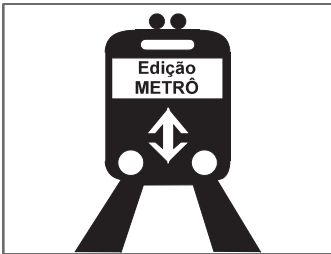




R. Genebra, 25 - Cep 01316-901
Bela Vista - São Paulo/SP
Fone (11) 3113-2600
Fax (11) 3242-2368
E-mail: seesp@seesp.org.br



1º de fevereiro de 2007
Número 01/2007

ASSOCIE-SE AO SEU SINDICATO

O SEESP é o legítimo representante dos engenheiros no estado de São Paulo, defendendo seus interesses e lutando por conquistas para a categoria. Tornando-se sócio, o profissional confere maior representatividade a sua entidade e contribui para que mais vitórias sejam alcançadas.

Além disso, o engenheiro sindicalizado passa a ter acesso a uma série de benefícios, como condições especiais para assistência médica e odontológica, assessoria jurídica e diversos convênios de consumo e serviços.

Informe-se e participe!

Visite nosso site:
www.seesp.org.br

Um desastre anunciado

Ao fazer um contrato *turn-key* e abrir mão da competência técnica de que dispunha, o Metrô abriu o caminho que levou à tragédia em Pinheiros.

O recente desastre na obra da Linha 4 do Metrô é um dos mais graves da história da construção civil brasileira. Uma série de erros explica como se chegou a ele.

A obra está sendo feita com um contrato *turn-key*, recomendável a quem não entende do setor. Se uma indústria química, por exemplo, quer se expandir apenas contrata uma outra empresa com quem firma um bom (rígido e transparente) contrato e recebe a obra pronta para operar.

No caso do Metrô, a história é bem diferente. Temos um dos melhores, senão o melhor, núcleo de técnicos do Brasil para projeto e fiscalização da obra metroviária.

Não se entende então o porquê de se escolher o contrato *turn-key*, desprezando-se a prata da casa. Na escolha equivocada, começou o percurso para a cratera. E continuou com vários acidentes – dinamite que explodiu em operário, parede desabada na Luz, danos na rede telefônica na Rua Oscar Freire, desmoronamento mata peão, casa derrubada em Pinheiros, edifício de 17 andares cheio de trincas –, mostrando que o consórcio não tinha o nível do Metrô. Numa audiência realizada em Pinheiros, as associações lá presentes mostraram que, se houvesse um incêndio na explosão do tubo do gás, teria sido uma catástrofe. Não havia equipamentos contra fogo em número suficiente. Assim, como não existia maca, plano de fuga etc.

Dentro do Metrô, desde o início, preocupações e críticas: projetos mal feitos, entregues após a sua execução, só com desenhos e sem o memorial de cálculo (diga-se dentro do contrato). Na obra, queixas veladas de toda a parte, desde restrições a acessos a nossos fiscais como ao nosso pessoal de segurança de trabalho. As opiniões dos técnicos angustiados sempre ignoradas. O medo dos profissionais, contudo, era que se repetisse o Metrô do Rio de Janeiro, em que o túnel era menor que o trem, os dormentes estava trincados etc. Não se imaginava tal tragédia, embora suspeitasse-se que casas cairiam aqui e ali.

Então fica a pergunta: qual a única diferença entre toda a história construtiva do metrô, inclusive a Linha 2 já no Ipiranga, que sempre teve um baixo nível de acidentes e quando houve foram previstos e superados sem muitos traumas, e a Linha 4? Em que pese uma ou outra diferença nas camadas geológicas, não empreiteira, projetistas e método construtivo eram os mesmos. O que havia de relevante era um contrato diferente, no qual a fiscalização metroviária intervinha sem peias.

É normal que as empreiteiras, que sobrevivem do lucro, queiram produção. O que não é normal é que em obras urbanas desse vulto só esse viés seja levado em consideração. Nossos canteiros nunca arriscaram a segurança e garantia do projeto. Parar a obra jamais foi traumático para os técnicos do Metrô. Proibido era avançar sem segurança. Quantas ameaças apareceram em túneis com problemas e a solução sempre primou pela velocidade do arrimo e não o de continuar a produção? Ou seja, era perfeita a parceria entre produção, segurança e competência. Mas isso é impossível dentro do *turn-key*. Muitos têm afirmado que o Metrô deveria fiscalizar, o que até fazia. No entanto, não podia parar a obra a não ser baseado em sérias evidências de problemas. No caso em questão, houve reunião para tratar do assunto para a qual o Metrô não foi convidado. Dessa forma, os engenheiros do Metrô estavam impossibilitados por contrato de participar ativamente do andamento das obras. Não merecem portanto as acusações que têm recebido da mídia, muito menos qualquer tipo de punição.

O SEESP, como representante dos engenheiros, está à disposição para colaborar na correta apuração dos fatos e para que a população, que sustenta o Metrô, seja informada corretamente. Só assim, essa voltará a ter a confiança que sempre teve no Metrô.