



A segurança nos canteiros de obra do metrô não estão sob responsabilidade de nenhum órgão ou empresa. Na última terça-feira um bate-estaca caiu e matou três pessoas que estavam num ônibus

O risco de quem anda ao lado do trilho

Um descuido da administração deixou as obras do metrô sem qualquer responsável pela segurança. Cada um que se cuide

Lauro Aires
Da equipe do **Correio**

A morte das três pessoas atingidas pelas 10 toneladas do bate-estaca que caiu sobre o ônibus da Viação Sol na Avenida Elmo Serejo, em Taguatinga, na última terça-feira, trouxe à tona um aspecto obscuro das obras do metrô. Não há responsáveis pela fiscalização da segurança da obra.

As visitas feitas pela Delegacia Regional do Trabalho dizem respeito apenas às condições de segurança dos operários. Mas quem cuida dos cidadãos que trafegam rente a construções todos os dias?

Nos casos de obras particulares, as administrações regionais são respon-

sáveis pelo alvará, ou seja, pela permissão para construir. São seus técnicos que avaliam os riscos de um eventual desabamento ou explosão. No caso de obras públicas, entretanto, quem fiscaliza e concede o alvará é a Secretaria de Obras. "Nós não tínhamos responsabilidade sobre aquela obra", diz o administrador de Taguatinga, Abdon Henrique.

Estaria, portanto, a cargo da Secretaria de Obras definir quantos metros ao redor do bate-estaca deveriam estar interditados para passagem de pessoas e veículos.

Mas no caso do metrô, um descuido deixou esta função orfã. Assim que constituiu a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, a secretaria de Obras saiu do caso, pas-

sou a bola para o diretor da nova instituição, Setembrino Menezes.

No contrato com o consórcio Brasmetrô (que venceu a licitação para realizar as obras) há uma cláusula passando toda a responsabilidade da segurança para as oito empresas que o compõem. Surgiu aí a brecha. As empresas passaram a ter o poder de *autofiscalização*.

Quando subcontratou a Geoservice para fazer as obras da Estação 21 (local do acidente), o consórcio deixou para a empresa a responsabilidade pela segurança. Ou seja, o problema foi sendo passado de cima pra baixo, em cadeia. Se a Justiça entender que houve crime, a culpa vai seguir o caminho inverso: Geoservice para Brasmetrô, essa para Coordenadoria do Metrô, e, por último, a Secretaria de Obras.

RISCO CALCULADO

O desconsolo para a famílias das vítimas é que mesmo que houvesse a fiscalização, dificilmente o acidente

teria sido evitado. Isso porque não há consenso sobre um padrão de isolamento de obras. Fica tudo a cargo dos engenheiros. Nenhuma das partes envolvidas na construção da Estação 21 sabe dizer com segurança se a Avenida Elmo Serejo deveria ter sido interditada naquele trecho.

"A providência mandaria que se isolasse a área, mas seria muito complicado interromper aquela via. Se eu fosse engenheira da obra, não sei se pediria o isolamento da Elmo Serejo", afirma, com extrema sinceridade, a presidente do Conselho Regional de Engenheiros e Arquitetos (Crea), Maria de Fátima Có.

O secretário de Obras, Hermes de Paula, partilha da mesma opinião: "Não haveria necessidade de interditar a pista e tumultuar o trânsito naquela área" diz o secretário. "Foi o primeiro acidente fatal em sete anos de obras. É como a queda de um avião. A a probabilidade é pequena, mas não dá para evitar", compara Hermes. "O rigor com a segurança

nas obras do metrô é muito grande. Tanto que várias empresas não conseguiram se adequar às exigências do consórcio."

O engenheiro Humberto Flecha, sócio da Geoservice, também não sabe explicar qual a distância mínima de segurança para um bate-estaca em operação: "Seguimos os padrões usuais de todas as obras", argumenta. "Nunca tinha visto um acidente como esse em todos os anos que trabalho com construção civil."

De acordo com um engenheiro que acompanha as obras do metrô, o que houve foi uma "conjunção do má-sorte". Segundo ele, em toda obra assume-se um risco calculado. E de um exemplo: "se fosse uma obra ao lado de uma casa, o bate-estaca poderia ter matado uma família inteira".

Entre os engenheiros do metrô, suspeita-se de que a viga de ferro ligada pelo bate-estaca tenha se chocado com outra viga já fixada. A oscilação provocada pela batida teria desequilibrado a base da máquina.