



Faixas, placas, panfletos e até mesmo carros de som fazem parte do arsenal utilizado pelo consórcio Brasmetrô para esclarecer a população sobre os riscos das linhas por onde os trens do metrô vão passar a partir do ano que vem

# Quarenta quilômetros de alta tensão

DF - Metrô

*Testes no metrô causam temor e provocam discussão sobre a segurança do sistema que ajudará a mudar o perfil da cidade*

Rogério Dy La Fuente  
Da equipe do Correio

**T**alvez não houvesse razão para isso. Seria algo como uma revendedora de veículos que estivesse testando um carro zero quilômetro antes de entregá-lo ao seu comprador. Mas o fato é que o início dos testes no metrô do Distrito Federal fez com que as linhas que ele irá operar fossem vistas, pela primeira vez, como uma terrível fonte de perigo para a população.

Por causa desses testes, há uma semana os trens percorrem parte dos 40 km de trilhos eletrificados. O contato com os trilhos, energizados em uma tensão contínua de 750 volts, pode levar à morte instantânea. A convivência com a linha eletrificada, a partir de agora, é constante e os riscos começam a se tornar rotina nas cinco cidades cortadas pelo trajeto: Samambaia, Ceilândia, Taguatinga, Guará e Plano Piloto (Asa Sul).

"Morro de medo desse negócio,

em outras cidades onde o metrô é uma das alternativas de transporte de massa, como São Paulo e Rio de Janeiro, gente já morreu em vários acidentes", comenta a funcionária pública Nilzete de Souza, 46, anos, moradora do Guará I. No início deste ano, em São Paulo, dois jovens morreram eletrocutados por pularem o muro que isola as linhas do metrô.

## PRECAUÇÕES

Até maio, quando entra em fase inicial de operação, o consórcio Brasmetrô, formado por empresas responsáveis pelas obras civis e de implantação do sistema de trens, é quem provê a segurança da linha e das estações. "Agora, na fase inicial dos testes, partimos para a divulgação dos riscos que a eletrificação

trouxe. Percorremos todas as cidades fazendo panfletagem, anunciamos em carros de som e nas rádios mais populares. Além disso, nas invasões que margeiam o trajeto, a equipe de segurança foi de porta em porta explicar os riscos", conta Fernando Assis, coordenador de relações públicas do consórcio.

"Ao longo da linha do trem, temos mais de 60 vigilantes, com equipamentos de rádio-comunicação, que se revezam as 24h do dia, na segurança do trajeto e das estações. A segurança é reforçada nos momentos em que os testes estão sendo feitos", revela Cezar Augusto, coordenador de segurança do consórcio. Como as obras do metrô estiveram paradas por dois anos, todas as placas de advertência foram repintadas e faixas

aplicadas nos pontos onde há maior risco de cruzamento de pedestres e carros sobre a linha.

## RESISTÊNCIA

Os testes estão sendo feitos principalmente no trajeto de oito quilômetros entre a central de operações, em Taguatinga, atrás do Superbox, e a estação EPIA, entre o Carrefour Sul e o ParkShopping. As preocupações com a segurança têm se concentrado nesse trecho, onde nem sempre os funcionários do metrô têm contado com a colaboração da população. "Todos os dias encontramos pelo menos dois buracos na cerca. Tive de designar uma equipe exclusiva para fazer os reparos", relata Sérgio Milano, engenheiro coordenador das equipes de segurança.

"A gente morre de curiosidade para saber como isso funciona por dentro. Não sei se terei coragem de viajar numa coisa dessas", diz o motorista de ônibus Absalon Domingues Silva, que, na sexta-feira, levou o filho Renato, de 11 anos, para ver a estação da Feira do Guará, onde os trens estavam estacionados.

O menino confirmou que brincava com os amigos na linha do trem até serem iniciados os testes: "Tinha um buraco perto da passarela. Até carro passava por lá e a gente aproveitava pra brincar no trilho. Agora não brincamos mais." Para o pai do menino, o metrô trouxe o fim de alguns caminhos. "Quem anda a pé, como eu, tem de dar voltas grandes. São poucos os lugares onde há passagem segura", conta Absalon.