

# Sai laudo das mortes no Metrô

*Peritos do Instituto de Criminalística concluem perícia sobre o acidente e apontam os responsáveis pela tragédia*

**D**epois de 71 dias de trabalho e elaboração de um laudo com 140 páginas e oito gráficos e desenhos, cinco peritos do Instituto de Criminalística (IC) da Secretaria de Segurança Pública (SSP-DF) anunciaram ontem: o operador de máquinas José Luiz dos Santos, 61 anos, foi o principal responsável pelo acidente mais grave nas obras do Metrô, que matou três pessoas e feriu 14, em 17 de fevereiro último, em Taguatinga.

Naquele dia, a torre de 16,80 metros, pesando 6,4 toneladas, e o perfil-viga de aço de 12 metros de comprimento que faz o furo no chão -, pesando 3,1 toneladas, de um bate-estaca, caíram e a torre atingiu a parte traseira de um ônibus na Estação 21 do Metrô, no cruzamento da avenida Elmo Se-rejo com a DF-457. O bate-estaca era da empresa Geoservice, uma das oito contratadas pelo Complexo Bras-metrô para execução da obra.

Mas só agora, com base no laudo pericial do IC, é que as investi-gações sobre o

acidente vão começar. E elas deverão apontar outros responsáveis, principalmente da área da fiscalização, garantiram ontem à noite o secretário de Segurança, Roberto Aguiar, e o diretor do Departamento de Polícia Civil, delegado Teodoro Rodrigues.

“Abre-se o leque de investi-gações, que aponta o operador em primeiro lugar como responsável, mas será apurada a omissão de outros agentes, que poderão ser enquadrados por homicídio culposo. Mas a graduação da culpa de cada um a Justiça é que vai dar”, diz Teodoro.

“As investigações vão mostrar se

houve falha na segurança e na fiscalização das empresas contratadas e da própria Delegacia regional do Trabalho (DRT). Depois de concluído o inquérito, envia-se para o Ministério Público”, completa Aguiar.

Assinaram o laudo os peritos Luiz Alberto Martins de Oliva, José Luiz Rozatto Fernandez, Sílvio Boçon, Cícero Anacleto de Castro e David Mansur. Junto com o diretor do IC, Marcos Henrique dos Santos, Rozatto e Cícero deram as explicações.

“Foi anotada a falha do operador no encaixe do perfil na torre. E uma manobra inadvertida ocasionou o tombamento”, diz Rozatto, que faz uma ressalva: “Se as normas de seguran-

ça estivessem sendo cumpridas o acidente teria sido evitado”.

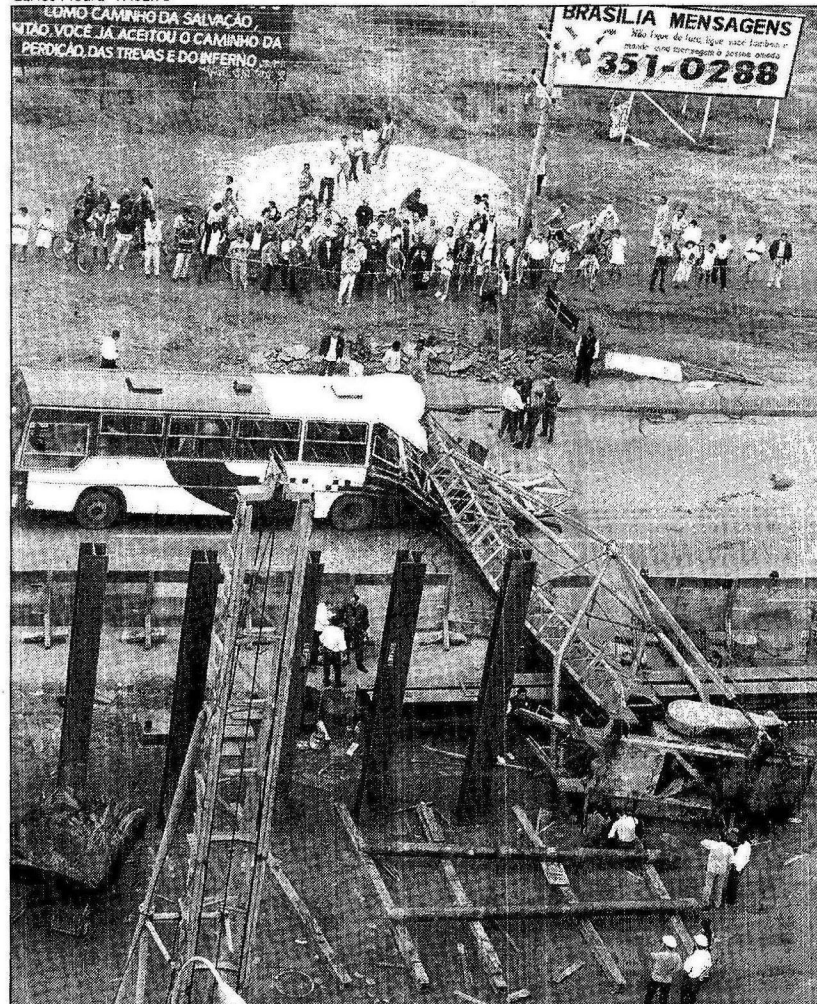
Rozatto justifica sua afirmação dizendo que uma corrente de segurança usada para amarrar o perfil e mantê-lo junto à torre, no caso de ela não encaixar, como aconteceu, não existia no equipamento.

“Na fase crítica da operação, que é a do ajuste

do perfil à guia do bate-estaca, não houve o encaixe, e o cabo que, em segurança, deveria atingir 34 metros, distendeu, desenrolou-se, alcançando 43 metros, nove a mais. Isto transformou o ato do operador inseguro. Ele usou o freio, o que não deveria ter feito”, explica Rozatto.

Cícero contesta as alegações de que o canteiro de obras era inadequado. “Se fosse invertida a posição da máquina, ela não cairia fora do canteiro. A posição da máquina é que não estava adequada para o canteiro e por isso provocou vítimas externas ao canteiro de obras”, justifica.

Carlos Moura 17.02.98



No acidente nas obras do Metrô morreram três e 14 pessoas ficaram feridas