

INCÊNDIO no navio da USP

Um desastre anunciado

O navio Prof. W. Besnard do Instituto Oceanográfico da USP (I.O.), que havia zarpado do Porto de Santos no dia 10/11/2008 para realizar pesquisa, estava em alto mar em local com 1200m de profundidade, próximo a Arraial do Cabo/RJ, quando teve que rumar à Baía de Guanabara para realizar a troca de um aparelho de pesquisa.

No dia 13, por volta das 17h30, ancorado na Baía da Guanabara, RJ, a tripulação e técnicos do I.O. a bordo, foi dado alarme de INCÊNDIO.

Iniciou-se a faina de combate ao INCÊNDIO em um camarote. O sistema de combate a INCÊNDIO do navio não funcionou adequadamente. Em pouco tempo já se espalhou para outros camarotes. Chegam embarcações e dois grandes rebocadores com canhões de água.

Pessoal e equipamentos da Marinha são utilizados para combater o INCÊNDIO, que durou 12 horas, até as 5 horas da manhã do dia 14/11/2008.

Segundo relatos e avaliação dos companheiros embarcados e do próprio comandante: “Se o INCÊNDIO ocorresse em alto mar, possivelmente teríamos uma tragédia.”

Nota da Marinha do Brasil informa que será aberto inquérito policial militar.

Este foi apenas mais um grave acidente com o navio...

Breve histórico:

19/04/2007 – O navio passou por reforma. Sai de Santos e o motor quebra. O navio fica sem controle, à deriva, por 3 dias e sem possibilidade de ancorar devido à profundidade de 1200m. foi resgatado por um rebocador da Marinha até o Rio de Janeiro.

30/04/2007 – Poucos dias depois de sair do conserto, o navio volta ao mar. Outra pane do motor. Outra deriva por 4 dias, sendo perigosamente arrastado pelo mar nas proximidades de plataformas de petróleo, foi rebocado para Vitória, ES.

25/05/2007 – Problemas elétricos retardam a partida do navio de Vitória, ES. Em cruzeiro, o navio sofre um apagão elétrico; sanado. Novamente em cruzeiro, um furo abriu-se no casco, devido à ferrugem, abaixo da linha d'água, obrigando o navio a dirigir-se ao porto mais próximo – Ilhéus, BA. Empresa especializada realiza reparo provisório do furo e emite documento atestando que a chapa do casco estava extremamente fina e comprometida.

08/09/2008 – Após quase um ano de reforma - que consumiu R\$ 1.300.000,00 (Hum milhão e trezentos mil reais!) - o navio volta ao mar. A Reitoria da USP participa de coquetel de reinauguração. O navio parte de Santos e, por problemas mecânicos, tem que parar para reparos em Arraial do Cabo, RJ. Saindo desse conserto, a embarcação sofre nova pane elétrica do mar.

20/10/2008 – O navio parte de Santos em direção a Abrolhos, BA. Outra pane geral do motor leva a uma nova deriva por dois dias no mar. Foi rebocado para Vitória, ES.

31/10/2008 – Reunião com a diretora do I.O. – funcionários questionam as condições do navio, principalmente a instalação elétrica em virtude da possibilidade de INCÊNDIO. O engenheiro consultor afirma “não por a mão no fogo” pela parte elétrica. A diretora informa que não pode fazer a reforma das instalações elétrica por problemas de custo, agenda do navio e multa pesada, por projetos e contratos assumidos.

13/11/2008 – Data do INCÊNDIO!!!

Em 2007, funcionário do I.O. prevê INCÊNDIO, se recusa a embarcar, é punido e deixa a USP

Após o incidente do furo no casco em 2007, os funcionários do I.O. fizeram reunião com o Sintusp e denunciaram todo o histórico de acidentes, panes e falta de segurança do navio. O Sintusp levou as denúncias à Reitoria, à Ouvidoria da USP, ao SESMT, à Adusp e ao DCE. O então funcionário, Dárcio Argento, escreveu ao chefe do departamento recusando-se a embarcar, receoso do que poderia acontecer. A diretora do I.O., alegando que o navio estava em perfeitas condições, puniu o funcionário com uma semana de suspensão. O funcionário foi acusado, na época, de “denúncia infundada” e de fazer terrorismo por “prever” INCÊNDIO no navio. Dárcio fez concurso público, foi aprovado, e optou por sair da USP.

Na reunião dos funcionários de maio de 2007, a diretoria através do assistente logístico, Sr. Wilson Macedo (este último que tem o I.O. como sua propriedade), pressiona os funcionários a embarcar com todos os riscos relatados, nunca se preocupara com a segurança da tripulação, dos técnicos e dos estudantes que têm que cumprir carga mínima de 150 horas embarcadas para receber o diploma USP.

A diretora (em entrevista ao Jornal do Campus, set/2007) declarou que o navio tem 40 anos, mas deve navegar mais 10 anos.

Sintusp decide denunciar

Após o INCÊNDIO, o Sintusp realizou reunião em 18/11, da qual participaram funcionários e alunos do I.O. Nesta reunião foi decidido que a denúncia será pública e ampla, com boletim do Sintusp para a comunidade USP, envio da denúncia à imprensa e a Reitora, com pedido de audiência. Também será encaminhado ao Ministério Público um pedido de apuração dos fatos.

Comandante admite publicamente

Em audiência pública, 24/11/2008, convocada pela diretora do I.O., com a participação do Sintusp, o Comandante admitiu que o INCÊNDIO foi grave e que poderia ter sido trágico se houvesse ocorrido em alto-mar, que os problemas do navio são graves e crônicos: motor inadequado, instalação elétrica precária, forrações com material combustível, etc. A diretora procurou minimizar os problemas, demonstrando preocupação apenas com os projetos, prazos a cumprir, etc. Após o INCÊNDIO defende outra reforma parcial e não a substituição do navio como defendem engenheiros e técnicos.

Queremos saber:

- ♦ **Vale a pena reformar um navio com um motor inadequado e que entra em pane constantemente, com casco comprometido, tem instalações elétricas que entram em curto circuito a todo momento e com equipamentos de combate a INCÊNDIO pífios e outros equipamentos deficientes?**
- ♦ **A diretora, os coordenadores de projeto e o Sr. Wilson Macedo embarcarão no navio nestes próximos 10 anos?**
- ♦ **A reitoria da USP já pensou nos custos de uma reforma séria, assim como no custo com o navio, nos últimos anos, parado nos estaleiros para “consertos e reformas” que não resolvem os problemas estruturais e crônicos?**
- ♦ **Onde foram parar os milhões da Petrobrás e das “fundações de fomento à pesquisa”?**

Como membros da Universidade e contribuintes, além de pedir à reitoria e ao Ministério Público apuração de todos estes fatos, vamos enviar solicitação à matriz da certificadora para que averigue como a sua representante no Brasil certifica para navegação (a pedido e com pagamento feito pelo I.O.) um navio nestas condições.