

Afundamento da laje, no dia anterior, serviu como alerta

Presidente do Metrô revela que se trabalhava em solução quando ocorreu desmoronamento

Daniel Gonzáles
Estado de S.Paulo Sábado, 13 janeiro de 2007

O presidente do Metrô, Luiz Carlos David, revelou que anteontem, no fim da tarde, os operários do poço de escavação da futura Estação Pinheiros já haviam detectado um pequeno afundamento na laje superior da estrutura, que formaria o teto da estação. Foi uma pista. A estação era escavada pelo chamado 'método invertido' - o teto primeiro, a base depois. Segundo David revelou com exclusividade, o chamado 'recalque' foi de 20 milímetros, dentro dos padrões de segurança.

No entanto, continua o presidente do Metrô, os engenheiros do Consórcio Via Amarela optaram por sanar o defeito antes que ele aumentasse. Assim, ontem, no poço de escavação, estavam previstos serviços de colocação de tirantes na base da laje - barras de suporte de ferro e cimento, chumbadas na terra. Era precisamente esse serviço que as equipes executavam quando o deslizamento começou. Já preparados, os operários conseguiram deixar o poço e avisar do perigo.

O presidente do Metrô garantiu que a obra tinha monitoramento constante de 'cinco grandes empresas de engenharia, quatro de projetos e uma de assessoria técnica'. Todos os dias, antes do início dos trabalhos, o local era inspecionado por técnicos do Consórcio Via Amarela, antes de ser liberada a entrada dos funcionários da obra.

David revelou que já havia sido escavada uma área de 200 metros quadrados, correspondente ao dobro da área ocupada pela seção dos túneis e equivalente ao corpo da Estação Pinheiros. Faltava, segundo o presidente do Metrô, ser construído o 'piso' da estação.

Depois de observar o local na tarde de ontem, o diretor do Departamento de Engenharia Civil do Instituto de Engenharia, Roberto Kochen, afirmou que a recuperação da obra é possível. 'Um dos tratamentos a ser feito, nesse tipo de solo, é uma injeção de cimento, antes da reconstrução.' Kochen trabalhou em um acidente semelhante - o afundamento de uma escavação no Aeroporto de Heathrow, em Londres, em 1994.

FISCALIZAÇÃO

A Linha 4 é a primeira obra do Metrô que não está sob o controle dos funcionários do Departamento Técnico da companhia. Existem apenas quatro engenheiros da empresa responsáveis por acompanhar 27 frentes de trabalho. O papel desses engenheiros se restringe a observar e a fazer relatórios sobre os problemas, que podem ou não ser acatados pelos funcionários do consórcio. 'Os técnicos viraram mero observadores', afirma o diretor de Comunicação e Imprensa do Sindicato dos Metroviários, Manuel Xavier Lemos Filho.

O vice-presidente do Sindicato dos Engenheiros de São Paulo (Seesp), Laerte Conceição Matias de Oliveira, afirma que a nova modalidade do contrato da Linha 4 permite aos empreiteiros mudar pontos importantes do projeto sem a necessidade de aval dos técnicos da companhia. Cabe ao Metrô somente administrar os aspectos financeiros do projeto. 'Nas obras anteriores, o projetista tinha de obter aprovação do departamento técnico da empresa, antes de seguir a obra adiante. Na Linha 4, isto não é mais necessário. Eles têm autonomia para decidir.'

Desde março de 2005, quando houve o primeiro dos dez acidentes nas obras da Linha Amarela, o Sindicato dos Metroviários tenta debater com a presidência do Metrô e com a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos as condições de segurança dos funcionários que participam da obra. Apresentou-se representações na Assembléia Legislativa e se recorreu ao Ministério Público Estadual (MPE). Nas respostas, lacônicas, a companhia afirmava que não existiam riscos.

COLABOROU BRUNO PAES MANSO