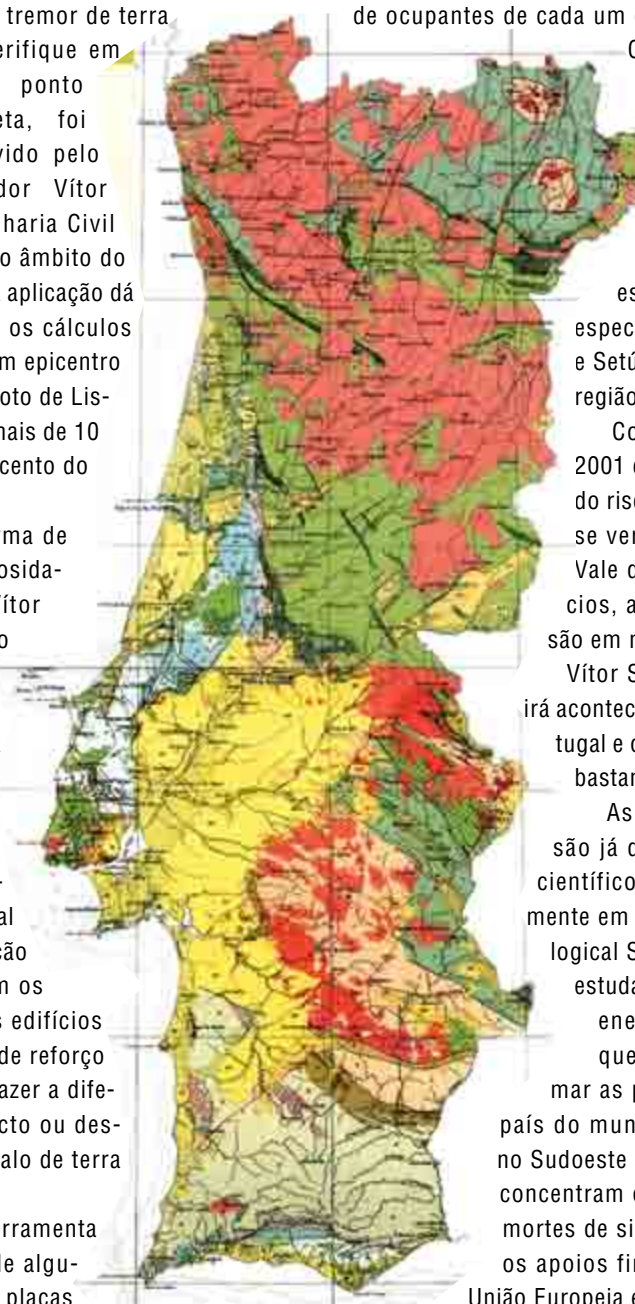
O resultado deu origem a mapas onde se conseguem ver, ao nível das freguesias, as perdas esperadas. Assim, as regiões de maior risco sísmico estão na região do Vale do Tejo, em especial nas zonas de Lisboa, Santarém e Setúbal. E no Algarve, em particular na região mais a Oeste.

Comparando os dados do Censo de 2001 com os de 2011, há um decréscimo do risco sísmico a nível nacional, embora se verifique um ligeiro aumento para o Vale do Tejo e Algarve, porque os edifícios, apesar de serem mais resistentes, são em maior número.

Vítor Silva alerta que “um grande sismo irá acontecer mais cedo ou mais tarde em Portugal e o cenário para Lisboa e Algarve será bastante desastroso”.

As capacidades do sistema de previsão já despertaram a atenção no mundo científico. Por exemplo, foi usada recentemente em parceria com o United States Geological Survey, a instituição americana que estuda a topografia da Terra, os recursos energéticos e os desastres naturais que ameaçam o planeta, para estimar as perdas humanas anuais para cada país do mundo. Os resultados revelam que é no Sudoeste asiático e no Médio Oriente que se concentram os países onde o número anual de mortes de sismos é elevado e, por isso, é que os apoios financeiros internacionais, como a União Europeia e o Banco Mundial devem ser canalizados no reforço dos edifícios.

Baseado nos resultados obtidos os Governos, cientistas e população em geral ficam a saber qual a vulnerabilidade sísmica de determinada área - seja ao nível de um país, de uma cidade ou até mesmo de uma rua - e a urgência ou não de se tomarem medidas preventivas que minimizem o número de mortes e os prejuízos económicos resultantes de um terramoto.



Bombeiros aprendem a desencarcerar numa viatura elétrica

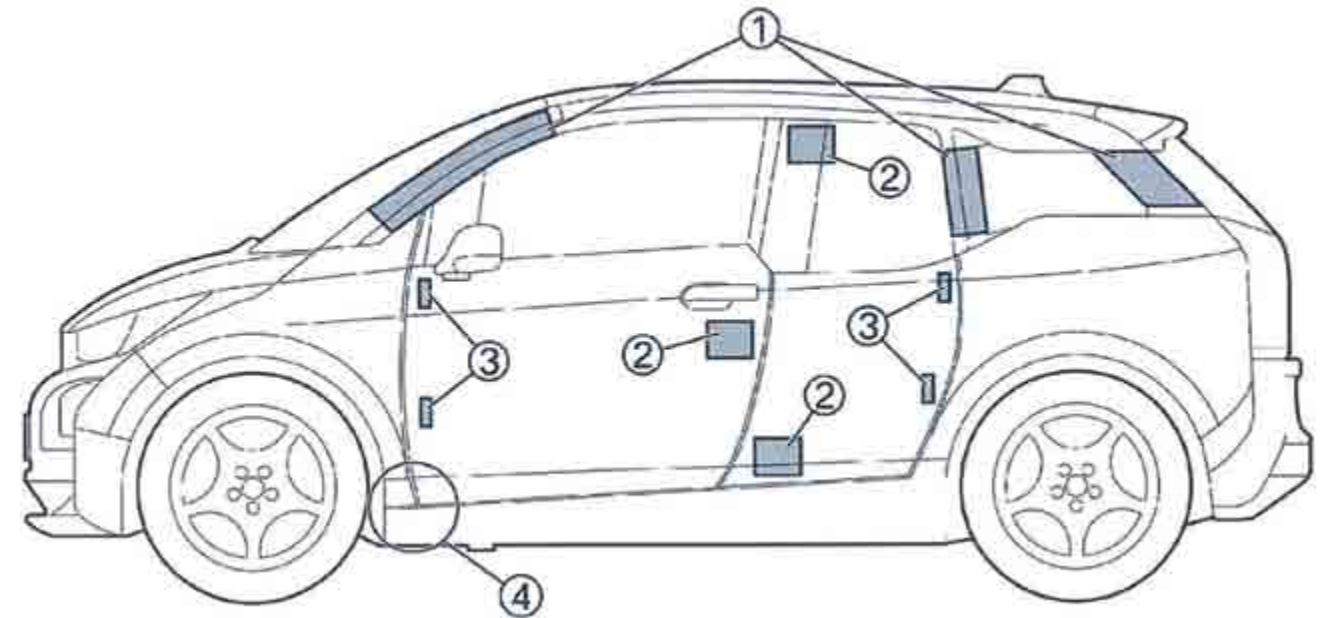
A

BMW realizou a apresentação mundial da sua mais recente novidade: o BMW i3, um veículo de tração completamente elétrica. Para compreender e conhecer em detalhe este veículo, e como atuar em caso de sinistro, a marca promoveu uma ação de formação com algumas entidades ligadas à área da proteção civil.





IMAGEM DO VEÍCULO (Pontos de corte para desencarceramento)



- 1 – As superfícies assinaladas indicam as áreas onde se pode cortar para separar o tejadilho. Um dos pré-requisitos para cortar a carroçaria é dispor de modernas tesouras de alto rendimento. Aparelhos de corte hidráulicos mais antigos poderão ser insuficientes.
 2 – Fechaduras das portas.
 3 – Dobradiças das portas.
 4 – Área de corte da estrutura para desencarceramento.

O principal objetivo desta ação, que decorreu na Academia de Formação da BMW, situado no Lagoas Park em Oeiras, e que teve lugar a 13 de novembro, foi permitir a aquisição de conhecimentos para os agentes da proteção civil e de “como manusear em segurança o veículo elétrico, em caso de socorro ou acidente”, segundo o formador Artur Guerreiro.

O BMW i3 vai estar disponível no mercado em duas opções: a primeira, que funciona somente a bateria, e a segunda tem também um pequeno motor de combustão interna. No entanto, este motor só vai servir como gerador que alimenta a bateria de forma a aumentar a sua autonomia.

A autonomia do automóvel, que tem 170 cavalos de potência, é de 160 quilómetros, podendo chegar aos 300 quilómetros com o motor de combustão interna a alimentar as oito baterias, instaladas na base da viatura. O seu peso é de 1,5 toneladas.

Estiveram presentes nesta ação de formação a Associação Nacional de Bombeiros Profissionais, a Associação Portuguesa de Salvamento e Desencarceramento, o Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa, a Escola Nacional de Bombeiros, entre outros.



Premir a tecla “P”



Puxar o interruptor do travão elétrico de estacionamento para cima.

Nota: Airbag activado – Em acidentes com airbag disparado, o sistema de alta tensão é desactivado automaticamente (fica sem tensão). Desactivar o motor e o sistema de alta voltagem (colocar fora de tensão) – Airbag não disparou (Arranque/Paragem e bateria de 12 V acessíveis)



Abrir o capot e retirar a cobertura.



Soltar a porca e retirar o cabo do negativo da bateria para cima.





Carlos Vieira foi bombeiro nos Municipais de Leiria

“Homenagens são um sinal de reconhecimento”

Carlos Vieira é bombeiro aposentado dos Bombeiros Municipais Leiria. Uma profissão que conviveu, ao longo da sua vida, com a paixão pelo ciclismo. Este gosto valeu-lhe alguns títulos nacionais e internacionais, onde se inclui o Record do Guinness, conquistado há 30 anos, pelas 191 horas em cima de uma bicicleta, ao longo de oito dias e oito noites. Os bombeiros municipais de Leiria homenagearam-no no dia 5 de Novembro.

Quando é que começou esta paixão pelo ciclismo?

Desde 12 anos, quando vi passar uma prova, a clássica Porto-Lisboa na Estrada Nacional nº 1 em Leiria, e assisti a uma queda dramática de vários ciclistas, bem perto de mim.

Como foi conciliar esta atividade com a profissão de bombeiro?

Nos treinos não havia problemas, treinava sempre nas minhas folgas de serviço; em relação às provas, tanto a nível nacional como internacional, havia situações simples e outras muito complicadas.

As simples aconteciam quando havia Comandantes compreensivos, que gostavam de desporto e me facilitavam as trocas de serviço para participar nas Provas em representação dos Bombeiros e da minha Cidade. As complicadas eram aqueles Comandantes que não gostavam de desporto e que até tinham inveja de eu andar sempre a ser falado nos jornais.

Depois de eu ter batido o record do mundo de resistência em bicicleta um comandante teve o desplante de deixar de falar para mim, proibir-me de dar entrevistas e de não me autorizar a fazer trocas para correr. Havia trocas para todos menos para o Carlos Vieira e havia promoções para todos menos para mim, (era também por ser sindicalista, os meus colegas confiavam em mim e por isso votavam em mim). Em vez de ser (promovi-

do) ganhava processos disciplinares, sempre com ameaças de expulsão. Foi para esquecer. Mas Deus não dorme.

Recorde-nos o tempo em que alcançou o recorde de Guinness

O meu record do Guinness, foi alcançado em Junho de 1983, pedalei durante 191 horas, non stop, comecei no dia 08 de junho e terminei no dia 16. O antigo record estava na posse de um ciclista do Sri Lanka, com 187 horas e 28 minutos.

O tempo de preparação para este record foi de 3 anos.



Qual foi a prova mais dura de que tem memória?

Tive várias, desde o record do mundo de resistência, o record do mundo sobre rolos - Estados Unidos (25 horas sem parar), a ligação Lisboa-Paris (8 dias), o Vaticano-Fátima (9 dias), quando fui recebido por Sua Santidade o Papa João Paulo II, a travessia dos Estados Unidos, com partida de Santa Mónica a Nova Iorque, Monção-Lagos (2 dias), vários Porto-Lisboa (1 dia), os campeonatos do mundo e Wilder Kaiser (subida dos Pirinéus), entre tantas outras. Cada prova em si tem a sua dureza.

Foi recentemente homenageado pelos Bombeiros Municipais de Leiria. Como descreve este reconhecimento?

Reconheço esta homenagem com muito carinho, uma enorme elevação, muito apreço e muita gratidão, não só pela homenagem em si mas também pelas entidades presentes no ato que me honraram com a sua presença: senhor presidente da câmara, senhores vereadores, senhores presidentes de junta, senhor comandante dos Bombeiros Municipais, bombeiros, dirigentes desportivos, amigos e desportistas. Não há palavras.

Fui alvo de centenas de homenagens por este mundo fora, tanto pelas comunidades de portugueses espalhadas pelo mundo, como também por várias entidades das cidades do meu país (só nunca fui reconhecido por qualquer governo) e todas essas homenagens são e foram para mim um sinal de reconhecimento pelo meu esforço e que eu considero como uma das mais importantes vitórias da minha vida.

Pub

JACINTO

LÍDERES EM VEÍCULOS DE COMBATE A INCÊNDIOS

Jacinto Marques de Oliveira, Sucrs, Lda
Sede: Av. dos Correios, 191 - Apartado 47
3885-999 Esposim - Portugal
Escritórios e Armazém: Rua do Campo Grande, 132-184
3885-530 Esposim
Tel. +351 256 750 300 / Fax. +351 256 751 481
info@jacinto-lda.com
www.jacinto-lda.com

PME líder

Exposição



Exposição de agentes de proteção civil

No passado dia 20 de Outubro no pavilhão multiusos da cidade de Viseu, decorreu uma exposição de agentes de proteção civil. O evento foi organizado pelo Corpo Nacional de Escuteiros e pelo Comando Distrital de Operações e Socorro da ANPC de Viseu, os bombeiros Municipais. Foram expostas várias viaturas e materiais, mostrando desta forma as várias valências técnicas deste corpo de bombeiros.



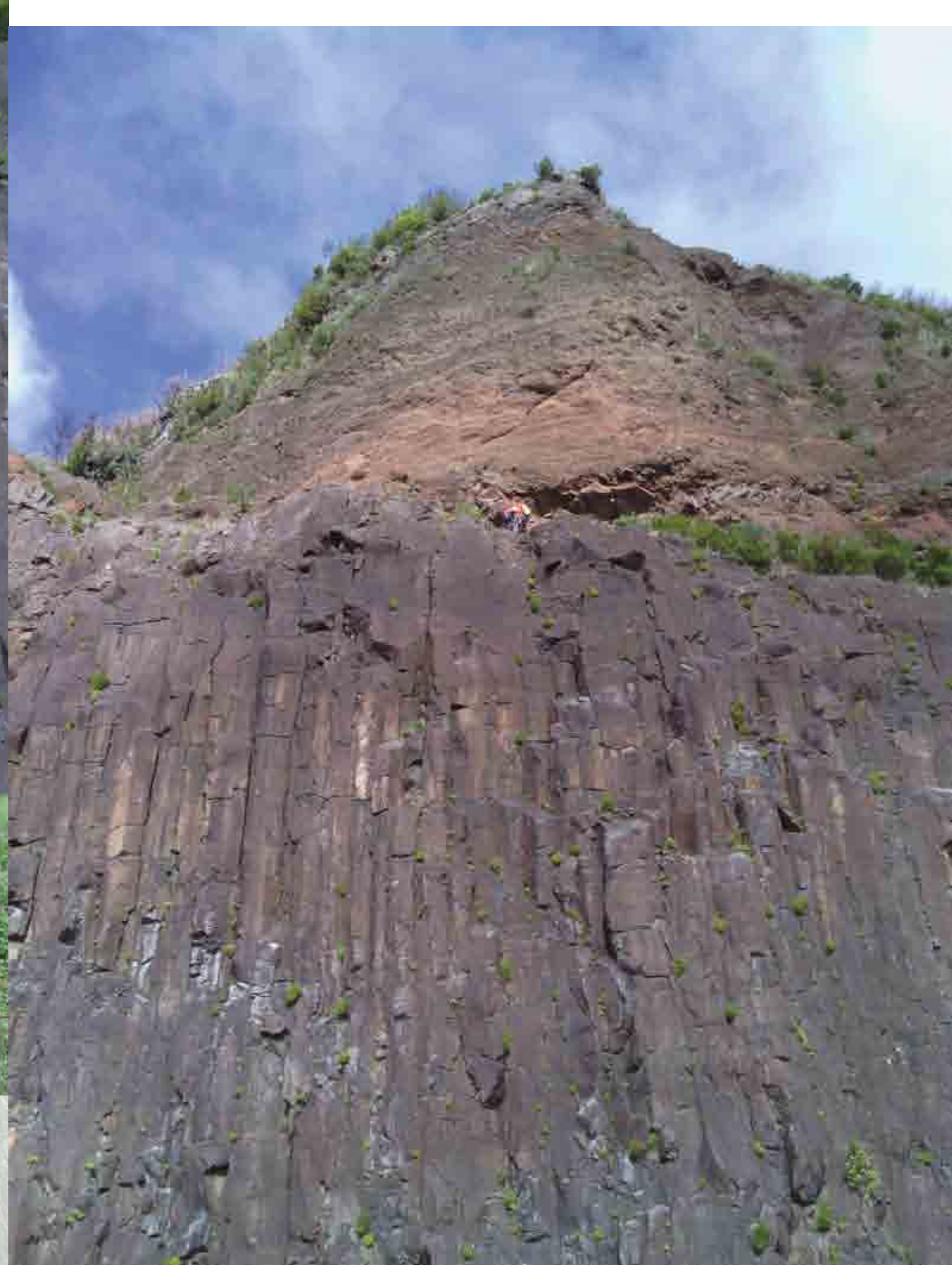
Fotoreportagem

Bombeiros de Ribeira Brava (Madeira) treinam resgate em escalada



A equipa de resgate em montanha dos Bombeiros Voluntários da Ribeira Brava testou as suas aptidões numa escarpa rochosa situada no Lombo da Moura, freguesia da Serra d'Água, na Madeira.

Esta prova faz parte do treino e formação dos elementos desta corporação de bombeiros, para porem à prova as suas capacidades numa situação de salvamento em locais de difícil acesso.







ASSINE JÁ!



ALTO RISCO

cupão de assinatura
(este cupão pode ser fotocopiado)

Nome: _____

Morada: _____

Código Postal: _____

Profissão: _____

Telefone: _____ Tlm: _____

Email: _____

Desejo a Assinatura Anual de :

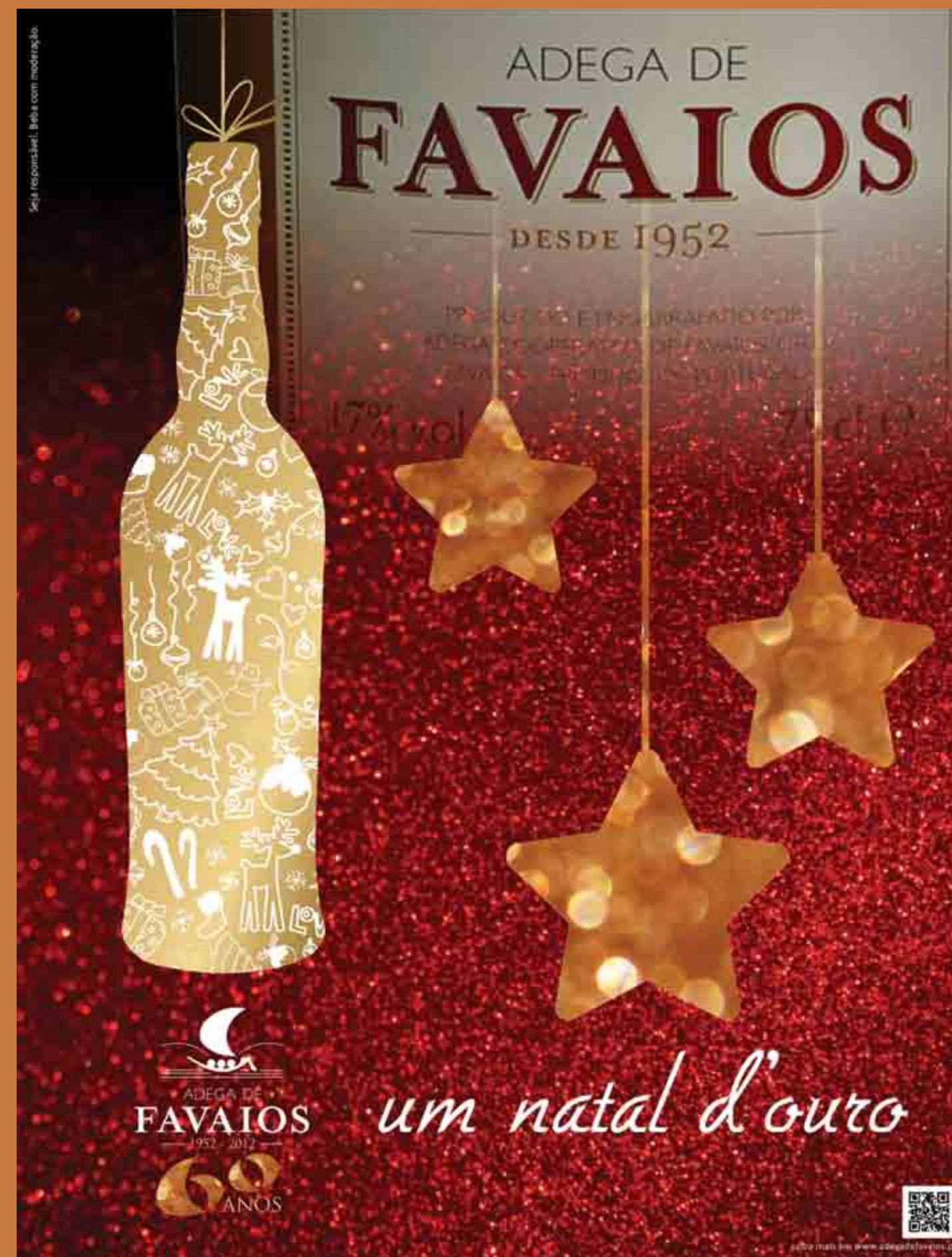
☐ Revista Alto Risco - 10 euros ☐ Jornal Alto Risco - 8 euros

Enviar Cheque ou Vale de Correio para:
Associação Nacional de Bombeiros Profissionais Av. Dom Carlos I, 89, 1/c - 1200 Lisboa

ESCOLHA O MODO DE PAGAMENTO:

Cheque n.º _____
no valor de: _____
Banco: _____

Vale postal n.º _____
no valor de: _____



Segurança garantida.
CONSEQUENTEMENTE EFICIENTE.



Sempre prontos para socorrer.

Os fiáveis veículos MAN de combate a incêndios ou intervenção rápida, em desastres ou catástrofes, acompanham os bombeiros em situações de emergência e estão sempre preparados para entrar em ação. É de salientar que nos meses de Abril, Maio, Outubro e Novembro, as condições comerciais oferecidas

pelos concessionários MAN aderentes são ainda mais apelativas: oferecemos 15% de desconto na mão-de-obra e 20% de desconto nas peças para este tipo de veículos. Não perca esta oportunidade e visite já o concessionário MAN mais próximo!

Engineering the Future – since 1758.

MAN Truck & Bus

