

Entrevistado: Roberto Kochen

Engenheiro destaca suas percepções sobre o acidente no Metrô de São Paulo



Roberto Kochen

De fato, quando a engenharia falha as conseqüências são quase sempre gravíssimas. O surgimento da cratera na obra da Linha Amarela do Metrô de São Paulo, no início deste ano, merece reflexões sobre os aspectos estratégicos de interesse dos empresários e engenheiros da construção civil. Para esclarecer algumas dúvidas e discutir assuntos relacionados ao acidente, o Obra24horas conversou com o engenheiro Roberto Kochen, diretor do Departamento de Engenharia de Construção Civil do Instituto de Engenharia do Estado de São Paulo.

Obra24horas: Passado o momento de comoção pelas vítimas do acidente na obra da Via Amarela do Metrô de São Paulo, a pergunta que fica é: Esse tipo de acidente poderia ter sido evitado de alguma forma?

Roberto Kochen: Logo após o acidente, diversas pessoas se manifestaram como se este pudesse ter sido evitado, o que na maior parte dos casos não é possível. Um acidente desta complexidade e magnitude nunca ocorre por uma única causa. É sempre uma soma de fatores que normalmente ocorre isoladamente, mas que se ocorrer simultaneamente pode gerar um acidente de grandes proporções, como o da Estação Pinheiros. O assunto está sendo investigado pelo IPT, que irá definir estes aspectos. Pela minha experiência, acredito que 40% destes acidentes devem-se a imprevistos geológicos, outro tanto a imprevistos construtivos e os 20% restante devem-se a falhas diversas, inclusive erros humanos.

Obra24horas: Logo após o acidente, engenheiros e técnicos responsáveis pelas obras do metrô reconheceram que sabiam que o revestimento do túnel estava cedendo e que chegaram a colocar barras de suporte para conter a movimentação de terra no local, mas o trabalho não foi concluído a tempo. Pra você, houve algum tipo de negligência ou essa decisão foi a mais viável para o momento?

Roberto Kochen: Não creio que houve negligência. Pelas informações que tenho, publicadas pela imprensa, houve um pequeno incremento nas leituras de instrumentação - cujo valor total era baixo e não motivava alarme -, e o Consórcio começou a executar medidas de estabilização adicionais na manhã do acidente. Infelizmente, o acidente ocorreu logo depois, de forma súbita, imprevisível e inevitável. Estas medidas de estabilização podem demorar dias, e o maciço rochoso da Estação Pinheiros se comportou de forma anômala, colapsando rapidamente. Em outros casos de análises de rupturas de túneis que participei – por exemplo, no Aeroporto de Heathrow, em Londres, Inglaterra -, a ruptura ocorreu em horas ou dias permitindo evitar vítimas.

Obra24horas: Até que ponto o fato de estar sendo uma construção pelo Consórcio de empresas privadas, em regime Turn-key, pode ter influenciado na ocorrência do problema?

Roberto Kochen: O Turn Key é uma modalidade de contratação antiga, de mais de 30 anos atrás, que no Brasil era conhecido pelo nome Preço Global. Diversas empresas brasileiras já construíram obras no Brasil e no exterior em Turn Key, sem nenhum problema. O fato de o contrato ser em Turn Key tem relação com a gestão da obra, e não com o acidente. Tanto, que acidentes ocorrem em obras com qualquer tipo de contrato. Ainda sob o ponto de vista do contrato, poderia ter sido possível contratar um gerenciamento independente, além do provido pelo Metrô, o que contribuiria para aprimorar a gestão do contrato e da obra, mas isso nada tem a ver com o acidente.

Obra24horas: Considerado o maior acidente urbano de construção civil do país, o incidente nas obras do metrô trouxe uma certa mancha para a imagem da engenharia nacional, principalmente se tratando de uma obra do Metrô, cuja reputação é reconhecidamente de obras de altíssima qualidade técnica. Como você avalia essa situação?

Roberto Kochen: De fato, houve repercussões internacionais do acidente, pela sua magnitude. Eu mesmo recebi telefonemas de Londres, Nova Iorque, Los Angeles e até mesmo Tel Aviv logo após o acidente. No entanto, a reputação e o histórico da Engenharia Brasileira é muito bom, com grandes desafios vencidos com pleno sucesso. Por exemplo, temos a linha de Metrô da Avenida Paulista, em São Paulo, totalmente subterrânea e construída com pleno sucesso. Temos também a Rodovia dos Imigrantes, que ganhou prêmios internacionais de Engenharia, e ainda as hidrelétricas de Tucuruí e Itaipú, duas das maiores do mundo, sendo a última bi-nacional. Então, em poucos meses essa "mancha" estará apagada, e a Engenharia Brasileira voltará a ser lembrada pelos seus sucessos.