

São Paulo, 14 de fevereiro de 2013

Novidades infelizes no caso da Estação Antártica Comandante Ferraz

Por Alexandre Yokote

Segundo informa noticiários do dia 13/02/2013, quase 1 anos após o evento: "A 1ª instância da Justiça Militar da União, em Brasília, aceitou a denúncia apresentada pelo Ministério Público Militar contra um sargento da Marinha, acusado de ser o responsável pelo incêndio que destruiu cerca de 70% da Estação Antártica Comandante Ferraz, em fevereiro do ano passado. O Ministério Público responsabiliza o sargento pela morte de dois militares (homicídio culposo — sem intenção de matar) e danos a instalação. O prejuízo causado pelo incêndio foi estimado em R\$ 24,6 milhões."

Conforme denúncia, o Sargento era responsável pela transferência de óleo diesel de combustão imediata (diesel antártico) entre um tanque maior para outros dois tanques externos, localizados na Praça de Máquinas, e que alimentavam os geradores elétricos. A operação demandaria cerca de 30 minutos, segundo relatos, o sargento deixou o posto, com a transferência em andamento, para participar de uma confraternização e lá ficou por pouco mais de 1 hora, interrompida com a queda de luz.

Segundo as perícias (laudo Núcleo de Perícia Judiciária da Marinha e do Setor Técnico-Científico da Polícia Federal), o incêndio ocorreu porque a transferência de combustível não foi encerrada em tempo hábil, levando ao transbordamento dos tanques, o óleo diesel antártico em contato com as partes quentes do gerador em funcionamento ocasionou o incêndio.

Há relato de que o sargento com a queda de luz correu até a praça de máquinas e já se deparou com o incêndio de grandes proporções e que desligou a bomba de transferência de combustível, mas que não se lembra de ter fechado as válvulas dos tanques.

Infelizmente sempre se procura achar um culpado e se esquece de saber as reais causas técnicas e gerenciais pelo evento, de modo que uma prevenção fosse aprendida. É velha atitude de "comando e controle" ao invés da "proatividade".

Uma coincidência a se destacar foi o fato do evento ter ocorrido praticamente junto com a publicação oficial do novo texto da Norma Regulamentadora 20 de Segurança e Saúde no Trabalho com Inflamáveis e Combustíveis pela PORTARIA N.º 308 DE 29 DE FEVEREIRO DE 2012.

Se uma bomba de combustível num posto padrão tem dispositivo de segurança para não transbordar quando do abastecimento de um carro, como é que os tanques na estação não tinham intertravamentos da bomba com medidores de nível? Nem medidores de nível e alarmes de nível alto foram comentados até o momento. Será que tudo era visual e manual?

A NR-20 destaca a identificação dos riscos, será que se conhecia claramente a periculosidade do combustível e as vulnerabilidades do sistema? Aparentemente se conhecia, mas não o suficiente.

As ações de prevenção ou falharam ou não eram suficientes, o layout e a configuração da estação não propiciavam o isolamento do risco. Os dispositivos de detecção de incêndio e alarmes não funcionaram (será que realmente existiam?), não haviam sistemas automáticos de combate como sprinklers ou supressão por gás (agente limpo) que ajudassem a ganhar tempo (em função da manutenção de combustível e fonte de calor / ignição, o sistema de combate tem que ser seguido do corte da alimentação de combustível e desligamento das fontes de calor). Os hidrantes falharam com o congelamento da água nas mangueiras, o plano de emergência ruiu.

Uma somatória de erro e falhas com diversos responsáveis e parece que tudo nasce da falta de conhecimento do risco e portanto uma gestão equivocada. E o pobre do sargento só deveria ser acusado pela justiça militar de ter deixado seu posto de trabalho e não deveria ter que assumir a culpa pelas perdas. A somatória de erros e falhas deve ser aprendida para evitar desastres futuros por meio da implantação de processos inerentemente seguros nos novos projetos.