

Relatórios do Metrô do DF apontam erros e acidentes frequentes. Metroviários e especialistas de todo o país afirmam que falhas não são normais e se preocupam com a segurança do usuário

Perigo sobre os trilhos

Renato Alves
Da equipe do **Correio**

Aquele que deveria ser o meio de transporte urbano mais seguro e veloz oferece riscos aos seus 30 mil usuários diários. Relatórios do Metrô do Distrito Federal, aos quais o **Correio** teve acesso, mostram uma série de falhas materiais, humanas, operacionais e de manutenção no sistema. Os documentos revelam erros e acidentes que ocorrem com frequência anormal e preocupante, segundo especialistas em transportes sobre trilhos e metroviários de todo o país.

Só nos meses de maio e junho de 2002, os relatórios apontam pelo menos seis interrupções nas viagens do metrô (leia quadro abaixo). A maioria se deu por falta de energia nos trilhos. Um passageiro chegou a ficar com o braço preso na porta e o resto do corpo para fora do vagão, sem que o computador acusasse o acidente. "Esse acidente poderia ter se tornado de graves proporções, caso

o usuário não conseguisse se soltar das portas", alerta o relatório interno sobre o caso.

O relatório número 069-02 mostra a preocupação de operadores do metrô. O documento enviado a um assistente da empresa, em julho, trata das "constantes falhas na máquina de chave 1 do X-28", no trecho entre as estações de Águas Claras e da Praça do Relógio (Taguatinga). O X-28 é o mecanismo que muda os trens de trilhos. Segundo o relatório, as falhas mudavam o embarque dos usuários na Estação Relógio. Funcionários tinham que ser deslocados para fazer o alinhamento manual da rota. Só em julho, o problema ocorreu 13 vezes.

Em dezembro, dois trens bateram de frente. Só não houve uma tragédia porque não havia passageiros nos vagões. O choque ocorreu no pátio de testes da empresa, em Águas Claras. Segundo o Sindicato dos Metroviários (Sindmetrô), a batida foi causada pela falta de sinalização na linha. É a mesma falha apontada para o

choque frontal ocorrido no metrô de Belo Horizonte (MG), e que deixou 78 pessoas feridas na última quinta-feira.

OMISSÃO

"O maior problema é na manutenção, onde há o maior número de

TERCEIRIZAÇÃO

Em no máximo 30 dias, deverá ser lançado o edital para licitação do metrô, seguindo os mesmos moldes do suspenso pelo GDF em janeiro de 2002. A concessão dos serviços será de 25 anos. A empresa vencedora terá à disposição 400 linhas de ônibus para fazer a integração. Professor de transportes da UnB, Paulo César Marques da Silva não vê com bons olhos a privatização. "A área de segurança é muito comprometida. O pior é quando muitos serviços são repassados para diferentes empresas. Com a descentralização, diminui a responsabilidade." O Sindicato dos Metroviários do DF vai tentar impedir a terceirização na Justiça.

funcionários terceirizados. Constantemente, o governo atrasa o pagamento das empresas e, com isso, o serviço é suspenso ou não é feito da maneira correta", denuncia Cátia Martins, diretora do Sindmetrô. "Em metrô nenhum é normal uma série de acidentes. Isso pode ser erro de projeto ou falha nos equipamentos", adverte o presidente do Sindicato dos Metroviários de Belo Horizonte, José Alves. Ele chama a atenção para o número de terceirizados no DF: "O maior absurdo é que eles, mesmo sem treinamento adequado, ocupam cargos operacionais-chaves, como o de piloto (maquinista). Só em Brasília isso acontece."

Especialista em transportes urbanos, Laurindo Junqueira, assessor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP),

também não admite falhas. "Nenhum metrô pode ter choque nem descarrilhamento. Os sistemas de proteção deles são mais seguros do que os de computadores, tecnologia usada pela Nasa (agência espacial norte-americana), à prova de falhas." Junqueira foi secretário de transportes das cidades paulistas de Campinas e Santos, e participou do grupo de criação dos metrô de São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS) e Caracas (Venezuela). Ele lembra que em 30 anos, o metrô de São Paulo só teve um descarrilhamento, em área de manobra.

Para o secretário de transportes do DF, José Geraldo Maciel, que foi diretor de operações e de manutenção do metrô de 2000 a 2002, as falhas ocorridas no serviço estão "abaixo do tolerável". "Levando-se em conta o tamanho da malha viária e o tempo de circulação, é quase nada. Quanto aos problemas com energia elétrica, é uma questão que está fora do alcance do metrô."

Divulgação



EM UM DOS ACIDENTES MAIS GRAVES, DOIS TRENS BATERAM DE FRENTE NO PÁTIO DE TESTES DA EMPRESA: FALHA SIMILAR À OCORRIDA EM BELO HORIZONTE

OBRA CARA E DEFICITÁRIA

O metrô do DF só começou a funcionar em 31 de abril de 2001, nove anos após o início da construção. Operou experimentalmente até junho daquele ano. Em julho, começou a cobrar tarifa. A obra já consumiu R\$ 1,45 bilhão. E precisa de mais R\$ 180 milhões para ligar Ceilândia a Samambaia. Com a tarifa a R\$ 1, o serviço dá um prejuízo mensal de R\$ 5,2 milhões.

COMO É

- Passageiros/dia: 30 mil
- Extensão: 32 km
- Estações: 13
- Composições de trens rodando: 9
- Funcionários: 612