

A (FALTA DE) MANUTENÇÃO DAS OBRAS PÚBLICAS

A falta de políticas e estratégias voltadas para a manutenção das obras públicas está se transformando em um grande problema para o País pelo abrangente espectro das suas repercussões, que vão desde a interferência no funcionamento da cadeia produtiva até ao risco imediato à integridade física dos cidadãos.

É fato notório que a cultura dominante nos órgãos responsáveis pelas obras públicas de infra-estrutura, nos níveis municipais, estaduais e federal, faz com que sejam priorizadas apenas as ações voltadas para a execução, não havendo maiores preocupações com as questões relacionadas à manutenção, em especial a preventiva. A manutenção corretiva por sua vez, na maioria dos casos, só é realizada quando a obra já está atingindo (ou já atingiu), o seu estado limite de utilização.

Não é difícil demonstrar que quanto maior a demora em iniciar o processo de manutenção de uma obra, maiores e mais onerosos também serão os reparos necessários para que ela tenha as suas condições ideais de uso restabelecidas.

A Lei de evolução dos custos (conhecida como Lei de Sitter) demonstra que os custos de correção crescem segundo uma progressão geométrica de razão cinco. Ou seja, para cada unidade monetária que deixa de ser aplicada durante a fase de projeto ou no início da construção para tornar a obra mais eficiente e durável, serão necessárias 125 unidades na situação limite da manutenção corretiva. Isso significa que a manutenção preventiva precisa ser vista como um processo que se inicia com um bom projeto, continua com uma boa construção e se consolida através de procedimentos sistemáticos nos campos técnico, administrativo e financeiro voltados para a garantia, a segurança e maior vida útil dos empreendimentos.

Exemplos bastante atuais mostram que o Brasil ainda está muito longe de atingir um estágio aceitável no que se refere às preocupações e ações voltadas para a manutenção de obras que são fundamentais para o seu desenvolvimento, muitas delas tão alardeadas nos discursos dos políticos. Basta lembrar que mais de 50% da malha rodoviária brasileira encontra-se com pavimento em estado deficiente, ruim ou péssimo e que os 440 milhões de reais que hoje estão sendo gastos para realizar “tapa-buracos”, que resistirão no máximo seis meses, de acordo com o IPT-SP, poderiam ser economizados caso houvesse sido realizadas manutenções preventivas nas rodovias ao longo dos últimos 30 anos. Mais grave ainda são as perdas de vidas humanas e os prejuízos materiais decorrentes de acidentes causados pelas deficiências das estradas.

Percentual semelhante de pontes e viadutos que compõem os sistemas viários também apresentam estágio avançado de deterioração estrutural, cuja evolução poderá, em breve, acarretar na ruína de parte dessas obras, a exemplo do que aconteceu com a ponte sobre a represa do Capivari, na rodovia Regis Bitencourt (BR-116-PR), cujo desabamento foi causado pela ruptura do aterro de uma das cabeceiras que tinha cerca de 40 anos e não recebia manutenção. Este acidente se tornou nacionalmente conhecido pelo fato de ter ocorrido com uma obra de grande porte e ter interrompido por vários dias uma das rodovias mais importantes do País, porém inúmeros outros acidentes estruturais de menor gravidade, envolvendo pontes e viadutos, continuam a acontecer sem que se tomem as devidas providências para evitá-los.

Mesmo as barragens que, pelas suas peculiaridades, não admitem qualquer risco quanto à estabilidade, também estão passando por problemas relacionados à falta de manutenção, conforme levantamento do Ministério da Integração Nacional, divulgado em novembro de 2005, que identificou 20 dessas obras correndo o risco de ruptura, pelo fato de há quase duas décadas não receberem qualquer tipo de reparo.

A gravidade da situação das obras de infra-estrutura motivou o Sinaenco-PE a realizar estudos sobre o tema que foram apresentados e discutidos por ocasião do VII Enaenco, ocorrido no Recife entre 28 e 30 de setembro de 2005. A partir de levantamentos efetuados no Recife e Região Metropolitana, foram identificadas obras viárias (pavimentação, pontes e viadutos) e obras do sistema de drenagem (canais urbanos e galerias), cuja falta de manutenção estão acarretando problemas de utilização em diversas escalas de gravidade. O relatório final foi amplamente divulgado pela mídia e apresentado aos gestores públicos responsáveis pelas obras; alguns deles até participaram dos debates.

Passados seis meses do evento, constata-se que nada (ou quase nada), foi feito para restabelecer as condições apropriadas de uso daquelas obras. Mesmo os serviços que não necessitam de grandes recursos, de mão-de-obra especializada e de equipamentos sofisticados, não foram realizados, como é o exemplo do Viaduto do Cabanga cuja vegetação de grande porte nos aparelhos de apoio foi mostrada na televisão como um exemplo da total falta de manutenção.

Outros exemplos de obras constantes do relatório, que até agora não foram objeto de providências, são os das pontes sobre o rio Igarassu e sobre o rio Botafogo na BR-101 Norte, que continuam pondo em risco a integridade dos usuários pelo avançado estado de degradação das suas estruturas.

Mesmo diante deste quadro, entendemos ser possível reverter essa situação de descaso a partir de parcerias conjuntas entre as entidades de engenharia, instituições de pesquisas, setores do governo e organismos da sociedade (a quem, em última análise, cabe pagar a conta). Talvez assim seja possível estabelecer metas de manutenção baseadas em alternativas viáveis, técnica e financeiramente, que tenham como principal objetivo a garantia da qualidade e segurança para os usuários das obras públicas.

AFONSO VITÓRIO é engenheiro civil especialista em estruturas e diretor do SINAENCO-PE