

Brincar nos trilhos do metrô passa a trazer risco de vida

Dois trechos, um entre Samambaia e o Zôo e outro do Superbox de Taguatinga até a altura do SIA, já estão eletrificados

Rogério Dy La Fuente e
Andrêa Depieri
Da equipe do Correio

Desde a última sexta-feira, estão sendo realizados testes com os carros do metrô em um trecho de oito quilômetros — entre o complexo de manutenção atrás do Superbox, em Taguatinga, e a estação que fica entre o Carrefour e o ParkShopping, no SIA. Para isso, os trilhos foram eletrificados com uma carga de 750 volts e representam perigo mortal para quem encostar neles.

A partir de hoje, mais um trecho de 17 quilômetros será eletrificado. Ele vai da estação final de Samambaia,

passa pela Praça do Relógio em Taguatinga e termina na estação próxima ao Centro Hípico de Brasília, em frente ao Jardim Zoológico.

“A carga, que equivale a três vezes a voltagem de uma tomada comum, é mais que suficiente para matar instantaneamente uma pessoa. Estamos pedindo que obedeçam as advertências de perigo e não furem ou pulem as cercas de proteção para cortar caminho. Pode ser fatal”, afirma Sérgio Milano, engenheiro responsável pela segurança no Consórcio Brasmetrô, que toca a obra.

O gerente geral da Brasmetrô, Manoel Faustino, informa que 50 homens estarão fazendo a segurança

nos locais, apesar de já ser proibida a entrada de pessoas nos trilhos do metrô. “Alguns desobedecem. Entram para roubar cabos ou para cortar caminho. Mas agora poderão arriscar a vida. Se uma pessoa encostar em um trilho eletrificado, ela leva um choque e morre na hora”, alerta Faustino.

RISCOS

Além da alta carga elétrica dos trilhos, a velocidade dos trens em funcionamento também preocupa. “Alguém que pular o muro pode até ser atropelado por um dos trens”, diz Faustino.

Segundo ele, os testes estão sendo realizadas para complementação e aferição dos sistemas de comunicação, eletricidade e circulação dos trens. Eles serão realizados diariamente das 7h às 20h (horários mais críticos). “Nada impede de trabalharmos à noite. Além disso, se os trens

não estiverem circulando, isto não significa que as vias não estejam energizadas. Elas estarão constantemente eletrificadas”, acrescenta o gerente.

As obras do metrô foram retomadas no último dia 19 de maio. O novo cronograma de obras prevê quatro etapas. A primeira, que tem a conclusão prometida para maio de 1997, ligará a estação de Samambaia a Taguatinga, Águas Claras, Guarã e Asa Sul. São 22 km de extensão, com capacidade para transportar 6.500 pessoas por hora nos 16 trens que estarão em operação.

Segundo Sérgio Milano, os riscos de acidentes são maiores na região de Águas Claras e Guarã. “Em Águas Claras há muitas construções e os trabalhadores costumemente furem a cerca para cortar caminho. No caso do Guarã o problema são as crianças, que entram na área dos trilhos para brincar”, afirma.

Moradores querem mudar rota de trens

O mesmo metrô que provoca transtornos no centro de Taguatinga devido à retomada das obras, volta a causar polêmica por causa do futuro trajeto dos trens.

Moradores, associação comercial e deputados distritais criticam o traçado da linha principal do metrô, que isola partes de Samambaia e Ceilândia e passa pelo Centro de Taguatinga, usando a cidade como mero corredor de passagem. “A importância do atual trajeto do metrô para a cidade é praticamente zero. Há uma estação em Taguatinga Sul, mas que não atende aos alunos da Católica. A estação do Centro é mera passagem e Taguatinga Norte ficou esquecida”, critica Márcio Guimarães, presidente da Associação Comercial e Industrial de Taguatinga (Acit). “Para o metrô se tornar empresarialmente viável, deve ligar Taguatinga Norte e Taguatinga Sul.”

Os números de uma pesquisa encomendada no início do ano pela Secretaria de Transportes do Distrito Federal reforçam a tese de Guimarães. Enquanto nas outras cidades de Brasília o índice de passageiros por quilômetro (IPKm) é de apenas 1,48, as linhas circulares de Taguatinga, por exemplo, transportam 3,66 passageiros por quilômetro.

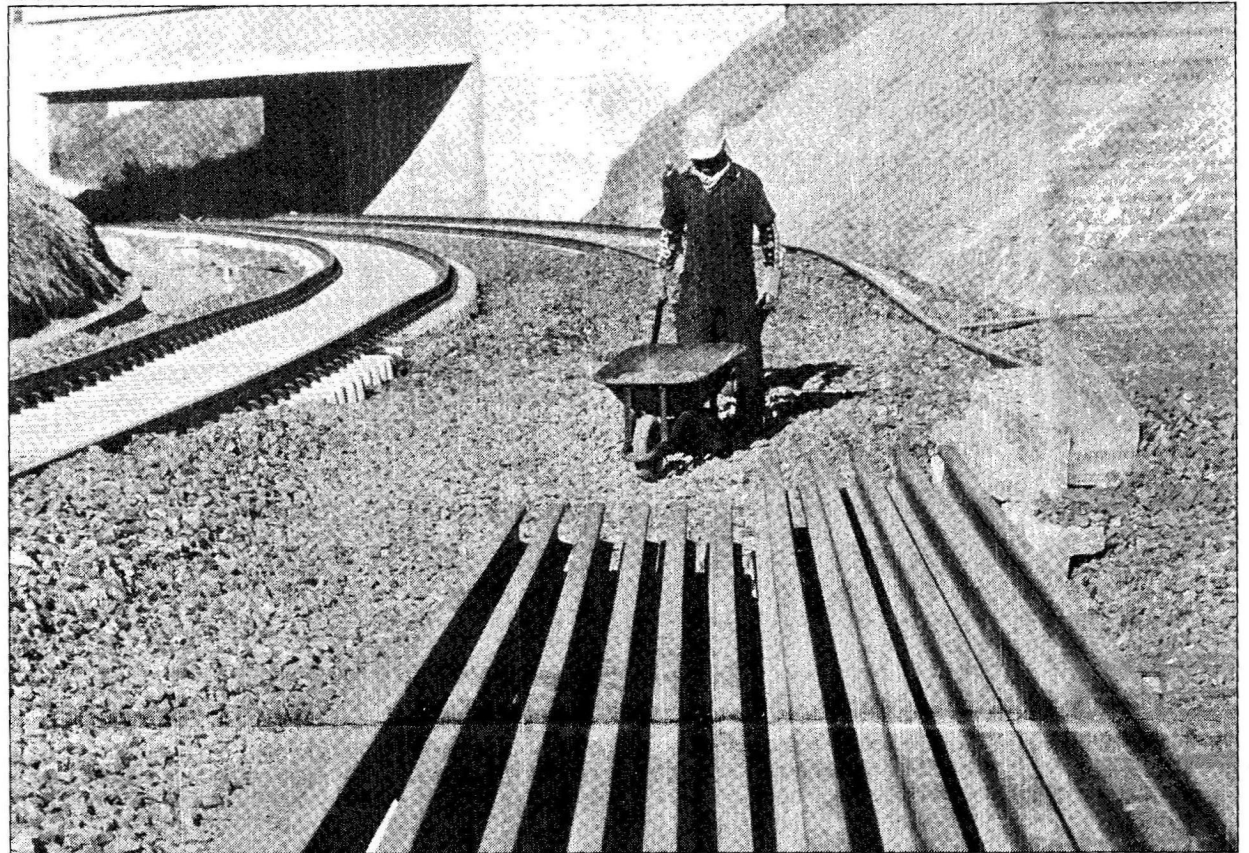
A pesquisa mostra que Taguatinga, Ceilândia e Samambaia concentram hoje o maior número de viagens de ônibus do Distrito Federal. Nos horários de pico, enquanto são feitas 26.104 viagens diárias para o Plano Piloto, os ônibus que rodam entre as três cidades fazem 33.354 viagens.

Juntas, elas concentram 43% da população de Brasília, mas 48,8% de todas as viagens de ônibus urbanos passam pela região, transportando em média 43% dos passageiros.

LINHA ALTERNATIVA

O inconformismo com o traçado do metrô vem de mais de um ano. Em outubro do ano passado a Administração Regional e o gabinete do deputado distrital José Antônio Cafu (PT) realizaram um seminário deno-

Ronaldo de Oliveira



Alta tensão: com uma carga de 750 volts, os trilhos têm uma voltagem três vezes superior a de uma tomada comum

minado Metrô, Futuro e Alternativa. Ao final, concluíram que era preciso criar uma linha que interligue, efetivamente, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

A sugestão da época foi a de construção de um ramal alternativo, que começaria na avenida Samdu Norte, passaria pelo Hospital Regional de Taguatinga (HRT), pelo setor QNF, Setor de Indústria e iria até a BR-070. De lá, seguiria até o Setor O da Ceilândia e terminaria em Samambaia.

“É necessário pensar em alternativas que possam resolver o problema do trânsito de veículos pesados entre as três cidades. O crescimento econômico do DF aponta para cá”, afirma Joana D’Arc de Oliveira, presidente da Associação de Moradores do Setor QNA.

Na próxima terça-feira à noite, a associação faz reunião para discutir o problema do metrô, associado à

questão do trânsito na cidade.

“A única observação que faço é que a linha não pode passar pela Avenida Comercial”, diz Joana D’Arc. “A Comercial está sobrecarregada”, justifica. A intenção dela colide frontalmente com a sugestão do presidente da Acit. “Se houvesse uma solução de transporte coletivo subterrâneo, sob a Avenida Comercial, ligando Taguatinga Norte e Sul, resolveria o problema do trânsito na cidade e ainda seria a linha mais rentável do metrô em todo o Distrito Federal”, defende Márcio Guimarães. Ele sugere ainda que a ligação com a Ceilândia seja feita pela Avenida Hélio Prates.

RESERVA E HUMANIZAÇÃO

Atento à questão, no início deste ano o deputado distrital José Edmar Cordeiro (PSDB) apresentou moção ao administrador Regional de Taguatinga, reservando, mesmo sem a defi-

nição de um novo trajeto, uma área na QNG 40 para edificação de uma estação do metrô.

“Fui um dos primeiros, quase sozinho, a defender a tese de uma linha circular do metrô para Taguatinga. É necessário preservar os setores propícios à instalação de uma futura linha do metrô, ou mesmo de um outro transporte de superfície”, diz o deputado.

José Eudes de Oliveira, administrador regional da Ceilândia, concorda com a necessidade de uma linha que integre melhor as três cidades e vai mais além. “O principal problema do atual traçado do metrô é que ele termina fazendo uma barreira na Ceilândia e em Samambaia. Ele divide as cidades em duas e as pessoas que desejam passar de um lado para o outro da linha são impedidas. É necessário humanizar o metrô, fazendo passarelas, por exemplo”. (RF)