

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000
www.pjc.sp.gov.br

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) DE
DIREITO DA _____ VARA DA FAZENDA PÚBLICA DA
COMARCA DA CAPITAL – SP

**O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE
SÃO PAULO**, representado pelo Promotor de Justiça do Patrimônio
Público e Social da Capital infra-assinado, com fundamento no art. 129,
inciso III, e §1º, da Constituição Federal, art. 25, inciso IV, alínea *b*, da
Lei n. 8.625/1993, Lei n. 7.347/85 e Lei n. 8.429/1992, vem perante este
D. Juízo promover a presente **AÇÃO DE RESPONSABILIDADE
CIVIL POR ATOS DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA**,
cumulada com **pedido de ressarcimento por danos morais e
patrimoniais difusos**, sob rito comum ordinário, em face de:

1) LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID, brasileiro, engenheiro civil,

_____, ex-presidente da Companhia do Metropolitano de São
Paulo – METRÔ, residente e domiciliado na _____
_____, São Paulo, nesta Capital;

2) MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO, brasileiro, engenheiro
civil, ex-funcionário da Companhia do Metropolitano de São Paulo –
METRÔ, _____
_____, São Paulo – SP (fls. 245);

3) JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO, brasileiro, engenheiro civil,
_____, funcionário da Companhia do Metropolitano de São
Paulo – METRÔ, responsável pelo Departamento de Construção Civil

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

da Linha 4 Amarela do Metrô, domiciliado nesta Capital, com endereço [REDACTED] São Paulo – SP (fls. 261);

4) CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO, brasileiro, engenheiro civil, [REDACTED], [REDACTED], funcionário da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, Coordenador de Obras da Linha 4 do Metrô e Coordenador dos Engenheiros, domiciliado nesta Capital, com endereço [REDACTED], São Paulo – SP (fls. 570, Anexo B, B.1.1);

5) JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA, brasileiro, engenheiro civil, [REDACTED], funcionário da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, Coordenador de Obras da Linha 4 do Metrô e responsável pela fiscalização do andamento da obra no canteiro da estação Pinheiros, domiciliado nesta Capital, com endereço [REDACTED] SP (fls. 570, Anexo B, B.1.1);

6) GERMAN FREIBERG, brasileiro, engenheiro, funcionário da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, co-responsável pela fiscalização do andamento da obra no canteiro da estação Pinheiros, domiciliado nesta Capital, com endereço [REDACTED], São Paulo – SP (fls. 584);

7) CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA), consórcio de construtoras composto pelas empresas Odebrecht-CBPO Engenharia Ltda., OAS, Queiroz Galvão, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Alstom, CNPJ n. 05.942.531/0001-17, legalmente representado por Marcio Pellegrini Ribeiro, com sede na Avenida das Nações n. 4.777, 6º andar, Alto de Pinheiros, São Paulo, nesta Capital, ou na Avenida Queiroz Filho n. 1365, Vila Hamburguesa, São Paulo, nesta Capital;

8) COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT), integrante do Consórcio Via Amarela, sociedade empresária por ações brasileira, CNPJ n. 61.156.410/0001-10, com sede na Av. Paulista, n. 2.240, cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, ou Av. das Nações Unidas, n. 4.777, 6º andar, Alto de Pinheiros, São Paulo, nesta Capital;

9) CONSTRUTORA OAS LTDA., integrante do Consórcio Via

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Amarela, sociedade empresária por quotas, CNPJ n. 14.310.577/0001-04, com sede na Rua Humberto Campos, n. 256, Bairro da Graça, Salvador, Bahia, ou Av. Angélica, n. 1.996 ou 2.029 ou 2.330, Consolação, São Paulo, nesta Capital;

10) CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A, integrante do Consórcio Via Amarela, CNPJ n. 33.412.792/0001-60, sediada na Rua Dr. Renato Paes de Barros, 750 – 18º Andar, Itaim Bibi – São Paulo – SP, CEP: 04530-001, ou na Avenida Rio Branco n. 156, Cj. 3037, Rio de Janeiro, RJ, CEP 20.090-000;

11) CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A, integrante do Consórcio Via Amarela, inscrita no CNPJ sob o nº 61.522.512/0001-02, com sede na Rua Funchal, n. 160, Vila Olímpia, São Paulo – SP;

12) CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A, integrante do Consórcio Via Amarela, inscrita no CNPJ sob o nº 17.262.213/0001-94, situada na Rua Geraldo Campos Moreira, nº 375, Brooklin Novo, São Paulo – SP ou Rua dos Pampas, nº 484, Prado, Belo Horizonte – MG, ou Av. do Contorno n. 8123, Cidade Jardim, CEP 30.110-120, Belo Horizonte – MG; e

13) ALSTOM TRANSPORT S/A, integrante do Consórcio Via Amarela, com sede no exterior, na 25, Avenue Kleber, 75516, Paris, França, figurando como procuradores no Brasil Paulo José de Carvalho Borges Júnior, residente na [REDACTED], [REDACTED] São Paulo, Capital, e Nicolas Pierre Kaeser, nacionalidade francesa, residente em [REDACTED] [REDACTED] São Paulo, Capital.

1 – OS FATOS

No dia 12 de janeiro de 2007, por volta de 15h, o Brasil passou a testemunhar, perplexo, uma das maiores tragédias da cidade de São Paulo, tendo como palco o canteiro de obras da Estação Pinheiros de metrô.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Um colapso de grande porte no túnel da plataforma da Estação Pinheiros, no sentido Faria Lima, abriu uma enorme cratera de quase 2.200m² entre a Rua Capri e o canteiro de obras, provocando o desabamento de parte do poço de acesso aos túneis da estação.

Para se ter uma idéia da dimensão do desastre, basta verificar o relatório preliminar de constatação a fls. 50 e seguintes dos autos do **Inquérito Civil n. 035/2007**, que acompanha esta petição inicial, bem como as fotografias de fls. 56/72.

Como consequência, 7 pessoas vieram a falecer, sendo um funcionário do Consórcio Via Amarela, dois transeuntes e quatro ocupantes de um ônibus municipal, que naquele momento passavam pela Rua Capri.

Sete (7) casas precisaram ser demolidas, 14 foram condenadas, mais de 60 foram interditadas, pois tiveram suas estruturas abaladas, mais de 90 imóveis, comerciais e residenciais (inclusive um prédio de treze apartamentos) sofreram algum tipo de intervenção do Poder Público, mais de 200 pessoas ficaram desalojadas, dezenas de veículos e equipamentos foram avariados ou completamente perdidos. Um ônibus com seus ocupantes, operador e passageiros, seis caminhões e dois carros foram literalmente engolidos pela cratera.

Equipamentos da AES Eletropaulo foram avariados ou completamente perdidos. Muitas ruas e imóveis ficaram sem energia elétrica.

A Comgás também suspendeu a distribuição de gás na região. A Telefônica informou que, devido ao acidente, um cabo foi rompido e cerca de 100 pessoas ficaram sem serviços de telefonia.

Segundo a Sabesp, ocorreu um rompimento de uma rede na Rua Capri, o que interrompeu o abastecimento de água de diversas ruas da região.

Em toda a cidade, o trânsito ficou bastante prejudicado. A pista expressa da Marginal Pinheiros, interditada desde o dia do desmoronamento, só foi liberada no dia 15, e a pista local só foi completamente liberada no dia 29.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

A repercussão e os traumas provocados na população paulista, e em especial da cidade de São Paulo, foram extraordinariamente intensos. Os prejuízos financeiros e sociais resultantes do desastre e do atraso das obras – segundo apurado por laudo pericial do IPT Instituto de Pesquisas Tecnológicas (Relatório Técnico n. 99.642-205 – fls. 866/1257) – foram bastante significativos.

Conforme apurado no inquérito civil¹, diversos fatores contribuíram para a ocorrência da tragédia na Estação Pinheiros do Metrô de São Paulo.

Na verdade, e conforme se verá adiante, a conduta omissa e desidiosa, o total e deliberado desrespeito à lei e aos mais elementares princípios administrativos, o descaso quanto aos deveres e imposições funcionais e, notadamente, a desenfreada caça ao lucro, a ganância e a cupidez, foram os preponderantes fatores que propiciaram a ocorrência de tamanha tragédia, resultando na morte de alguns, pais e mães de família, e para outros, milhares, trazendo agonia, desgraça e dor.

2 – Breve histórico

A Estação Pinheiros da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, ligará a Estação da Luz, centro da cidade, ao terminal na Vila Sônia, na zona oeste, totalizando 12,8 km de extensão. As principais conexões dessa linha são: na Estação da Luz conexão com a Linha 1 – Azul e as Linhas A e B da ferrovia da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM; na Estação República com a Linha 3 – Vermelha; na Estação Paulista com a Linha 2 – Verde; e na Estação Pinheiros com a Linha C da CPTM.

A construção da Linha 4 – Amarela foi dividida em três lotes: o Lote 1, que compreende o trecho entre as Estações Fradique Coutinho e Luz; o **Lote 2 (no qual está inserida a Estação Pinheiros)**, da Estação Fradique Coutinho até a Vila Sônia; e o Lote 3, que corresponde à construção do pátio de manobras da Vila Sônia.

¹ Instruído com diversos documentos e informações, com destaque especial para os laudos do IC - Instituto de Criminalística, Superintendência da Polícia Técnico-Científica (fls. 624/819) e do IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas (Relatório Técnico n. 99.642-205 – fls. 866/1257).

PROMOTORA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000
www.pjc.sp.gov.br

Em seu traçado, a Linha 4 possui complexas interferências urbanas. Seu percurso está sob o leito de importantes eixos viários da cidade (avenidas Ipiranga, Consolação, Rebouças e Francisco Morato), passando inclusive sob o rio Pinheiros e suas vias marginais. Tais fatores foram determinantes para a escolha dos métodos construtivos adotados para execução de estações e túneis de via.



Esses métodos construtivos especificados na licitação da Linha 4 foram valas a céu aberto (VCA) ou trincheiras, método NATM (*New Austrian Tunnelling Method* – escavação manual com detonações) e método mecanizado por tuneladoras (TBM - *Tunnel Boring Machine* – escavação por equipamento mecanizado).

Como previsto no projeto executivo, a Estação Pinheiros estava sendo escavada pelo método NATM, sendo constituída de um poço de acesso central (diâmetro de 40m e profundidade de 36m), dois túneis-estação (largura de 18,8m, altura de 14,2m e comprimento de 46m) e dois túneis de acesso à estação da CPTM.

Importante ressaltar que a Estação Pinheiros do Metrô situa-se próxima à estação ferroviária de mesmo nome, pertencente à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ambas as estações localizam-se na marginal do Rio Pinheiros, proximidades das Rua Capri e Paes Leme, no bairro de Pinheiros.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Conforme anotado no laudo pericial elaborado pelo IPT (páginas 62 a 64 do laudo – fls. 936/938 dos autos):

As dimensões do poço Capri são diferentes de poços tradicionais que, em geral, possuem diâmetro menor que a profundidade. Na Estação Pinheiros, o diâmetro (41m) do poço é maior que a profundidade (36m). O dois segmentos do túnel-estação também apresentam dimensões diferenciadas e quase equivalentes: largura de 18,8m; altura 14,2m e comprimento de 46,4m. Portanto, este tipo de escavação assemelha-se mais ao tipo caverna do que a túnel.

Os dois túneis de acesso à CPTM (seção variável de ~39 a 69m²) partem do poço Capri, cujos emboques são, praticamente ortogonais aos dois emboques do túnel estação. Portanto, na parede desse poço foram escavados quatro emboques. (...)

É importante ressaltar que o trecho investigado do túnel-estação é o segmento no sentido da Estação Faria Lima, e portanto denominado neste relatório de túnel-estação sentido Faria Lima. Nessa figura este trecho é o segmento entre o poço e o túnel de via (à direita, na figura). Para facilitar a descrição deste Relatório Técnico, bem como para o entendimento de que lado do túnel referem-se as observações efetuadas, foram utilizadas como referência dois edifícios localizados em lados opostos ao túnel-estação: o edifício Abril, ou simplesmente lado Abril, localiza-se na região da parede Norte do túnel-estação, ou seja, ao se deslocar do poço Capri no sentido da Estação Faria Lima o edifício Abril fica à esquerda; enquanto que o edifício Passarelli, ou simplesmente lado Passarelli, é o lado oposto (parede Sul do túnel-estação).

O percurso da Linha 4 é todo subterrâneo, desde a Estação Luz até a Vila Sônia, constituindo-se em uma rota de integração com as demais linhas metروiárias e com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). A Linha 4 interliga-se com a Linha 1 (Azul) na Estação Luz; com a Linha 3 (Vermelha) na Estação República; com a Linha 2 (Verde) na Estação Consolação - Paulista e com a Linha C da CPTM na Estação Pinheiros. Na estação Butantã, está prevista a construção de terminal de ônibus para interligação com as linhas intermunicipais.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

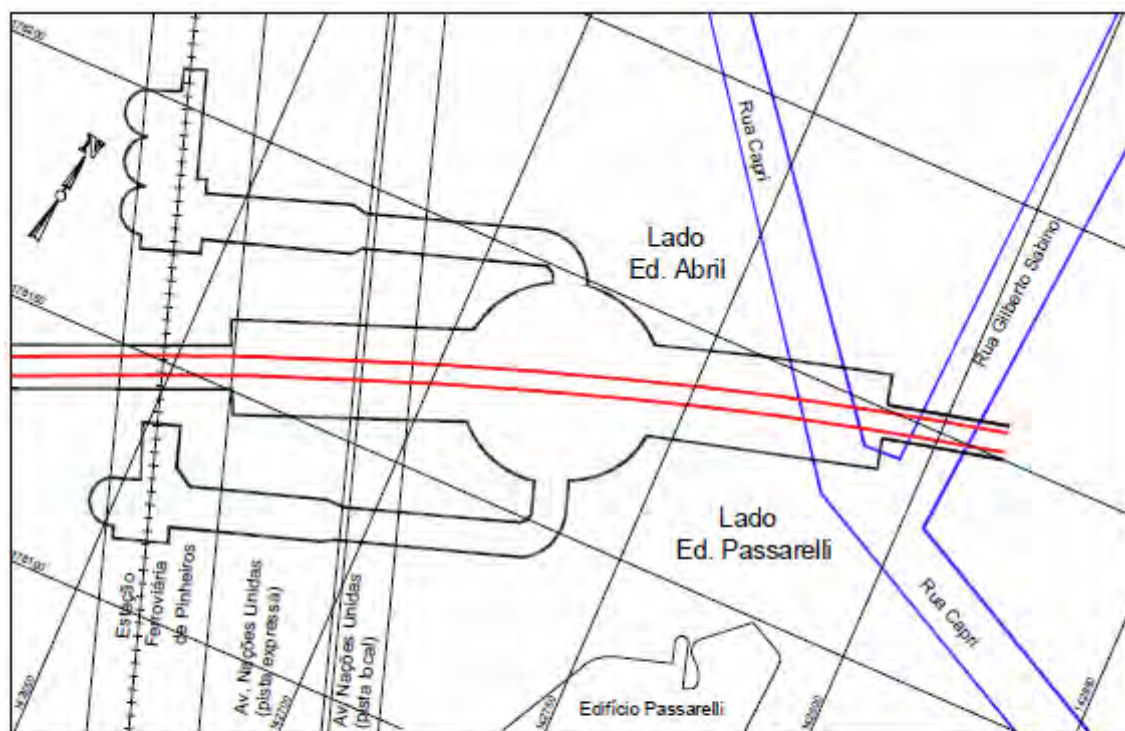


Figura 6.3 – Vista geral, em planta da futura estação de Pinheiros. No centro o poço Capri, que secciona o túnel-e estação em duas partes iguais. Na parte superior, o túnel Norte de acesso à CPTM e na parte inferior, o túnel Sul de acesso à CPTM. No lado oeste, o túnel-e estação sentido Butantã, e no lado leste, o túnel-e estação sentido Faria Lima.

Para a construção do Lote 2 Pinheiros da Linha 4 – Amarela, o Metrô e o **CONSÓRCIO VIA AMARELA**, entidade jurídica de existência provisória, celebraram em 1º de outubro de 2003 o contrato n. 4130121202 (Apenso 2-K).

O **CONSÓRCIO VIA AMARELA** era inicialmente composto pelas empresas demandadas **CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT)**, **OAS**, **ALSTOM** e **QUEIROZ GALVÃO**. Com o Aditivo contratual n. 1, firmado em 30/09/2005, foram incluídas no Consórcio Via Amarela as empresas **CAMARGO CORRÊA** e **ANDRADE GUTIERREZ** (fls. 443 do Apenso 2-M, volume 2).

O valor original do contrato era de R\$ 730.596.023,28. Com a inclusão da construção (parcial) da Estação São Paulo-Morumbi – por meio do Aditivo n. 3, firmado em 01/12/2006 -

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

houve uma majoração de R\$ 42.840.321,93, elevando o valor do contrato para **R\$ 773.436.345,33** (setecentos e setenta e três milhões, quatrocentos e trinta e seis mil, trezentos e quarenta e cinco reais e trinta e três centavos), conforme fls. 458 do Apenso 2-M, volume 2.

Esse contrato é do tipo Projeto-Construção (*Design-Build ou DB*), também conhecido como contrato *turnkey*, e se constitui no tipo Preço Global. Em outras palavras, o projeto executivo é encargo da entidade executora (ou seja, do Consórcio Via Amarela e construtoras que o integram), e assim também a construção, o fornecimento e a instalação de equipamentos e sistemas (ventilação, iluminação, sistemas de controle, etc.). Tudo isso compõe um pacote único para a licitação e as instalações são entregues prontas para uso.

Importante registrar² que o Estado de São Paulo recorreu ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), com o qual contratou operação de crédito externo, no valor de US\$ 209,000,000.00 (duzentos e nove milhões de dólares norte-americanos), para financiar parcialmente a Linha 4 do Metrô (Resolução de autorização do Senado n. 22, de 2002 – Apenso 2-F)

O Estado de São Paulo também contratou operação de crédito externo, com garantia do *Japan Bank for International Cooperation – JBIC*, a um consórcio de bancos japoneses liderados pelo *Sumitomo Mitsui Banking Corporation*, em valor, em ienes japoneses, equivalente a até US\$ 209,000,000.00, para o financiamento parcial da Linha 4 do Metrô, Amarela (Resolução do Senado n. 14, de 2004 – Apenso 2-F).

3 – As características geológico-geotécnicas da região

O terreno da Estação Pinheiros já era objeto de estudos geológico-geotécnicos. Esses estudos tiveram início no ano de 1992, com a execução, pelo Metrô, de uma primeira campanha de sondagens rotativas³ e a percussão, que foi complementada em 1994. A

² O que justifica, como se verá nos itens finais desta petição inicial, a intimação também da Fazenda Pública do Estado de São Paulo para integrar a lide, nos termos do artigo 17, §3º, da Lei Federal 8.429/92.

³ Sondagem rotativa (*Rotary drilling*): ensaio de investigação das características de um maciço

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Tabela 34 do Anexo D-1 ao Relatório Técnico do IPT demonstra a evolução das investigações geológico-geotécnicas e da caracterização geomecânica do maciço rochoso do Lote 2 (fls. 570).

Tabela 34 – Quadro evolutivo das investigações geológico-geotécnicas e da caracterização geomecânica do maciço rochoso do Lote 2.

Data/Período	Evento	Documento/Relatório	Executor	Procedência
1992/1994	Primeiras investigações geológico-geotécnicas (sondagens mecânicas) da Linha 4	Perfis individuais das sondagens rotativas e a percussão, plantas de localização das sondagens e seções geológico-geotécnicas e geomecânicas	Metrô	Metrô
Dez/1993	Definição do modelo geológico-estrutural	RT-4.00.00.00/3C3-001 – Rev. 0.	Prof. Dr. Yositeru Hasui	Metrô
Fev/1994	Primeiros ensaios de mecânicas das rochas	RPS-003/94	Escola de Engenharia de São Carlos	Metrô
Set/1997	Ensaios e levantamentos geofísicos	RT-4.00.00.00/4C3-101 – Rev. 0	IPT	Metrô
Set/1997	Ensaios de mecânica das rochas	RT-4.00.00.00/4C3-103 – Rev. 0 RT-4.00.00.00/4C3-105 – Rev. 0 RT-4.00.00.00/4C3-107 – Rev. 0	IPT	Metrô
Set/1997	Levantamentos estruturais com obturador de impressão	RT-4.00.00.00/4C3-113 – Rev. 0	IPT	Metrô
Set/1997	Ensaios de permeabilidade pontuais e tridimensionais	RT-4.00.00.00/4C3-109 – Rev. 0 RT-4.00.00.00/4C3-111 – Rev. 0	IPT	Metrô
Set/1997	Relatório de análise dos estudos e ensaios complementares para o projeto básico	RT-4.00.00.00/4C3-117 – Rev. 0	IPT	Metrô
Mai/2001	Relatório geológico-geotécnico de projeto básico	RT-4.12.00.00/4C3-501 Rev. 0	Figueiredo Ferraz Consultoria e Engenharia de Projetos	Metrô
Dez/2002	Relatório de análise crítica dos dados geológico-geotécnicos disponibilizados para a licitação da obra	GS ADM 150302	Prof. Dr Georg R. Sadowski	CVA
Jan/2004	Relatório sobre as investigações complementares e reavaliação do perfil geológico e geomecânico e proposição de greide alternativo para o túnel	CVA201103-R2	Matra Engenharia e Consultoria/Dr. G.R. Sadowski	CVA
Jan/2004	Relatório sobre as investigações complementares e reavaliação do perfil geológico e geomecânico	CVA280104	Matra Engenharia e Consultoria/Dr. G.R. Sadowski	CVA
Mai/2004	Relatório de avaliação e implicações do uso de TBM na construção dos túneis do Lote 2	6416-01-GL-510-RT-00020 R-1	Themag Engenharia	CVA
Jun/2004	Relatório de avaliação das dificuldades do uso de TBM na construção dos túneis do Lote 2	Sem numero	Nick Barton & Associates	CVA
Out/2004	Execução da SM-8706	Perfil de sondagem	CVA	CVA
Mar/2005	Relatório geológico-geotécnico de projeto tendo em vista a construção dos túneis do Lote 2 com NATM	RT-4.00.00.00/4C3-201 Rev.01	Themag Engenharia	CVA
Jul/2005 a Jun/2006	Execução de sondagens na área da Estação Pinheiros	Perfis de sondagem	CVA	CVA
Jul/06	Seções geológico-geotécnicas de projeto	DE-4.12.03.00/6C3-001 Rev.0 DE-4.12.03.00/6C3-002 Rev. 0 DE-4.12.03.00/6C3-003 Rev. 0 DE-4.12.03.00/6C3-004 Rev. 0	CVA	CVA
Jul/2006	Memória de cálculo do túnel estação	MC-4.12.03.01/6G3-001 Rev. A1	CVA	CVA

rochoso, por meio de perfuração e coleta de testemunhos.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000
www.pjc.sp.gov.br

A análise de todos esses dados permitiu aos técnicos do IPT concluir que o número e a metragem de sondagens executadas para o projeto da Estação Pinheiros *“podem ser considerados abundantes, quando comparados com a prática internacional de túneis urbanos”* (Anexo D-1, página 144 – v. mídia a fls. 570 dos autos de inquérito civil).

Importante frisar que na área da Estação Pinheiros foram realizadas, no total, 43 sondagens (entre rotativas, mistas e a percussão). Destas sondagens, parte delas foi aproveitada para a elaboração do Projeto Básico⁴ ⁵, conjunto de elementos que compõe etapa necessariamente antecedente à licitação da obra⁶.

O laudo do Instituto de Criminalística confirma o laudo do IPT e também conclui que as investigações geológico-geotécnicas de sondagens na região de implantação da Estação Pinheiros foram suficientes, inclusive diante das complementações posteriores adicionais, realizadas tanto pela empresa Figueiredo Ferraz, quanto pela empresa Themag Engenharia⁷, este após a assinatura do contrato, que serviram de base ao projeto executivo⁸ (fls. 711 do inquérito civil).

No entanto, os peritos do **IC - Instituto de Criminalística**, neste ponto, fizeram importantes observações (fls. 711/712):

⁴ Lei 8.666/93 (Lei de Licitações), artigo 6º, inciso IX: *“IX - Projeto Básico - conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:”*

⁵ Sobre o Projeto Básico e documentação de Licitação, veja-se Relatório Técnico nº 99 642-205 do IPT, fls. 958.

⁶ Lei 8.666/93 (Lei de Licitações), artigo 7º, inciso I, e parág. 2º, e inciso I.

⁷ Para a elaboração do Projeto Executivo e desempenho de outras atividades, o Consórcio Via Amarela contratou um “Consórcio Projetista”, integrado pelas empresas Themag Engenharia e Gerenciamento S/C Ltda., Setepla Tecnometal Ltda., Figueiredo Ferraz - Consultoria e Engenharia de Projeto Ltda. e CJC Engenharia e Projetos Ltda., consórcio este que, por sua vez, também subcontratou serviços para as empresas Planservi, Noronha, Maubertec, Engevix e Engecorps. Veja-se páginas 153/155, e organogramas representados nas figuras 8.17 e 8.18, do Relatório Técnico nº 99 642-205 do IPT.

⁸ Veja-se tabela na página anterior desta petição, RT-4.12.00.00/4C3-501 – Rev. 0 de “mai/2001” (Figueiredo Ferraz – foi o relatório base para o projeto básico) e Relatório Técnico 6416-01-GL-510-RT-0020-R-1, de “Maio/2004” (Themag).

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

*As alterações significativas nos resultados obtidos nestes trabalhos indicam que **nesta fase já se identificavam evidências que as condições geológico-geotécnicas eram bem mais adversas que as previstas no Projeto original**, destacando-se do Relatório da THEMAG Engenharia, realizado para finalidade diversa, denominado AS CONDIÇÕES GEOLÓGICAS DO LOTE 2 E SUAS IMPLICAÇÕES NA ESCAVAÇÃO COM MÁQUINAS TIPO TBM, **de maio de 2004**:*

“Os resultados obtidos diferem, substancialmente, nos trechos investigados em relação àqueles disponíveis nos documentos de licitação. Essas diferenças estão relacionadas, principalmente com o comportamento de decomposição (alteração) da rocha, mais intensa e atingindo maior profundidade, resultando em expressiva variação do topo da rocha e sucessivas intercalações de lamelas, com espessura variável, de materiais de resistência muito distinta.

Nessas condições, a frente de escavação será constituída, na maior parte do traçado, por materiais de resistência variável, desde solo até rocha sã. Mais ainda, as lamelas com diferentes espessuras de materiais muito distinta podem surgir na frente de escavação, com ângulo variável em relação à direção de escavação do túnel, de qualquer lado, no teto e no piso, indicando que o túnel será escavado em face mista aleatoriamente variável.

Com a variação no topo da rocha, grande parte do túnel será escavada na zona de transição entre solo e rocha, interceptando zonas de resistência muito variável, com permeabilidade elevada e fluxo de água concentrado. Pelas suas características, as zonas de transição constituem-se em trechos críticos para a construção de obras subterrâneas.

A avaliação do comportamento do maciço e as informações de bibliografia especializada revelam que as condições geológicas do Lote 2 são extremamente adversas e desfavoráveis para a perfuração com máquinas operatrizes tipo TBM/EPB resultando em desvios no alinhamento, perda de material na frente, baixa velocidade de avanço, freqüente necessidade de paralisação e, até, colapsos da frente de escavação. Longos trechos do Lote 2, nos quais a densidade de

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

informações geológicas é baixa e ainda não foram executadas sondagens adicionais, certamente revelarão as mesmas condições, quando mais detalhadamente estudados.

Dessa forma, recomenda-se a avaliação de novos métodos alternativos de escavação, mais adaptados às novas condições geológicas do Lote 2, reveladas pelos estudos adicionais, certamente revelarão as mesmas condições, incluindo alteração no greide...”

Em outras palavras, se é correto afirmar, como fizeram os técnicos do IC e do IPT, em uníssono, que o projeto básico e os estudos geológico-geotécnicos na região de implantação da Estação Pinheiros foram abundantes e suficientes para a licitação da obra, inclusive diante das complementações posteriores adicionais, de forma não menos correta demonstraram ambos os laudos, de modo bastante claro, com base nas informações e documentos analisados, que já de antemão – antes do início das escavações e execução da obra – foi dado ao Consórcio Via Amarela e empresas que o integram saber, dentre outras, que⁹:

- 1- As características dos maciços de solo e rocha eram adversas, complexas e heterogêneas, “*com qualidades geomecânicas ruins a muito ruins*”, e diferiam das informações disponíveis nos documentos de licitação (Laudo do Instituto de Criminalística, fls. 711, 747 e 750)¹⁰;
- 2- Em longos trechos do Lote 2, a densidade de informações geológicas era baixa, havendo necessidade de sondagens adicionais (Laudo do Instituto de Criminalística, fls. 712);
- 3- Eram necessárias análises de projeto particularizadas que contemplassem os efeitos das feições estruturais do maciço¹¹;

⁹ O projeto básico, as investigações geológico-geotécnicas e todos os demais estudos técnicos, compondo volume expressivo de documentos e informações, foram devidamente, e tempestivamente, disponibilizados ao Consórcio Via Amarela e empresas que o integram.

¹⁰ Esta e demais questões enumeradas serão analisadas com mais detalhe nas próximas páginas.

¹¹ Relatório Técnico nº 99 642-205 do IPT, página 961/962.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

- 4- Existiam recomendações de complementação de investigações, como furos inclinados e ensaios de permeabilidade de forma sistemática, para agregar conhecimento ao modelo estabelecido;
- 5- Sugestões de complementação das investigações foram feitas para minimizar riscos associados ao modelo geológico-geotécnico consolidado e apresentado nos documentos de licitação.

A propósito, o **IC - Instituto de Criminalística** constatou que, quanto à distribuição espacial das sondagens, um levantamento geológico realizado em 1997 pelo IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas, também considerado para orientação do Projeto Básico, contemplara uma única sondagem no eixo do túnel da Estação Pinheiros, sentido Faria Lima, identificada como SM-8704. Essa sondagem não permitiu a identificação inicial de falhas e da complexa situação geológica desfavorável e mais adversa acima mencionadas e as alterações expressivas na posição do topo rochoso (rocha dura) naquele trecho do túnel, mas foram, no entanto, devidamente observadas no relatório da THEMAG, através da análise de novas sondagens (fls. 712).

Além disso, conforme observado pelos peritos do **Instituto de Criminalística**, o IPT ressaltou expressamente naquele relatório inicial de 1997, em suas conclusões (fls. 712/713):

“Nos trabalhos futuros de investigação mecânica recomenda-se inclinar as sondagens considerando-se as estruturas geológicas dos diferentes litotipos presentes ao longo do túnel. Neste estudo o principal fator limitante na avaliação da disposição espacial (espessura das lentes rochosas, continuidade, variações laterais, etc.) dos maciços foi atribuída à distância entre os pontos investigados e, principalmente, à posição vertical das sondagens. Com efeito, o planejamento adequado das sondagens possibilitará a execução de outros ensaios in situ, como por exemplo, medidas das velocidades de propagação das ondas em um único tipo de maciço.

É importante também completar as investigações relativas às permeabilidades hidráulicas dos maciços por meio de execução de ensaios

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

pontuais (ensaios de perda d'água sob pressão e/ou bombeamento pontual) ao longo de todo o traçado do túnel em rocha, particularmente nas proximidades das estruturas de direção NNW, visando determinar, de forma mais efetiva, as variações de permeabilidade ao longo da rota do túnel.

Essas informações reunidas com os dados tratados neste relatório permitirão caracterizar melhor os maciços identificados e classificá-los detalhadamente, de maneira que seja possível realizar um estudo para dimensionamento e quantificação dos suportes necessários para estabilização da escavação, tanto no período construtivo como em fase de operação do túnel..”

4 – As falhas no procedimento de execução da obra

A escavação do poço Capri teve início em dezembro de 2005.

Os serviços de escavação do túnel da via Faria Lima – frente Pinheiros, foram paralisados durante os meses de janeiro, fevereiro e março de 2006. Isto ocorreu em razão da necessidade de realização de serviços de recuperação do trecho em que se verificou a ruptura de abóbada do túnel na Rua Amaro Cavalheiro.

Em fevereiro desse mesmo ano a escavação do poço Capri alcançou a cota 718,2m (Anéis 1 a 4) “com profundidade de escavação de 5m, atravessando solo arenoso e siltoso escuro”¹².

Quando a escavação do poço alcançou a cota 715m (Anéis 5 a 7), atingindo a profundidade de 8,5m, a descrição do material escavado registrou a presença de solos arenosos até essa profundidade.

Ainda segundo o relatório técnico, em 19 de abril de 2006, verificou-se fissura na parede do túnel, o que provocou a interdição emergencial de 8 casas na Rua João Elias Saad¹³.

¹² Página 14 do Anexo C-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

¹³ Página 14 do Anexo C-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Em 1º de junho de 2006, um acidente causado pela queda de uma peça na Rua Capri lançou vários pedaços no quintal de um imóvel e sobre um carro, quebrando seu para-brisa. Este acidente está documentado no Relatório de Serviços Diários n. 3003 do Consórcio Via Amarela.

Em 12 de junho de 2006, a escavação do poço alcançou a cota 701,4m (Anéis 14 a 18) atingindo a profundidade de 20m. Neste mesmo mês foi encerrada a escavação e revestimento do túnel, relativamente aos Anéis 19 a 20, quando então se alcançou a cota de trabalho em 696,8m. Ainda segundo o relatório técnico do IPT, o mapeamento do material escavado registrava *“a presença de rocha alterada mole (R3) e rocha alterada dura (R2) nos 3 últimos metros da escavação. Apresenta também dados relacionados às descontinuidades (foliação, fraturas e juntas) que possibilitam determinar com um pouco mais de detalhe a qualidade do maciço”*¹⁴.

Em 31 de julho de 2006 terminou a escavação do poço até a cota de trabalho para escavação dos túneis. Em 04 de outubro de 2006 um operário morreu soterrado após desmoronamento no túnel da Estação Oscar Freire¹⁵.

Entre 23 de dezembro de 2006 e 1º de janeiro de 2007, a obra de escavação das frentes dos túneis foi temporariamente paralisada para recesso de final de ano.

Neste ponto, importante registrar que, em meados do mês de dezembro, durante a escavação da área denominada “primeiro rebaixo”¹⁶, as estruturas do túnel até então construídas passaram a apresentar **movimentação anômala**, detectada pelos instrumentos de segurança utilizados para esse tipo de aferição, constatação essa que caracterizou o primeiro indício de que **a obra não seguia de forma regular**.

De acordo com os peritos do IPT, *“as medidas de recalques, principalmente a partir de meados de dezembro de 2006, quando o*

¹⁴ Página 14 do Anexo C-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

¹⁵ Página 14 do Anexo C-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

¹⁶ **Rebaixo:** Trecho compreendido entre a calota e o arco invertido, na escavação de um túnel. Também denominado bancada (conforme Glossário, no Anexo L-1 ao Relatório Técnico do IPT – fls. 570).

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

primeiro rebaixo estava sendo executado, passaram a apresentar valores bem superiores aos previstos em projeto e com velocidades acentuadas, mesmo nas seções instrumentadas das quais a escavação já havia se distanciado” (página V do relatório técnico – fls. 870).

Segundo apurado no curso das investigações, esse assombroso quadro restou caracterizado pelos seguintes motivos:

1º) Embora na etapa das investigações geológico-geotécnicas executadas para o projeto básico, bem como, e em especial, para o projeto executivo, se tenha detectado que as características da rocha¹⁷ eram complexas e heterogêneas, essa constatação foi simplesmente desprezada pelo Consórcio Via Amarela, e empresas que o integram, quando da elaboração da memória de cálculo^{18 19}.

De fato, segundo anotado pelos técnicos do IPT²⁰:

“Todos os estudos para o projeto executivo da estação confirmaram que o túnel seria implantado em maciço com qualidades geomecânicas ruins a muito ruins e em condições geotécnicas complexas devido às heterogeneidades na frente de escavação, decorrentes da alteração diferencial dos diferentes litotipos e da pequena profundidade que o túnel seria implantado;”

Neste sentido também o laudo do IC, a fls. 711/712.

Porém, ainda segundo o IPT:

“As seções geológicas nas memórias de cálculo não refletem as condições apresentadas nas seções geológico-geotécnicas dos desenhos do projeto executivo. Do mesmo modo, as hipóteses assumidas na memória de cálculo também não refletem as características geomecânicas do maciço rochoso, em particular a forte compartimentação que controla estruturalmente o comportamento do maciço”.

¹⁷ Rocha: tecnicamente denominada “maciço rochoso”.

¹⁸ MC-4.12.03.01/6G3-001, revisão A 1, 13/07/06, mencionado no anexo D 2, página 01, ao laudo do IPT.

¹⁹ Memória de Cálculo: conjunto de cálculos que definem a forma pela qual a construção vai se desenvolver e quais os componentes utilizados para a execução da obra.

²⁰ Páginas 147/148 do Anexo D-1 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Foi desconsiderado também pelos demandados o fato de que, durante as escavações, o maciço rochoso mostrava-se efetivamente complexo, conforme havia sido detectado quando das investigações geológico-geotécnicas, desqualificando, portanto, o procedimento de escavação que se adotava, este baseado na memória de cálculo confeccionada²¹.

Obviamente, essa divergência obrigava, por parte dos personagens envolvidos na execução e fiscalização da construção (agentes do Metrô, ora demandados, e agentes das empresas também demandadas), ajustes e correções dos procedimentos, bem como uma nova análise do projeto executivo, em especial da memória de cálculo, adaptando-a a situação fática encontrada no canteiro.

De fato:

A) A memória de cálculo, parte integrante do projeto executivo, considerou o maciço rochoso existente no local da escavação como sendo constituído por material “homogêneo, contínuo e isotrópico” (que mantém as mesmas propriedades em qualquer direção), conceitos esses que tratam da resistência e deformabilidade do material sob análise, todos favoráveis. No entanto, a escavação do poço expôs *in loco* o material escavado, demonstrando que este contrariava a referida memória de cálculo;

B) Embora constatada e confirmada a divergência no curso da escavação, nenhuma reavaliação da memória de cálculo foi efetivada, não obstante fosse essa a providência adequada, à luz dos princípios que regem a técnica construtiva utilizada (“NATM”) no tipo de obra onde se deu o sinistro.

Conforme anotado pelos técnicos do IPT²²:

O método NATM é classificado como um método observacional, ou seja, um processo no qual o projeto elaborado é e deve ser revisto com o avanço da frente de escavação, conforme as características do material que está sendo escavado, no que diz respeito aos condicionantes geológico-geotécnicos

²¹ Página 14, figura 16, do Anexo G-5, e página 16, figuras 9 e 10, do Anexo D-2, do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

²² Página 3 do Anexo F-4 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

localmente encontrados, adicionados aos dados que a instrumentação está indicando. Ou seja, a validação do projeto com os dados do mapeamento e da monitoração é parte integrante do método.

Neste sentido também a literatura citada pelos técnicos²³:

“Por mais detalhado que tenha sido o projeto do método construtivo, é somente na fase de execução que se tem o projeto final, mediante ajustes definidos pelo mapeamento geológico-geotécnico detalhado das frentes de escavação, tendo como base o modelo geomecânico elaborado anteriormente. Durante a escavação é comum surgirem situações não detectadas nos trabalhos anteriores de investigação, que exigirão um tratamento adequado, ou até mesmo reformulação de critérios de classificação e de projeto. Nesta fase o mapeamento criterioso e o acompanhamento do avanço das escavações assumem importância fundamental, pois permitirão verificar: a) validade dos parâmetros utilizados para definições de projeto ou b) inadequabilidade dos critérios utilizados, sendo necessária a reformulação e revisão do projeto. São feitas verificações para as possíveis adaptações entre classes de maciço, método construtivo e tipo de suporte, visando minimizar o custo do sistema escavação/suporte, reduzindo prazos ou aumentando a segurança. Esta adaptação é baseada na interpretação dos condicionantes geológicosgeotécnicos e na instrumentação.” (Campanhã e Boscov, s/d).

Os peritos do Instituto de Criminalística também destacaram (inquérito civil, fls. 750):

Os subscritores encontram-se de acordo com as considerações e verificações de cálculo dos Relatórios do IPT e do CVA, que mesmo utilizando hipóteses e simplificações diferentes, chegaram à mesma conclusão no que se refere à adoção de um modelo geomecânico muito simplificado (bidimensional), inferindo-se que não era adequado às condições geológicas existentes, pela redução da capacidade de arqueamento do túnel, levando em conta que a situação encontrada no local do colapso era mais complexa e adversa que a prevista nos levantamentos

²³ Página 5 do Anexo F-4 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

geológicos-geotécnicos, básico e executivo, sendo certo também que faz parte do método construtivo NATM, um processo contínuo de monitoramento e retro-análises, que existia na obra, porém, se mostrou deficiente em relação às suas necessidades.

É ainda pertinente à matéria, a constatação que o modelo geomecânico adotado não foi praticamente modificado ao longo do tempo, desde a elaboração do projeto básico e executivo, verificando-se apenas intervenções localizadas para melhoria da segurança pontual, inexistindo registros que sugerissem a necessidade de sua modificação de concepção nem pelos projetistas nem pelos consultores que atuaram na obra, o que pode ter induzido a um parâmetro incorreto de julgamento das condições geológicasgeotécnicas e da caracterização hidrogeológica do maciço efetivamente encontrados, sem que fossem antevistos possíveis resultados lesivos.

Essa “retro-análise” mencionada pelo Instituto de Criminalística e pelo IPT era providência absolutamente necessária, como anotado, pois ela determinaria um ajuste no procedimento construtivo, baseado em dados reais e não com base no estabelecido na memória de cálculo adotada no projeto executivo, de incumbência e responsabilidade do Consórcio Via Amarela.

Não obstante, e como observado, nenhuma reavaliação, ao menos não de forma eficiente, foi determinada pelas **empresas demandadas**, componentes do **CONSÓRCIO VIA AMARELA**, muito embora, repita-se, a permanente possibilidade de adequação dos critérios utilizados e a reformulação e revisão do projeto fossem elementos inerentes a técnica NATM, empregada justamente na obra onde ocorreu a tragédia.

2º) Conforme registrado, embora fosse ingente a necessidade de reformulação do projeto, dos procedimentos, e ajustes na memória de cálculo, decidiu o **Consórcio Via Amarela**, integrado pelas empresas demandadas, levar a escavação adiante, sem qualquer reavaliação. Além disso, no curso dos trabalhos, em especial quando da escavação dos 4 (quatro) metros seguintes abaixo da “calota”, região essa denominada, no linguajar técnico, de “primeiro rebaixo”, escavou-se

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

uma espessura maior, isto é, 1.2 metro, em média, além dos 4 (quatro) metros previstos no projeto, consoante restou constatado quando da remoção do material destruído (Páginas 40/41, 44, 45 e 47/52 do Anexo F-7 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.).

Para os técnicos do IC, também sob este aspecto, *“da mesma forma como conclui o Relatório do IPT, não podem ser desprezados os efeitos da maior fragilização das laterais do túnel, tendo em vista as condições de estabilidade do sistema maciço-suporte”* (fls. 765).

O procedimento ora relatado, segundo apuraram os técnicos do IPT, foi executado sem qualquer tipo de estudo ou discussão pelo Consórcio contratado, restando totalmente desconsideradas as consequências para a estabilidade do túnel que então se escavava. Também segundo o IPT, os registros técnicos apresentados pelo Consórcio, para execução de tão importante e sensível obra, revelaram-se “deficientes e imprecisos” (Página 45 do mencionado Anexo F-7).

3º) Também constataram os peritos do IPT e do IC que a sequência de escavação do “primeiro rebaixo” não seguiu o previsto no projeto executivo, este já contaminado, consoante apontado no item “1º”, em razão das deficiências da memória de cálculo.

O projeto executivo previa que a escavação do “primeiro rebaixo” deveria ter a região central avançada em relação às escavações laterais. A escavação, que se desenvolvia no sentido do rio Pinheiros, deveria ser feita por etapas, sendo que a parte central sempre deveria estar à frente das escavações laterais. Nestes termos, o laudo do IPT (páginas 361/362 do laudo – fls. 1.234/1.235 dos autos de inquérito civil):

*O primeiro rebaixo começou a ser feito no dia 16/11/2006, com a execução de uma rampa de ligação com o túnel de via, teve sua escavação interrompida de 23/12/2006 a 02/01/2007 e foi praticamente concluído desta data até o dia do acidente, 12/01/2007. **A execução do rebaixo apresentou as seguintes discrepâncias com relação ao projeto:***

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

• O projeto previa que o rebaixo fosse executado a partir do poço em direção ao túnel de via, avançando, deste modo, da seção menos confinada para a seção mais confinada pelo maciço à frente. **O rebaixo, entretanto, foi executado no sentido contrário.** Não há registro de como esta decisão foi tomada, e se algum estudo foi realizado para justificá-la. **O Consórcio Projetista informou que não foi consultado a respeito.**

• O projeto previa que o avanço da escavação se fizesse em três etapas, sendo a primeira o caixão central avante e a seguir os alargamentos laterais alternados. Tal medida é geralmente adotada para reduzir a perturbação do maciço ao lado do túnel com explosões, pois a carga maior é feita no caixão central, mais afastado das paredes, e o desmonte das faixas laterais é feito com carga cuidadosa, após a remoção da faixa central. Apesar de reiteradas solicitações de esclarecimentos feitas ao CVA, não foi possível determinar qual a sequência construtiva realmente seguida na execução do primeiro rebaixo. **Um esquema de execução, enviado pelo CVA, estava nitidamente discordante de outras informações, indicando, por exemplo, que o rebaixo, excluída a rampa, havia se iniciado no dia 01/12/2006, quando em outros registros o início se deu no dia 23/11/2006. Ainda mais, segundo este esquema, o desmonte se iniciava, em cada seção transversal, sempre num dos lados da escavação, seguindo-se a faixa central e o outro lado. Tal procedimento fugia totalmente do projeto, provocando explosões mais fortes junto à parede do túnel, justamente no material que deveria suportar as cargas do arco estrutural da calota.** Este aspecto é importante, principalmente diante das características da rocha que apresentava planos de descontinuidade sub-verticais e sub-paralelas ao eixo ou à parede do túnel, e também inclinadas, mergulhando em direção ao túnel. Segundo depoimento do Consórcio Projetista, esta alteração de procedimento não foi a ele submetida.

E concluíram os peritos do IPT:

Nota-se, portanto, que a escavação do primeiro rebaixo não seguiu o projeto, tendo sido alterado, contra a segurança, sem que se tenha apresentado qualquer estudo que o justificasse.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Concordando com a conclusão do Relatório do IPT, o laudo do IC - Instituto de Criminalística (fls. 764):

Destarte, como conclue o Relatório do IPT, não podem ser desprezados os efeitos da maior fragilização das laterais e de desequilíbrio no alívio de redistribuição das tensões horizontais, tendo em vista as condições de estabilidade do sistema maciço-suporte, com o avanço da frente em direção ao poço, especialmente, quando combinado com outros fatores contributivos:

“Esses resultados não significam que a seqüência de escavação não seja relevante para o comportamento final de um túnel. Neste caso, em particular, do túnel-estação sentido Faria Lima, muito provavelmente esse efeito ficou mascarado pelas más condições de estabilidade do sistema maciço-suporte, as quais dominaram o comportamento do túnel desde as primeiras etapas de escavação do primeiro rebaixo”.

Mais uma vez, bem se vê, as empresas demandadas, componentes do Consórcio Via Amarela (CVA), desconsideraram as consequências para a estabilidade do túnel que escavavam.

4º) Constatou-se, ainda, que o projeto executivo determinava que a escavação do primeiro rebaixo devesse avançar no seguinte sentido: do rio Pinheiros para a Av. Faria Lima. Contudo, a execução foi exatamente no sentido oposto ao determinado no projeto. E, mais uma vez, tal alteração foi adotada sem nenhum estudo, discussão ou registro (elaboração de “ICE”²⁴ e memória de cálculo), desconsiderando, novamente, as consequências para a estabilidade do túnel que se escavava²⁵:

A execução da escavação do primeiro rebaixo também não obedeceu ao sentido da escavação estabelecida no projeto executivo. Nesse projeto, o primeiro rebaixo deveria ter sido executado iniciando-se com o aprofundamento do poço Capri para permitir que o avanço da escavação pudesse ser realizado no sentido da Estação

²⁴ Instrução Complementar de Execução. Quando necessário, eram propostas modificações de projeto através de Instrução Complementar de Execução (ICE), de forma a adaptá-lo à realidade e condições locais.

²⁵ Páginas 33 e 34 do Anexo F-7 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Faria Lima. E como comprovam os relatórios dos ATOs e as Figuras 35 e 36, o avanço do rebaixo foi feito no sentido oposto. Para alterar o sentido da escavação seria necessária uma avaliação, mesmo que simplificada, da re-distribuição das tensões no maciço rochoso.

Importante consignar que todas essas anomalias e alterações chegaram ao conhecimento direto dos agentes públicos do Metrô, **CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO, JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA e GERMAN FREIBERG**, que, no entanto, não adotaram quaisquer medidas visando a correção dos procedimentos e, mesmo, a paralisação da obra, como lhes incumbia²⁶.

5 – Desprezo ao estado de instabilidade das paredes do túnel

A desconsideração do estado de instabilidade das paredes do túnel, fruto das diversas falhas apontadas no item anterior, e a continuidade da obra, foram causas determinantes para a ocorrência do desmoronamento.

Conforme já sustentado, em meados do mês de dezembro de 2006 constatou-se um quadro de instabilidade do túnel-estação em que ocorreu o colapso.

Tal quadro revelou-se quando da análise dos dados colhidos pelos instrumentos de segurança destinados a aferir o comportamento do que se construía – um túnel de estação.

Os valores aferidos revelavam que as paredes e o teto do túnel de estação movimentavam-se continuamente para baixo, “afundando” (no linguajar técnico o fenômeno é denominado “recalque”).

Embora o fenômeno de “afundamento” seja recorrente nesse tipo de obra, no caso em análise algumas particularidades revelavam que o fenômeno era de todo incomum.

²⁶ A responsabilidade dos agentes será analisada de forma mais detalhada em outro tópico.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

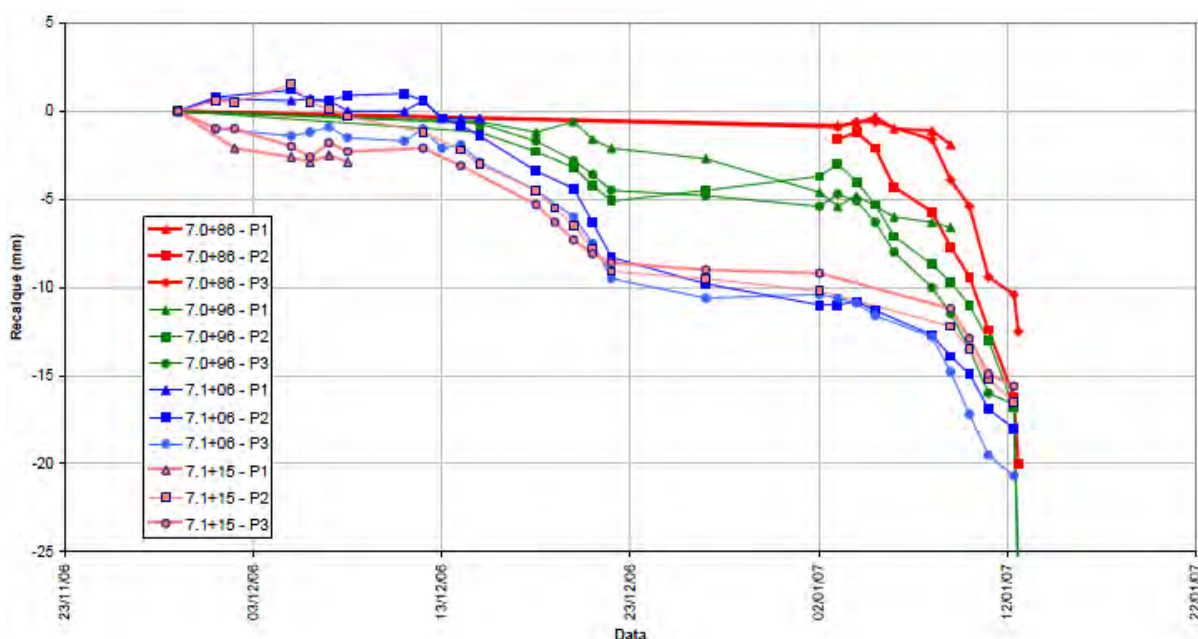
Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

De fato, o “afundamento” aumentava na medida em que a frente de escavação se afastava do local em que os instrumentos de aferição estavam posicionados, contrariando a tendência esperada e exigida, qual seja, a de estabilização do “afundamento”.

O comportamento era bastante anômalo, conforme anotaram os peritos do IPT²⁷:

Em 23/11/06, deu-se início à escavação do rebaixo, executada no sentido túnel de via – poço Capri. A Figura 8 mostra as variações dos recalques e as velocidades de recalque nessa fase da escavação. As variações dos recalques indicadas são referidas à data de 29 de novembro, pois somente nessa data, foram feitas leituras nas quatro seções. Como se pode notar, a partir de 15 de dezembro (quando a escavação provavelmente estava próxima da estaca 7,1+05) até 22 de dezembro, ocorre uma nítida tendência de aumento da velocidade de recalque com o tempo para 3 das 4 seções (com máximos variando de 1 até 2 mm/dia).



²⁷ Páginas 07/16 do Anexo F-3 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

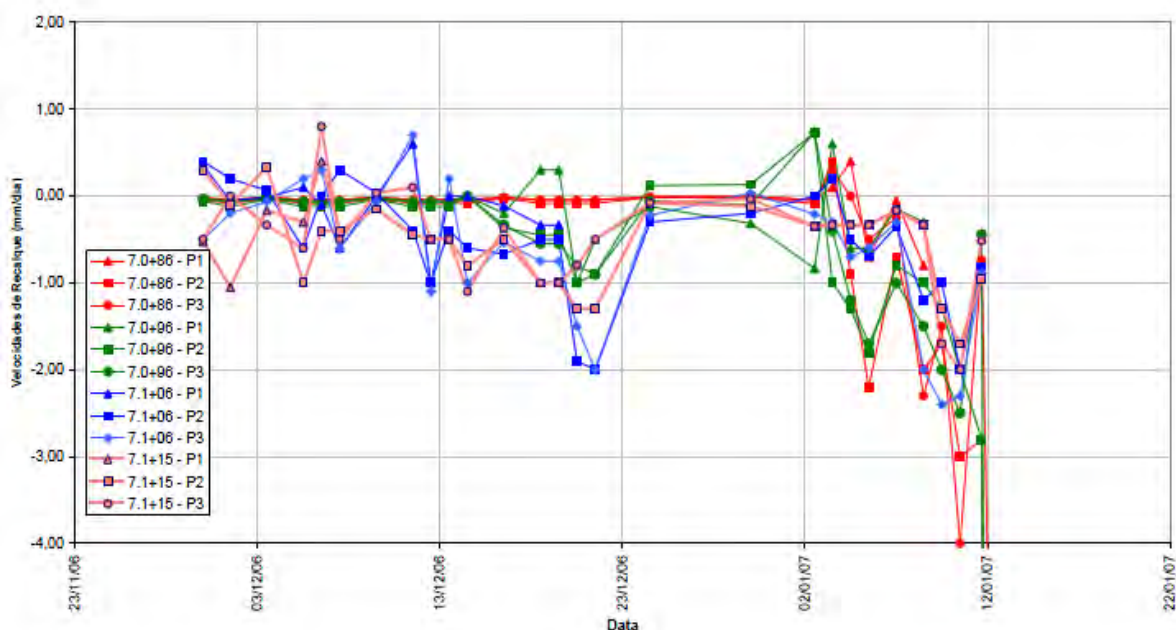
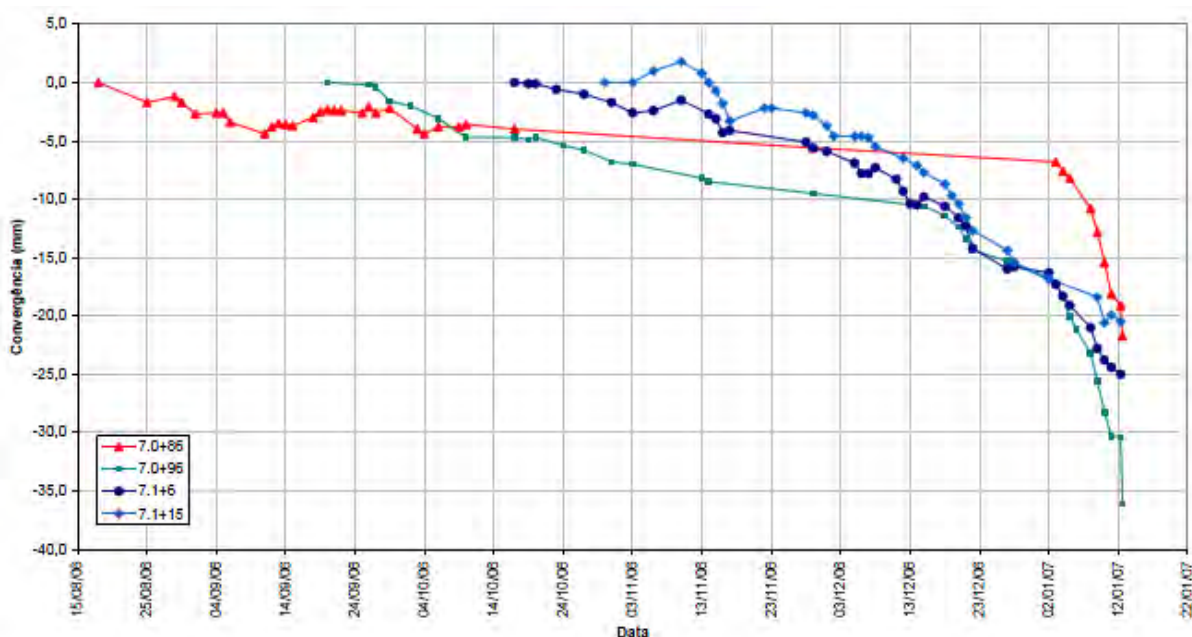


Figura 8 – Recalque e velocidade de recalque de todos os pinos durante o período de escavação do rebaixo.

A mesma constatação vale para as medidas de convergência (máximos variando de 1 a 2 mm/dia de convergência nas 3 seções), como se vê na Figura 7. É relevante o fato de que as três últimas seções, independentemente de sua posição no túnel, apresentaram comportamento essencialmente semelhante. Somente a seção 7,0+86,65, cerca de 20m à frente da frente de escavação do rebaixo, manteve-se estável no período.



PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

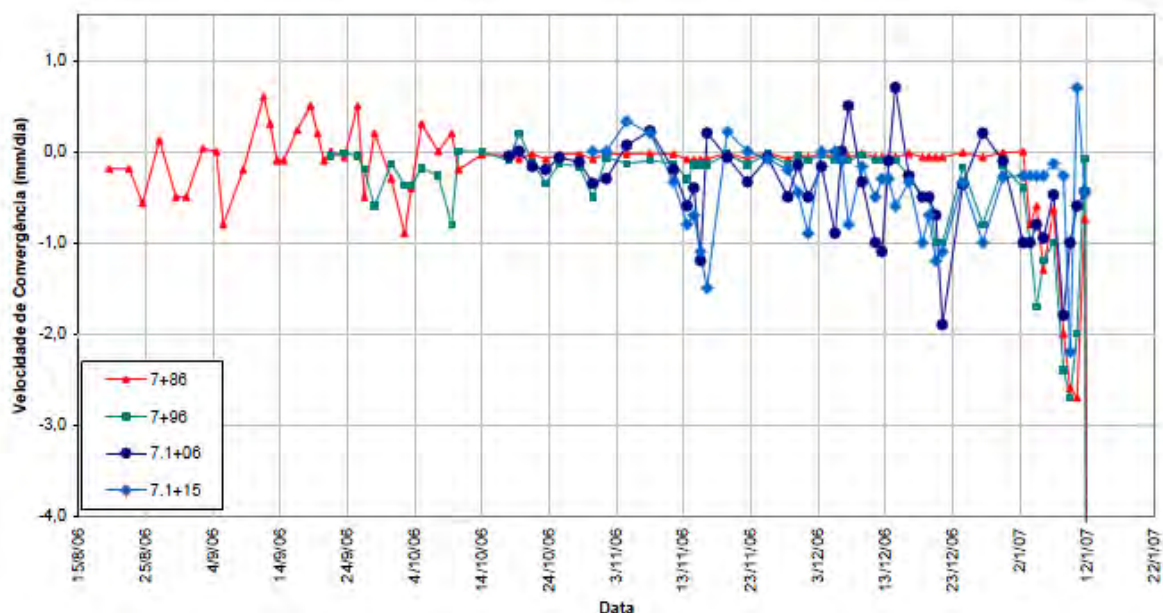
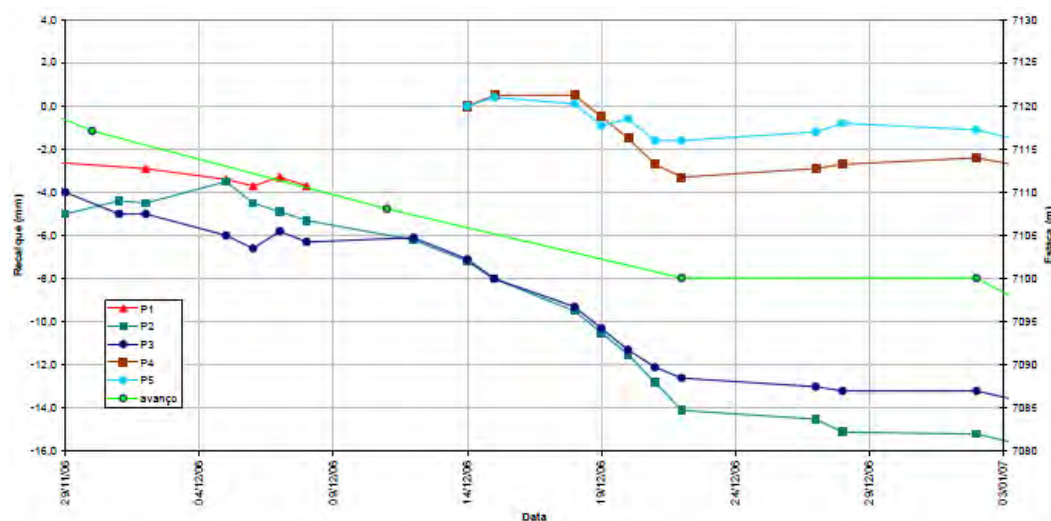


Figura 7 – Convergência e velocidade de convergência entre os pinos 2 e 3 para as seções instrumentadas.

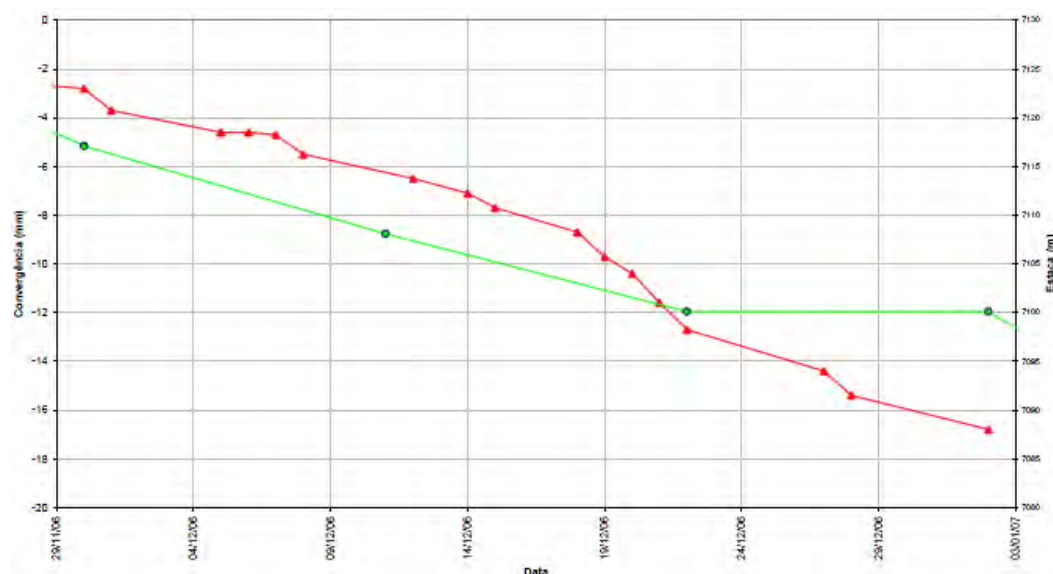
*É interessante notar que nesse período a escavação já havia passado pela estaca 7,1+15,05; e estava a uma distância de cerca de 10m desta. Seria então de se esperar uma redução na velocidade de recalque e de convergência nessa seção com o afastamento da frente de escavação; **ao contrário, foi constatado um aumento nessas velocidades, indicando um comportamento anômalo do túnel.** Isso pode ser melhor observado nas Figuras 9 e 10, que mostram os recalques e convergência nessa seção, juntamente com as respectivas velocidades durante o mês de dezembro de 2006.*



PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br



O quadro demandava reavaliação dos procedimentos adotados na execução da obra, algo que definitivamente não foi feito nem determinado fazer pelos agentes públicos do Metrô **MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO**, engenheiro civil, Gerente de Construção e Projeto, e **CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO**, Coordenador de Obras da Linha 4 do Metrô e Coordenador dos Engenheiros, e nem pelas empresas demandadas **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM**, integrantes do **Consórcio Via Amarela**²⁸.

Além do “afundamento” anormal, também restou detectado que as paredes do túnel se aproximavam entre si (fenômeno denominado, no linguajar técnico, de “convergência”). E, embora tal fenômeno também se mostre presente e aceitável no tipo de construção ora em comento, a anormalidade revelou-se, mais uma vez, no fato de tal “aproximação” ter se intensificado quando a frente de escavação já estava distante do ponto em que se fazia a medição, contrariando a tendência esperada, e exigida, de estabilização (Anexo F-3 do laudo do IPT, páginas 12/17 – v. disco de mídia a fls. 570).

O quadro de “recalque” e “convergência” descrito perdurou até 22 de dezembro de 2006, último dia em que as obras se desenvolveram, pois veio o recesso de Natal e Ano Novo, o que

²⁸ A conduta ilícita de cada um dos demandados está descrita em mais detalhes no item 8.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

determinou, como já anotado anteriormente, a paralisação das obras até 1º de janeiro de 2007, inclusive.

Consigna-se que no período de recesso, quando interrompidas as obras de escavação no canteiro sinistrado, os instrumentos de medição continuaram atuantes e a acusar movimentação, embora com magnitude bem menor (Anexo F-3, página 17, do laudo do IPT).

Segundo anotaram os peritos do IPT²⁹:

- O Sr. Alberto Mota (ATO engenheiro), engenheiro assistente técnico de obra, integrante da equipe de projetistas do **Consórcio Via Amarela**, assinala que até final de dezembro de 2006 haviam escavado metade do rebaixo e até esse momento a curva dos gráficos de instrumentação estava normal.
- Ele também relatou que na primeira semana de janeiro de 2007 percebeu na leitura da instrumentação que a curva começou a mostrar uma tendência a deslocamento de recalque e convergência, não muito acentuada, porém constante. Relatou ainda que era esperado que durante o final de semana (dias 06 e 07/01/2007), quando os operários não fazem atividades de escavação, a curva ficasse estabilizada em certo patamar, mesmo que pequena; no entanto, não foi o que ocorreu. A curva continuou descendo.
- No dia 08/01/2007, segunda-feira, o Sr. Luís Rogério Martinati, engenheiro chefe dos ATOs do Consórcio Projetista contratado pelo **Consórcio Via Amarela**, foi informado pelos Srs. Alberto Mota e Osvaldo Sampaio (ATO geólogo), que havia um comportamento atípico nos dados de instrumentação, que merecia atenção especial.

Alberto Mota era engenheiro assistente técnico de obra, integrante da equipe de projetistas do **Consórcio Via Amarela**, portanto responsável pelo acompanhamento sistemático da frente de obra.

²⁹ Página 17 do Anexo C-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – mídia encartada a fls. 570 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Luís Rogério Martinati era o engenheiro chefe contratado pelo Consórcio Projetista, este subordinado diretamente a **Celso Correa**, Gerente de Engenharia e Projetos do **Consórcio Via Amarela**.

Celso Correa, por sua vez, estava subordinado a **Celso da Fonseca Rodrigues** – Gerente da Coordenação de Produção e Gerente Operacional do **Consórcio Via Amarela** (fls. 1027/1030 - Relatório Técnico do IPT, e página 5 do Anexo B-1 do mesmo relatório).

É de se consignar também que, com a retomada dos trabalhos em 02 de janeiro de 2007, registrou-se um aumento na velocidade de escavação, o que se revelou quando da análise dos registros elaborados pelos personagens responsáveis por tal acompanhamento na frente de obra³⁰.

E com a aceleração da escavação, **os instrumentos voltaram a registrar “recalque” e “convergência” acentuados, totalmente anormais**, retornando ao quadro anterior àquele constatado antes do recesso de final de ano³¹.

Neste sentido também o laudo do IC (fls. 701):

O Túnel da Estação, no sentido Faria Lima apresentou deslocamentos superiores ao previsto e padrão de comportamento anômalo em relação à frente de escavação, durante a escavação do 1º rebaixo, especialmente após a paralisação do final do ano de 2006;

Existiam indícios que o comportamento da escavação se afastava das premissas de projeto, requerendo uma retro-análise dos resultados e ajustes no método construtivo. Entretanto, houve a continuidade da escavação, mesmo após a intervenção do ATO, em 08/01/2007, levando a obra a uma condição que exigia a tomada imediata de medidas de alerta ou até mesmo de emergência; as providências mitigadoras começaram a ser implantadas após a reunião de

³⁰ Página 32, Tabela 3, do Anexo F-7 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

³¹ Páginas 13, 14 e 17 do Anexo F-7 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

11/01/2007, embora sem a paralisação da escavação, quando indicava um processo de instabilização do maciço;

Em razão da constatação de que os valores de “convergência” e “recalque” não apontavam tendência de estabilização, mas ao contrário, se intensificavam, decidiu-se por uma reunião com a presença de engenheiros e geólogos envolvidos na execução da obra, encontro esse realizado somente em 11 de janeiro de 2007³², no período da manhã, por volta das 9h. Nessa reunião decidiu-se que era necessário o reforço das paredes do túnel com “tirantes”³³. A quantidade de “tirantes” que se entendeu necessária foi de 345 (trezentos e quarenta e cinco), sendo que metade desse montante destinava-se às paredes do segmento de túnel-estação colapsado (“Faria Lima”): mas o canteiro contava com não mais do que 30 (trinta) tirantes.

Segundo o laudo do IPT (fls. 1094 do inquérito):

O procedimento de colocar os 345 tirantes deveria levar, trabalhando 24h/dia, pelo menos três dias, de acordo com o Engº Aragão. Existia em estoque entre 20 a 30 tirantes, e necessitaria cerca de 300, sendo necessário encomendá-los. Conforme declaração do Mestre de Obras Adair Silva, que como necessitavam de tirantes extras, solicitaram ao fornecedor que prometeu entregar alguns no dia seguinte. Enquanto aguardavam, iniciaram-se as perfurações para a posterior instalação dos tirantes. Segundo o Engº Ruiz, no curso da reunião, ninguém comentou que para o atirantamento seria necessária a compra de trezentos tirantes aproximadamente. Essa medida de reforço era algo possível de ser adotada, uma vez que o projeto executivo já fazia referência a essa salvaguarda; por essa

³² Participaram dessa reunião os seguintes técnicos: Eng. Takashi Harada (Coordenador de Engenharia de Projetos do CVA), Eng. Alexandre Cunha Martins (Gerente de Produção do CVA), Eng. José Maria de Gomes Aragão (Engenheiro Residente de Produção do CVA), Eng. Murillo Dondici Ruiz (Projetista do Consórcio CGP - CVA), Eng. Luís Rogério Martinati (Coordenador do ATO – Consórcio CGP - CVA), Eng. Alberto Mota (Engenheiro do ATO – Consórcio CGP - CVA) e Geól. Osvaldo Souza Sampaio (Geólogo do ATO – Consórcio CGP - CVA). **Apesar de informados da situação, representantes do METRÔ não participaram da reunião** (Laudo do IC, fls. 658/659)

³³ Barra de ferro que se introduz na camada de concreto e, conseqüentemente, na rocha, instrumento este com aproximadamente três metros de comprimento, e que é utilizado para aumentar a resistência da rocha

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

razão surpreendeu-se quando soube, mais tarde, da pequena quantidade de tirantes em estoque. O Engº Harada diz o contrário, “que a deliberação no tocante a instalação de tirantes no local não constava do projeto e portanto não era previsto pelo CVA”. Consta, entretanto, o seguinte texto na nota 4 do desenho DE-4.12.03.01/6G3-001 do Projeto Executivo: tirantes esporádicos (carga de incorporação de 20 tf) abaixo da cota 696,8 poderão ser necessários junto às paredes laterais dos túneis, em função do fraturamento e mergulho das descontinuidades.

O engenheiro Aragão – **José Maria Gomes de Aragão** – empregado do **Consórcio Via Amarela**, era o responsável pela execução das obras no canteiro sinistrado, pois exercia a função de engenheiro residente, presente no local diariamente.

O engenheiro Ruiz – **Murillo Dondici Ruiz** – era o projetista responsável pelo túnel-estação sinistrado, dirigente da empresa “Engecorps”, **contratada pelo Consórcio Via Amarela**.

O engenheiro Harada – **Takashi Harada** – foi **contratado pelo Consórcio Via Amarela**. Era o responsável pela gestão do projeto, e era também o Coordenador de Engenharia de Projetos do **Consórcio Via Amarela**.

A situação de instabilidade era um fato e isto já era de conhecimento do Consórcio Via Amarela desde meados de dezembro de 2006 e primeiros dias de janeiro de 2007. A decisão de colocação dos tirantes poderia ter sido tomada tempestivamente. Mas não foi. Nada foi feito e, sob este aspecto, imperou a mais absoluta omissão.

Também era de conhecimento do Consórcio Via Amarela e dos agentes do Metrô a carência dos tirantes – que de igual modo poderia ter sido suprida a tempo.

A ausência de tirantes disponíveis remete a uma desconformidade do plano de contingência e de gestão da obra, conforme **concluíram os peritos do Instituto de Criminalística**, que também aduziram (fls. 787):

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

b) houve uma não conformidade no contingenciamento emergencial do estoque de tirantes (na obra ou no canteiro central da obra), necessários ao reforço estrutural de atirantamento das paredes do túnel da Estação Pinheiros, proposto para aumentar a capacidade de suporte estrutural do túnel visando conter um avanço das deformações evidenciadas pelos dados de instrumentação, sendo que no projeto executivo já estava prevista a instalação de tirantes esporádicos na região da parede do rebaixo, em função da presença e orientação desfavorável de descontinuidades;

c) houve uma deficiência na fiscalização do METRÔ, para o controle de qualidade e de não conformidade da obra em não anotar e exigir providências imediatas relacionadas à ausência de tirantes disponíveis na obra para a realização do reforço estrutural proposto;

Apesar da certeza de que o estado de instabilidade estava cristalizado logo nos primeiros dias do mês de janeiro, situação essa que determinou a reunião do dia 11, já relatada, com a deliberação de realização de reforço nas paredes, as detonações de explosivos no subterrâneo, visando o avanço das escavações, prosseguiram sem nenhuma ressalva.

O laudo apresentado pelo **Consórcio Via Amarela** aponta a quantidade de 17 (dezessete) avanços e detonações entre os dias 02 e 12 de janeiro, estas realizadas nas laterais (prédios Abril e Passarelli) do túnel de estação, sentido Faria Lima, não estando computados nesse montante os avanços e detonações da região central do conjunto/macizo rochoso. O próprio Consórcio Via Amarela admite uma detonação na região central, no dia mesmo da tragédia, no período da manhã.

Anote-se, ainda, que na data da reunião já mencionada, véspera do sinistro, bem como no próprio dia, foram realizadas detonações e avanços nas laterais do túnel colapsado no total de três – duas no dia 11/01 e uma no dia 12/01, conforme laudo do CVA já mencionado.

Porém, segundo os peritos do IPT, no dia 12/01/2007 foram executadas detonações às 8h00 e às 8h22, uma na

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000
www.pjc.sp.gov.br

frente de escavação do túnel no sentido Faria Lima e a outra no túnel sentido Butantã.

Essas informações relatando que houve 2 detonações nesse dia estão registradas nos relatórios de detonação e constam do depoimento do Sr. Benedicto Hadad Cintra da empresa responsável pelo projeto de detonação (depoimento digitalizado no Anexo B, B1.1-Depoimentos, do Relatório Técnico do IPT – fls. 570).

Para o Instituto de Criminalística, **era de rigor a paralisação das obras de escavação e das detonações de explosivos** (fls. 785/786):

*Existiam elementos técnicos para adoção de um princípio básico de cautela, que indicava a **necessidade da paralisação das obras de escavação e conseqüentes detonações**, até que as medidas mitigadoras de reforço fossem implementadas, apoiados em informações do monitoramento e retroanálises dos ATO's e da Projetista, que deveriam obrigatoriamente acompanhar rigorosamente a evolução contínua da instrumentação (valores e velocidades de convergências e recalques), pelo menos a partir da comunicação do ATO em 08/01/07, **pois já indicavam valores superiores ao estabelecidos em projeto, como sendo de alerta, estabelecendo uma condição de anormalidade**, intervindo diretamente no andamento e/ou paralisação da escavação;*

6 – Conclusões sobre as causas da tragédia

Diante de tudo o que foi relatado nos itens anteriores, verifica-se que o quadro caracterizado no final de dezembro de 2006 obrigava os responsáveis pela execução e fiscalização da obra a realizarem uma análise das causas que determinavam o comportamento anormal dos índices de “recalque” e “convergência”, bem como a adoção de urgentes providências.

Assim não procederam, no entanto.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Ao contrário. Contando com o comportamento absolutamente omissivo dos agentes públicos demandados, funcionários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, as **empresas demandadas CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM, integrantes do CONSÓRCIO VIA AMARELA**, deliberaram pela continuidade dos trabalhos de escavação do túnel e, mais que isso, pelo aumento da velocidade de escavação, o que se revelou pela quantidade de metros escavados em apenas 9 (nove) dias e ½ (meio) do mês de janeiro de 2006 (na data de 07 de janeiro de 2007, domingo, não houve escavação), montante esse, 16,7 (dezesesseis vírgula sete) metros, bem superior à média de velocidade de avanço/detonação do mês de dezembro de 2006 (1.85m/dia contra 0.8m/dia, cf. Anexo F-7, página 32, tabela 3, do laudo do IPT – disco de mídia a fls. 570).

Além disso, a investigação também demonstrou que os personagens envolvidos na execução e fiscalização da obra já há muitos dias possuíam a certeza de que o quadro de instabilidade era preocupante.

Neste sentido o depoimento do engenheiro **Alberto Mota**, que atuava no canteiro sinistrado e era integrante do grupo de projetistas subordinados ao **Consórcio Via Amarela** (Laudo Técnico do IPT, Anexo B, páginas 103, 105, 107, B.1.1-Depoimentos – fls. 570).

Mesmo assim, nada fizeram no sentido de adotar qualquer análise imediata e mais profunda das causas daquele fenômeno. Não adotaram qualquer providência.

E, quando da reunião de 11 de janeiro de 2007, restringiram-se a deliberar pelo reforço das paredes do túnel, sem, contudo, determinar a paralisação das escavações e das detonações, providência que se fazia necessária³⁴ para interromper o processo de instabilidade e evitar o colapso que se deu no dia seguinte. Registre-se que a paralisação das obras, tendo em vista a experiência fruto do

³⁴ Laudo do Instituto de Criminalística – fls. 785/786 do Inquérito Civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

recesso de final de ano (quando houve a tendência de estabilização do túnel³⁵) era, de fato, a providência cautelar exigida para a situação.

Anote-se, ainda, que o trabalho de reforço com tirantes nem mesmo chegou a ser efetivado, pois a quantidade de tirantes necessária não compunha o estoque do canteiro. Restringiu-se, então, a executar perfurações nas paredes do túnel, sem a fixação dos tirantes.

Mas não é só. Importante frisar que, **apesar de todos esses fatores de risco para o colapso**, o **Consórcio Via Amarela**, e as empresas **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM**, deram continuidade aos trabalhos de escavação do túnel **com a utilização de explosivos!**

Ora, se era urgente e necessário o reforço da obra, **restava claramente incompatível a adoção de procedimentos de explosão no local.**

Ao permitir e, mesmo, determinar a realização das explosões, diante de todo o histórico apresentado, os técnicos, engenheiros e funcionários do **Consórcio Via Amarela** assumiram integralmente o risco de causar o catastrófico e trágico desmoronamento da estação Pinheiros, que resultou na morte de sete pessoas e extraordinários danos patrimoniais e extrapatrimoniais.

E tudo isso, ressalte-se, sob o olhar e comportamento inteiramente omissos dos funcionários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, aqui também demandados, responsáveis pela fiscalização da obra na Estação Pinheiros.

Anotaram os peritos do IPT em seu minucioso laudo (Anexo B-1, páginas 119 a 126 – v. disco de mídia a fls. 570):

Foi notado pelos ATOS e também por técnicos do Metrô responsáveis pela fiscalização da obra na Estação Pinheiros que na data de 08/01/07, a velocidade de recalque/convergência mostrou-se acelerada. (...)

³⁵ V. página 29 desta petição.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

- *Após o deliberado na reunião de 11/01/2007, técnicos do Metrô foram informados da necessidade de realização do reforço estrutural. O Sr. Jelson, supervisor de obras do Metrô, toma conhecimento da decisão de se realizar o reforço estrutural. Ao questionar, se havia uma condição de alerta, é informado que não, que seria uma intervenção de rotina.*
- *Diversos técnicos do Metrô e do Consórcio CVA informaram que a obra, segundo eles, não apresentava não-conformidades e tudo estava dentro da normalidade no dia do acidente e nos dias precedentes. Mesmo considerando que foi notada, pelos técnicos do Metrô e do Consórcio CVA responsáveis pelo acompanhamento das frentes de escavação, tendência de evolução das deformações do maciço a partir dos dados de recalque e convergência, verificados principalmente após o dia 08/01/2007, estes foram considerados dentro da normalidade da execução das obras, por serem de pequena monta. A própria realização do reforço estrutural foi considerada pelo engenheiro residente e pelos técnicos responsáveis pela fiscalização do Metrô como uma situação de rotina e não uma situação de emergência.*

Omitiram-se. Deixaram de adotar as providências que, por dever de ofício, lhes incumbia. Agiram todos, no mínimo, com culpa gravíssima.

Assim, conclui-se que as falhas originárias, anteriormente relacionadas, aliadas à absoluta desconsideração quanto ao quadro de instabilidade instaurado no canteiro, a manutenção da escavação (avanço e detonação), inclusive com aumento do ritmo de velocidade e realização de explosões, omissão, ausência e deficiência de fiscalização, foram as causas que, conjuntamente, levaram ao desmoronamento do túnel do canteiro, nos moldes narrados. A estas causas todas, soma-se a que vai descrita no tópico a seguir.

6.1 – Aumentando os lucros com a redução dos custos

Ao lado da omissão, da ausência de rápidas e tempestivas medidas visando evitar o colapso, o Consórcio Via Amarela e empresas que o integram adotaram – conforme detalhado nas páginas

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

anteriores – procedimentos construtivos diversos daqueles constantes do projeto, e assim conduziram-se sem qualquer reavaliação, sem qualquer estudo prévio. Em suma: evitaram qualquer possibilidade de custo extra.

A escavação do túnel, os dados coletados *in loco*, também revelaram que era ingente a necessidade de reformulação do projeto e ajustes nos procedimentos e na memória de cálculo. Mas o **CONSÓRCIO VIA AMARELA** e as empresas que o integram, **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM**, decidiram levar a escavação adiante, sem a necessária reavaliação. Decidiram as empresas integrantes do Consórcio avançar sem qualquer interrupção nas escavações, reavaliação ou outras “delongas”. Afinal, tempo é dinheiro.

Conforme anotaram os peritos do **IC – Instituto de Criminalística** (fls. 795):

*Esclarecemos que **não foram tomadas medidas de correção de rumo no andamento da obra**, mais precisamente durante a escavação, como foram apontadas pela equipe de ATO durante o registro dos mapeamentos geológicos na frente de escavação pela exposição do maciço, conforme indicam os documentos técnicos analisados, da existência de um “núcleo” de rocha em situação anômala diferenciada e requerendo, portanto, novas interpretações das feições geológicas, exigindo reinterpretação, ajuste e uma intervenção direta de reforço do modelo geomecânico, baseado nas suspeitas levantadas, lembrando que as frentes de obra e os mapeamentos, constituem as melhores oportunidades e condições para confirmação dos levantamentos pré-existentes, implementação de novos parâmetros e avaliação das condições efetivamente encontradas.*

Também ficou claro que, para a estabilização da “convergência” e do “recalque”, era imperioso o reforço das paredes do túnel. Essa era a solução de engenharia. E isso se faria com “tirantes”. Era trabalho que demandava tempo e dinheiro: 345 (trezentos e quarenta e cinco) tirantes e pelo menos 3 dias, trabalhando 24h/dia³⁶. Mas o

³⁶ V. termo de declarações de José Maria Gomes de Aragão, digitalizado no Anexo B-1 do Relatório Técnico do IPT – mídia a fls. 570 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

canteiro contava com apenas 30 tirantes, número que não representava nem 10% do necessário³⁷.

Essa economia de materiais, de estudos e de análises – parcimônia que resultou numa cratera de quase 2.200 metros quadrados em plena cidade, vidas humanas e danos patrimoniais e extrapatrimoniais para milhares de pessoas – assume relevo maior diante de mais algumas observações importantes feitas pelos técnicos do IPT.

Ao analisar os mapeamentos³⁸ das frentes de escavação, os técnicos do IPT apuraram que o tempo destinado para tão importante atividade³⁹ era bastante reduzido ante o número de profissionais alocados para tal incumbência – apenas dois (um engenheiro e um geólogo)⁴⁰ – e o elevado número de frentes de escavação: mais de 20.

Por isso, ao longo do túnel, apenas dez seções na calota e duas seções no primeiro rebaixo foram mapeadas:

*Os mapeamentos de escavação ao longo do túnel-estação foram feitos **somente em dez seções na calota e em duas seções no primeiro rebaixo**, quando houve mais de vinte frentes de escavação em cada etapa, **sendo da boa prática que todas elas fossem mapeadas**. Além disso, os mapeamentos não seguiram as normas correntes de registro das características geológicas e se restringiram somente a frentes de escavação, não incluindo tetos e paredes laterais. **Esta deficiência de dados pode ser atribuída à reduzida equipe alocada para esta importante atividade**. Cite-se, por exemplo, que um geólogo da equipe de ATO era responsável pelo acompanhamento*

³⁷ Ressalta-se que o projeto executivo previa a instalação de tirantes esporádicos na região da parede do rebaixo, em função da presença e orientação desfavorável de descontinuidades (Laudo do IPT, fls. 1056 do inquérito civil, e página 11 do Anexo D-4, fls. 570).

³⁸ Registro das condições do maciço de solo ou rocha durante a escavação, bem como de quaisquer outros elementos, com a indicação da posição (conforme Glossário, no Anexo L-1 ao Relatório Técnico do IPT – fls. 570).

³⁹ “Uma das formas de se evitar ‘surpresas’ ou ‘imprevistos’ ou ‘interferências inesperadas’, principalmente no âmbito geológico e, em atividades que envolvam escavações subterrâneas, é de fato mapear o maior número possível de elementos para confirmação dos maciços e modelos adotados, e também, observar os sinais e/ou indícios de instabilidade ou do comportamento de um determinado maciço” (Página 98 do Anexo F-4 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570).

⁴⁰ Página 105 do Anexo B-1 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

de oito frentes de escavação simultâneas. Não há registro, também, de que esta atividade tenha merecido atenção devida, pois nem o fato dos croquis estarem sendo apresentados em escala equivocada foi percebido por quem deveria verificá-los e interpretá-los.⁴¹

Essa importantíssima atividade – mapeamento das frentes de escavação ao longo do túnel – foi relegada pelo **CONSÓRCIO VIA AMARELA** e as empresas que o integram, **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM**, considerada deficiente e absolutamente falha pelos técnicos do IPT, pois se limitou a apenas dez seções na calota e em duas seções no primeiro rebaixo, quando, é certo, havia mais de vinte frentes de escavação em cada etapa. E mesmo assim, os mapeamentos não seguiram as normas correntes de registro das características geológicas e não incluíram tetos e paredes laterais.

Essa grave deficiência – que impediu também conhecer a mais tempo os sinais e indicações de instabilidade, ajustes nos procedimentos – atribuída à “reduzida equipe alocada”, apenas agrava a situação e evidencia que a segurança e a responsabilidade por uma obra que visa atender as necessidades e expectativas de milhares de pessoas, de toda a população paulista, foram postas em segundo plano, relegadas pela contenção de custos.

Há mais. A Equipe Técnica do **Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT** também apurou que⁴²,

A verificação da estabilidade do túnel considerando o maciço como meio contínuo foi feita, pela projetista, para uma única seção transversal da plataforma, ainda que o reconhecimento geológico tenha indicado a existência de uma grande heterogeneidade no local. Como parâmetros dos solos e rochas, para esta análise, foram adotados valores corretamente estimados a partir dos dados levantados na bibliografia existente. Nota-se, entretanto, que os valores de deformabilidade adotados para os saprolitos se situam bem acima dos dados existentes, inclusive considerando resultados de ensaios pressiométricos realizados, nas proximidades, em materiais semelhantes, para a Linha 4 do Metrô de São Paulo. Em especial, não se

⁴¹ Laudo do IPT, fls. 1.230 do inquérito civil.

⁴² Laudo do IPT, fls. 1.231/1.232 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

encontra justificativa para a adoção de um coeficiente de empuxo em repouso (K_0) igual a 0,33 para o saprolito e o maciço rochoso, visando o estabelecimento do estado de tensões in situ, ainda que os ensaios pressiométricos na região tivessem indicado valores superiores a este e a experiência nacional sugira, para maciços rochosos, valores bem mais elevados. A influência da prévia execução do poço, com grande influência no estado de tensões iniciais do maciço a ser perfurado pelo túnel da estação, conforme determinado em análise apresentada no presente estudo, resultando em valores de K_0 superiores a um, não foi considerada. O baixo valor de K_0 tem grande influência no projeto, como mostram os resultados das análises efetuadas. Apesar de todas essas deficiências de cálculos, o próprio memorial do CVA aponta para zonas críticas de estabilidade durante a escavação do primeiro rebaixo.

*Diversos outros detalhes do projeto do revestimento primário da Estação Pinheiros são questionáveis, como se mostra neste Relatório. Entretanto, **o aspecto que mais chama a atenção é o de que, para uma região tão heterogênea, uma única seção transversal tenha sido objeto de análise numérica, ainda assim não a menos favorável. Uma estação como esta requereria um projeto bem mais elaborado, com estudos paramétricos com diferentes valores dos parâmetros mecânicos, para as diferentes geometrias existentes, para diferentes estados iniciais de tensão etc.** Este conjunto de estudos serviria de referência para o acompanhamento da obra, com os dados da monitoração. Estudos paramétricos, previamente feitos, permitem adaptações rápidas do projeto diante de comportamento não previsto da obra.*

Obviamente, “um projeto bem mais elaborado” também requer investimento, requer dinheiro, é mais oneroso. **Em poucas palavras: custa mais.**

Ainda sobre a “limitação de recursos”:

*Neste ponto, deve-se fazer uma referência à atenção dada ao projeto no conjunto do contrato. **A experiência internacional mostra que, numa obra por NATM, o custo do item tecnologia, compreendendo investigações, projeto e acompanhamento por instrumentação, é da ordem de 5% do valor do contrato de construção, valor este ultrapassado na Linha 2 do Metrô de São Paulo***

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

(Verde), por exemplo. Já na Linha 4 (Amarela) em construção, que compreende a Estação Pinheiros, estes serviços foram contratados por um valor que não chega a 2,5% do custo da obra total. Tal limitação de recursos afetou tanto a qualidade do projeto, como a da instrumentação, como é adiante analisado.⁴³

Neste ponto, a Equipe Técnica do IPT passa a discorrer sobre o plano de monitoração durante a construção, medida de fundamental importância na construção de túneis pelo método NATM. Constataram os técnicos, com relação à Estação Pinheiros, que o plano elaborado e implantado pelo **CONSÓRCIO VIA AMARELA** e empresas **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ** e **ALSTOM** era deficiente e imperfeito para um bom acompanhamento da obra, “provavelmente em consequência da pequena alocação de recursos para o item tecnologia (investigações, projeto e monitoração) já referida na análise do projeto”.

Como se vê, a contenção de custos – que permite a ampliação dos lucros, notadamente considerando o modelo do contrato firmado – era a regra para as empresas contratadas. A redução de custos não se limitava a recursos humanos, serviços e profissionais especializados, de extrema importância numa obra desse porte, mas estendia-se também a estudos, análises, investigações, projetos (que deveriam ser “bem mais elaborados”), planos de monitoração e tecnologia. E instrumentos também, como segue.

Também era reduzido o número de tassômetros⁴⁴ (apenas três em cada seção, um no eixo, pouco acima da crista da calota, e dois lateralmente, a meia altura entre o topo da calota e o terreno). Segundo os peritos, “a existência de mais tassômetros, por exemplo no eixo, a meia altura, permitiria a visualização da distribuição dos recalques segundo uma seção transversal nesta cota, e segundo uma linha vertical passando pelo eixo do túnel, o que não foi possível com os instrumentos instalados”⁴⁵.

⁴³ Laudo do IPT, fls. 1.232 do inquérito civil.

⁴⁴ Instrumento empregado para medir recalques pontuais de camadas mais profundas do terreno.

⁴⁵ Laudo do IPT, fls. 1.232/1.233 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

O CONSÓRCIO VIA AMARELA e empresas CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM, de igual forma, não cuidaram da instalação de piezômetros⁴⁶ e indicadores do nível d'água em número suficiente. Na verdade, apuraram os técnicos do IPT, esses dispositivos foram instalados em número muito inferior ao previsto no projeto⁴⁷.

Como dito, essa economia de materiais, instrumentos, estudos e análises em obra de tamanha magnitude e importância para o povo de São Paulo, como a Estação Pinheiros do Metrô – esse gasto assaz contido e parcimonioso, **fruto da ganância** e da **busca desmesurada pelo lucro e pela vantagem**, sem dúvida trouxe (ou traria...) ganhos e dividendos maravilhosos para as opulentas empresas **CBPO-Odebrecht, Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Queiroz Galvão, OAS e Alstom**⁴⁸, integrantes todas do **Consórcio Via Amarela**. Mas a um custo muito alto: uma cratera de quase 2.200m², preciosas vidas humanas, atraso nas obras e danos patrimoniais e extrapatrimoniais para milhares de pessoas.

E tudo isso, de igual modo, contando com a mais completa omissão e desprezo daqueles que, como agentes públicos – agentes do Metrô, a entidade contratante, a dona da obra – deveriam, por dever de ofício, fiscalizar a boa, correta e lúdima execução da obra e do contrato. Esse específico assunto é objeto de análise mais acurada no tópico n. 8 deste trabalho.

7 – Deficiência do plano de Gerenciamento de Risco

O desmoronamento resultou na morte de Francisco Sabino Torres, motorista do Consórcio Via Amarela, que caminhava ao lado do caminhão estacionado próximo ao poço Capri. É certo que o

⁴⁶ Dispositivos empregados para medir variações de nível piezométrico (nível medido em pontos localizados abaixo do “lençol freático” de aquíferos não confinados ou em quaisquer pontos de aquífero confinados. Corresponde à cota absoluta ou relativa resultante da soma de duas parcelas: da cota do ponto a que se refere à pressão hidrodinâmica - expressa em altura de coluna d'água - atuante nesse mesmo ponto.

⁴⁷ Laudo do IPT, fls. 1.232/1.233 do inquérito civil.

⁴⁸ Estão entre as maiores do mundo. Juntas (sem contar a Alstom), elas têm receitas anuais que giram em torno de **R\$ 15 bilhões**.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

subterrâneo foi evacuado em tempo suficiente para evitar outras mortes de funcionários do Consórcio, mas o fato é que aqueles que transitavam pela superfície (Abigail Rossi de Azevedo, Valéria Alves Marmit, Wescley Adriano da Silva, Reinaldo Aparecido Leite, Marcio Rodrigues Alambert e Cicero Agostinho da Silva), inclusive algumas na condição de ocupantes (operadores e passageiros) do veículo de transporte municipal coletivo da Transcooper, acabaram sendo “engolidos” pela cratera que se formou no local (Rua Capri) em decorrência do desmoronamento.

E tal consequência, a morte das sete pessoas, poderia ter sido evitada, independentemente do desmoronamento, caso fossem adotadas tempestivas medidas pelos demandados para que o entorno do local tivesse sido interditado para o trânsito de veículos e pedestres logo aos primeiros sinais do estado de risco iminente de ruptura do local, sinais esses que possibilitaram a evacuação do subsolo, bem como a retirada do operador da grua instalada no local (Izaías de Souza Pereira, funcionário do Consórcio Via Amarela⁴⁹).

O histórico aponta que, no dia do sinistro, por volta das 14h30min, os primeiros sinais de ruptura do túnel já se revelavam bem mais contundentes e perceptíveis. Não obstante, nenhum plano de emergência para a superfície foi acionado. Nada. Nem pelos demandados agentes públicos, nem pelo Consórcio Via Amarela.

Além disso, apesar de previsto no contrato firmado entre o Metrô e o Consórcio Via Amarela, inexistia de fato qualquer plano de evacuação do entorno do canteiro.

De acordo com o laudo pericial do IPT⁵⁰:

*A partir do momento que indícios claros do colapso do túnel são percebidos pelos operários, se inicia **mais uma falha de gestão da obra, que é a deficiência de seu plano de ações de emergência**. Estimativas de tempo feitas pelos depoentes entrevistados associadas ao confronto com cronometragens de ações e comportamentos reconstituídos tendo por base todos os depoimentos e registros de imagens disponíveis*

⁴⁹ Páginas 59/61 do Anexo B-1 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – fls. 570. Nesse mesmo Anexo B-1, seu termo de depoimento está digitalizado a fls. 181/182.

⁵⁰ Fls. 1.214 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

(câmaras de vigilância e de celulares) autorizam concluir que mais de 10 a 15min se escoaram entre os primeiros indícios e as manifestações mais alarmantes do colapso. A partir daquele momento, muitos operários que se encontravam na superfície não receberam qualquer ordem de evacuação e permaneceram dentro da área de influência do colapso. Isso evidencia a falta de treinamento da equipe no enfrentamento de emergências. Até mesmo operários que receberam ordem de evacuação permaneceram na área. Também nenhuma ação de evacuação de moradores e fechamento do tráfego local foi tomada. O resultado da falha do plano de ações de emergência é o acidente da Estação Pinheiros da Linha 4 do Metrô de São Paulo, que além do colapso estrutural do túnel-estação sentido Faria Lima, amplia consideravelmente suas consequências, como danos e prejuízos materiais de vulto, e lamentavelmente sete vítimas fatais (Figura 10.95).

Também sob este aspecto, concordando plenamente com o Relatório Técnico do IPT, assim manifestaram-se os peritos do IC - Instituto de Criminalística (fls. 782/783):

Inferre-se que o colapso de túneis deste porte não era contemplado como um dos cenários de risco no plano de ação de emergências existente, mesmo após pelo menos 2 (dois) eventos com consequências indesejáveis⁵¹, esse impacto continuou a ser desconsiderado na gestão da obra, tendo em vista o sistema organizacional e decisório sobre as atividades ambientais e construtivas, sobretudo nos casos de emergência, pela indefinição de critérios no espaço de tempo verificado, que se mostrou insuficiente de prover a segurança adequada à população circunvizinha e a transeuntes, em função do vulto e da extensa área colapsada.

No entender dos peritos, levando-se em conta o “greide” em que foi posicionada a linha e as estações e o retro mencionado relatório da THEMAG⁵², que já antevia um cenário de maior complexidade das condições geotécnicas-geológicas, emitido em maio de 2004, desde a sua emissão não havia possibilidade de se considerar a

⁵¹ Os peritos referem-se aos graves eventos ocorridos na Rua Amaro Cavaleiro (em 3/12/2005) e João Elias Saad (em 18/4/2006) - v. fls. 775 do inquérito civil.

⁵² V. páginas 11 e 12 desta petição inicial.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

imprevisibilidade de “colapsos prováveis”, incluindo-se nesta avaliação os eventos anteriores mencionados. (grifos como no original).

Ou, numa elaboração de palavras bem menos complicada: considerando todos os estudos técnicos e geotécnico-geológicos até então realizados e disponíveis, e diante de graves eventos anteriores, o colapso era fato plenamente previsível, mas continuou sendo desconsiderado pelos executores e fiscais da obra. Devem também responder por isso.

8 – Responsabilidades dos réus – improbidade administrativa

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô é uma sociedade de economia mista estadual, uma concessionária de serviço público integrante da Administração Pública, mais precisamente da administração descentralizada do Governo do Estado de São Paulo.

Destarte, atuando no exercício de prerrogativas públicas, deve o METRÔ, por seus agentes e servidores, estrita obediência ao direito público.

Com relação às empresas que prestam serviço público, como o Metrô, MARIA SYLVIA ZANELLA DI PIETRO⁵³ ensina que:

“Justifica-se o regime jurídico de direito privado apenas quanto à forma de sua organização e funcionamento, mais compatíveis com a natureza comercial ou industrial da atividade assumida pelo Estado; no entanto, quanto a outros aspectos, concernentes à proteção dos bens vinculados à prestação de serviços, à responsabilidade perante a terceiros, à sujeição ao procedimento da licitação, à continuidade do serviço público e, especialmente, no que diz respeito ao controle pelos Poderes Executivo e Legislativo, o seu regime deve ser preponderantemente o administrativo, acompanhado das prerrogativas e sujeições que colocam a Administração

⁵³ “Do Direito Privado na Administração Pública”, Ed. Atlas, 1989, *apud* Adilson Abreu Dallari, “Empresa Estatal Prestadora de Serviços Públicos”, *in* RDP 94/106.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Pública em posição de supremacia perante o particular, ao mesmo tempo em que a submetem aos princípios da legalidade e da indisponibilidade do interesse público, com todos os seus corolários.”

A Constituição Federal, em seu artigo 37, determina que a Administração Pública direta e indireta, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, deve observar os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. E assim estabelece em seu §4º:

Os atos de improbidade administrativa importarão a suspensão dos direitos políticos, a perda da função pública, a indisponibilidade dos bens e o ressarcimento ao erário, na forma e gradação previstas em lei, sem prejuízo da ação penal cabível.

Embora destacado no preâmbulo o enriquecimento ilícito dos agentes públicos no exercício de mandato, cargo, emprego ou função, a Lei 8.429/92 surgiu para dar efetividade ao citado artigo 37, §4º, da Constituição Federal, trazendo normas de encerramento que constituem improbidade administrativa, dispondo sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos não apenas nos casos de enriquecimento ilícito, mas também quando ocorrer prejuízo ao erário e ofensa aos princípios da administração pública.

Complementando o Texto Constitucional e conferindo ao Ministério Público legitimação para agir nos casos de improbidade administrativa, a Lei 8.429/92 definiu de maneira ampla o alcance da norma, a ela sujeitando qualquer agente público, de qualquer nível ou hierarquia, servidor ou não, da administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (artigo 1º).

O artigo 4º da mencionada lei estabelece que:

Os agentes públicos de qualquer nível ou hierarquia são obrigados a velar pela estrita observância dos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade no trato dos assuntos que lhe são afetos.

LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID, então ocupando o cargo de Presidente da Companhia do Metropolitano de São

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Paulo – METRÔ, era o dirigente maior da entidade contratante. E no desempenho dessa alta função pública, omitiu-se em seu dever de adotar providências visando a fiscalização do Consórcio contratado, para que a execução da obra se desenvolvesse de forma correta e segura para todos, especialmente para a população.

As investigações empreendidas pelo Ministério Público e as análises realizadas pelo IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas e pelo IC – Instituto de Criminalística, demonstraram que os agentes do Metrô, sob a administração de **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, limitavam-se a verificar os aspectos geométricos e funcionais do projeto, desprezando por completo a análise dos aspectos relacionados com a estabilidade de estruturas^{54 55}.

De outra parte, embora também coubesse ao Metrô o acompanhamento das frentes de serviço por meio de equipes e com base em regras do sistema da qualidade, a entidade contratante limitava-se igualmente a realizar um tipo de acompanhamento que foi denominado de “fiscalização de procedimento de resultado”, que consistia em uma “fiscalização sobre a fiscalização” do **Consórcio Via Amarela (CVA)**: apenas verificava se o CVA mantinha presente no local da obra um responsável pela qualidade do serviço, engenheiro de segurança, equipe da qualidade, etc.⁵⁶

Em outras palavras, **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, presidente do Metrô, representante maior da entidade contratante, dona da obra e gerenciadora do projeto, abriu mão, pura e simplesmente, de seu poder-dever de fiscalizar a boa execução da obra, intencionalmente omitindo-se e deixando de verificar a efetiva realização de avaliações e medições dos serviços executados como em outras obras geridas por contratos do tipo Preço Unitário. Tampouco adotou medidas para cuidar que tais avaliações e medições fossem realizadas por seus subordinados, garantindo-se a efetiva fiscalização.

⁵⁴ Páginas 84/85 do Anexo H-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT – mídia juntada a fls. 570 do inquérito civil.

⁵⁵ Laudo do Instituto de Criminalística, fls. 816/817 do inquérito civil.

⁵⁶ Páginas 28 e 106 do Anexo H-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT - fls. 570 do inquérito civil. No Relatório Técnico do IPT, v. fls. 1.029/1.030 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Segundo já esclarecido neste trabalho, o NATM é um método no qual o projeto previamente elaborado é revisto conforme avançam as frentes de escavação, de acordo com as características do material que está sendo escavado, os condicionantes geológico-geotécnicos localmente encontrados e os dados da monitoração. Nesse contexto, os resultados da monitoração são vitais, pois dão suporte a comparação do desempenho *versus* previsão do projeto, retroanálise do comportamento, análise do nível de segurança e eventuais adequações do projeto.

O Metrô era constantemente informado sobre o andamento das obras. A Companhia do Metrô diariamente recebia e examinava os dados da instrumentação implantada na obra⁵⁷. Portanto, tinha pleno conhecimento dos recalques e convergências, da movimentação anômala das estruturas do túnel, detectada pelos instrumentos de segurança utilizados para esse tipo de aferição. O Metrô tinha conhecimento da necessidade de urgente colocação de mais de 300 tirantes.

Diante disso tudo, cabia ao Metrô, por seus agentes, determinar a imediata paralisação dos serviços na obra – pois para tanto autorizado por lei e, também, por cláusula no contrato firmado com o **CVA**. Não obstante, os trabalhos prosseguiram, assumindo velocidade maior ainda e com a insólita atividade de realização de explosões.

Isso tudo porque, sob a administração do demandado **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, o Metrô abdicou de suas responsabilidades na fiscalização da obra. Esta foi a postura institucional implantada no âmbito do Metrô, tolerada e, mesmo, imposta pelo demandado, em relação ao posicionamento que a Companhia deveria assumir frente ao contrato firmado com o Consórcio Via Amarela. Esta foi também a orientação admitida pelo dirigente máximo do Metrô aos subordinados incumbidos de fiscalizar com maior proximidade e acompanhar o andamento e execução da obra.

Neste sentido também o relatório técnico do IPT, valendo destacar aqui a omissão do demandado **LUIZ CARLOS**

⁵⁷ Laudo do IPT, Anexo B/B1.1-Depoimentos/Ata José Roberto e Cyro, página 3.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

FRAYZE DAVID no que se refere a adoção de medidas visando a efetiva implementação de plano de ação emergencial, importantíssima questão só retomada, no entanto, “após o colapso na Estação Pinheiros” (Páginas 97/98 do Anexo H-2 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT - fls. 570 do inquérito civil):

Da leitura dos assuntos mais recorrentes das Súmulas de Reunião do GGA, emerge a confirmação de que o subprograma Monitoração das Mudanças na Estabilidade dos Pavimentos foi excluído do elenco das atribuições do GGA. Com essa decisão, o Metrô se absteve de acompanhar a implementação e avaliar as ações propostas, principalmente no que se refere a:

a) Análises e avaliações dos resultados (da monitoração), incluindo-se a aplicação das técnicas para detectar tendências.

b) Tomada de medidas em relação a reforço de estruturas, interdições, deslocamentos etc., no caso de detecção de recalques maiores do que aqueles admitidos no projeto.

c) Ativação de mecanismos de emergência, no caso de detecção de tendência de recalques que possam por em risco o patrimônio público ou privado e a população em geral.

O método NATM é observacional, ou seja, um processo no qual o projeto préelaborado é revisto com o avanço da frente de escavação, conforme as características do material que está sendo escavado, os condicionantes geológico-geotécnicos localmente encontrados e os dados da monitoração. Nesse contexto, os resultados da monitoração são vitais, pois dão suporte a: comparação do desempenho versus previsão do projeto, retroanálise do comportamento, análise do nível de segurança e eventuais adequações do projeto.

*Pelo exposto, fica patente a importância de uma cuidadosa e contínua observância dos itens a) e b), retro-mencionados, sendo a relevância do item c) evidente por si mesma. **Ao abdicar de acompanhar a implementação e avaliar essas ações, pelo menos formalmente, o Metrô manteve-se distante de aspectos***

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

cruciais da espinha dorsal do empreendimento, qual seja, a construção dos túneis.

No tocante ao item c), presume-se que o assunto “ativação de mecanismos de emergência” seria abordado no Plano de Ação Emergencial e portanto, a rigor, ele estava contemplado nos trabalhos do GGA, conforme se constata nas Súmulas de Reunião. Ocorre, no entanto, que em outubro de 2004 o Consórcio ainda não havia apresentado esse Plano. Logo em seguida, o Metrô, por intermédio do GCC – Gerência de Construção Civil (depois o GC4 – Gerência de Construção da Linha 4), passou a trabalhar junto com o Consórcio para a sua preparação. A sua finalização ocorreu somente um ano depois, em dezembro de 2005, assim mesmo para ser submetido à apreciação de outras áreas do Metrô.

*No âmbito do GGA, **o assunto foi retomado somente após o colapso na Estação Pinheiros**, atendendo solicitação dos observadores do Banco Mundial e por determinação do programa ambiental da obra da Linha 4.*

Optou o demandado por conduzir-se de forma omissa também sob este aspecto, causando prejuízos extraordinários ao patrimônio público e social e atentando contra os princípios da administração pública.

MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO, na condição de engenheiro e de Gerente de Construção e Projeto da Linha 4⁵⁸, função que lhe foi designada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, tinha o dever de verificar o trabalho desenvolvido pelo Consórcio Via Amarela. Nos termos do contrato firmado, item 9.2 segunda parte, das Condições Gerais, cabia-lhe verificar o trabalho do Consórcio Via Amarela (neste item, designado como “contratante”) e avisá-lo sobre quaisquer defeitos que fossem encontrados (Apenso 2-K, fls. 22). E muitos eram os defeitos, como visto.

Também cabia a ele exigir a reavaliação dos procedimentos adotados na execução da obra, diante do quadro sombrio

⁵⁸ Conforme item “A”, n. 1, das Condições Gerais do Contrato, “Gerente do Projeto” significa a pessoa designada pelo Empregador da forma estipulada na Sub-Cláusula 17.1 do GCC (Gerente do Projeto) deste e nomeado como tal no SCC para executar os encargos delegados pelo Empregador (Apenso 2-K, fls. 12).

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

que se apresentava. Assim não procedeu, no entanto. Omitiu-se e sua omissão também foi causa determinante para a tragédia.

Também era atribuição do agente público **MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO** cobrar de seus subordinados, JOSÉ ROBERTO, CYRO, JELSON e GERMAN, informações sobre o efetivo desenvolvimento da obra (fls. 245/249 do inquérito civil).

Contudo, sob este aspecto também se omitiu no desempenho de sua função, deixando de exigir de seus subordinados periódicos relatos do andamento da obra, além de informações técnicas pertinentes sobre os procedimentos de execução adotados no canteiro sinistrado.

E no tocante ao plano de ação de emergência deficiente, o demandado deixou de exigir dos executores da obra, os profissionais do **Consórcio Via Amarela e empresas que o integram**, um sistema de gerenciamento de risco desenvolvido para salvaguardar a incolumidade física e a vida daqueles que, diariamente, transitavam no entorno do canteiro de obras⁵⁹.

Optou o demandado por conduzir-se de forma omissa, causando prejuízos extraordinários ao patrimônio público e social e atentando contra os princípios da administração pública.

JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO, na qualidade de chefe e responsável pelo departamento de construção civil da Companhia do Metropolitano de São Paulo, subordinado a MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO, e tendo como seus subordinados CYRO, JELSON e GERMAN, tinha o dever de cobrar deles todas as informações sobre o dia-a-dia das obras que se desenvolviam no canteiro sinistrado, fiscalizando a atividade de seus subordinados de forma abrangente, isto é, indagando-os sobre os procedimentos técnicos adotados no canteiro da futura Estação Pinheiros, sempre tendo como base o quanto preestabelecido no projeto executivo, e sobre eventuais anormalidades detectadas no curso dos trabalhos de fiscalização⁶⁰. Simplesmente ignorou esse dever.

⁵⁹ V. página 91 do Anexo B-1 do Relatório Técnico n. 99 642-205, do IPT - fls. 570 do inquérito.

⁶⁰ V. fls. 261/264 do inquérito civil e páginas 90 e 91 do Anexo B-1 do Relatório Técnico n. 99

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

E no tocante ao plano de ação de emergência deficiente, já descrito neste trabalho, o demandado também não cobrou dos executores da obra, os profissionais do Consórcio Via Amarela, um sistema de gerenciamento de risco desenvolvido para salvaguardar a incolumidade física e a vida daqueles que, diariamente, transitavam no entorno do canteiro de obras.

Optou o demandado por conduzir-se de forma omissa, causando prejuízos extraordinários ao patrimônio público e social e atentando contra os princípios da administração pública.

CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO,

Coordenador de Obras da Linha 4 do Metrô e Coordenador dos Engenheiros, inclusive do canteiro sinistrado, tinha como função acompanhar o desenvolvimento das obras no local, conforme informou quando de seu depoimento de fls. 206 do inquérito policial n. 001/2007⁶¹, juntamente com os fiscais de obra JELSON e GERMAN, seus subordinados. Contudo, embora tenha constatado, no local, as alterações e falhas relatadas neste trabalho, no item 4, subitens 2º, 3º e 4º, bem como a instabilidade do túnel e demais irregularidades, descritas nos itens 5, 6 e 6.1, não adotou qualquer ação no sentido de acionar, formalmente, seus superiores, BUONCOMPAGNO e JOSÉ ROBERTO, para que estes exigissem providências corretivas e preventivas por parte dos executores (empresas integrantes do CVA), ou até mesmo determinassem a paralisação da obra, algo que, de acordo com CYRO, estava na esfera de atribuições de seus superiores.

Tendo optado por conduzir-se de forma omissa, causou prejuízos extraordinários ao patrimônio público e social e atentou contra os princípios da administração pública.

JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA,

Coordenador de Obras da Linha 4 do Metrô e responsável pela fiscalização do andamento da obra no canteiro da estação Pinheiros⁶², e **GERMAN FREIBERG**, também fiscal de obra por parte do Metrô,

642-205, do IPT - fls. 570 do inquérito civil.

⁶¹ Laudo do IPT, cópia do termo de declarações está digitalizado no Anexo B/B1.1-Depoimentos/Cyro Guimaraes – fls. 160/162 – cf. mídia juntada a fls. 570 do inquérito civil.

⁶² Laudo do IPT, cópia do termo de declarações está digitalizado no Anexo B/B1.1-Depoimentos/Jelson – fls. 185/187 – cf. mídia juntada a fls. 570 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

embora efetuassem, sistematicamente, o acompanhamento e a fiscalização das obras do canteiro da estação Pinheiros, e sabedores das alterações levadas a efeito na execução, aquelas relatadas no item 4 deste trabalho, subitens 2º, 3º e 4º, bem como da situação de grave instabilidade que acometia o túnel e demais irregularidades, descritas nos itens 5, 6 e 6.1, não efetuaram qualquer comunicação formal aos seus superiores BUONCOMPAGNO, JOSÉ ROBERTO e CYRO, de tudo aquilo que se passava no canteiro sinistrado. Agindo assim, omitiram-se no exercício de suas funções. Indevidamente deixaram de praticar ato de ofício.

Optaram por conduzir-se de forma omissa, e assim causaram prejuízos extraordinários ao patrimônio público e social e atentaram contra os princípios da administração pública.

Diante de todas as gravíssimas ilegalidades, atentaram os demandados agentes públicos contra os princípios da administração pública e, mais que isso, provocaram lesão aos cofres da Companhia do Metropolitano de São Paulo, conforme se verá adiante. Agiram todos, na melhor das hipóteses para eles, com culpa gravíssima. Bem por isso, estão obrigados a reparar o dano causado, juntamente com as pessoas jurídicas **CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA)**, integrado pelas empresas também demandadas **COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT)**, **CONSTRUTORA OAS LTDA.**, **CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A**, **CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A**, **CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A**, e **ALSTOM TRANSPORT S/A**.

Infringiram os demandados as normas da Lei 8.429/92, a Lei de Improbidade Administrativa, que em seus artigos 3º e 5º dispõem:

Art. 3º. As disposições desta Lei são aplicáveis, no que couber, àquele que, mesmo não sendo agente público, induza ou concorra para a prática do ato de improbidade ou dele se beneficie sob qualquer forma direta ou indireta.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Art. 5º. Ocorrendo lesão ao patrimônio público por ação ou omissão, dolosa ou culposa, do agente ou de terceiro, dar-se-á o integral ressarcimento do dano.

Com suas condutas – detalhadamente descritas neste trabalho – cada um dos réus contribuiu para provocar perda patrimonial de haveres do erário estadual. Estão obrigados, portanto, a reparar o dano.

Comportaram-se os réus de forma a ofender o artigo 10, *caput*, da Lei de Improbidade Administrativa:

Art. 10 - Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa que enseje perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no artigo 1º desta lei.

De fato, a conduta omissa dos demandados (agentes públicos e pessoas jurídicas) foi a causa da tragédia, do colapso no túnel da plataforma da Estação Pinheiros, que provocou a morte de sete pessoas. Ao menos sete casas precisaram ser demolidas, mais de sessenta foram interditadas, e mais de noventa imóveis, comerciais e residenciais (inclusive um prédio de treze apartamentos) sofreram algum tipo de intervenção do Poder Público. Mais de duzentas pessoas ficaram desalojadas.

Por conta de tudo isso, consequência direta dos atos ilícitos praticados pelos réus, o patrimônio da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) sofreu sérios prejuízos financeiros.

De fato, a conduta dos demandados ensejou extraordinária perda patrimonial para o erário estadual, na medida em que a Companhia do Metropolitano de São Paulo teve de desembolsar **R\$ 6.550.000,00 (seis milhões, quinhentos e cinquenta mil reais)** para pagamento do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo S.A. - IPT, por conta do contrato n. 4006725202, firmado por estas entidades em 1º de março de 2007, tendo por objeto a prestação de serviços para identificação das causas e emissão de pareceres e

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

recomendações sobre o acidente ocorrido nas obras da estação Pinheiros da Linha 4 – amarela⁶³.

Além disso, dezenas de ações judiciais foram propostas por moradores da região em face do Metrô e do Consórcio Via Amarela para obrigá-los, em solidariedade, a destinar valores, mensalmente, para cumprir despesas com habitação dos autores, que foram e continuam sendo privados da ocupação de seus imóveis. Diversas também são as ações indenizatórias, por danos patrimoniais e morais, propostas por ambulantes ou seus familiares, proprietários e moradores injustamente atingidos pela deliberada omissão dos agentes do Metrô e do Consórcio Via Amarela⁶⁴. Advogados do Metrô ou por ele contratado foram destacados para sua defesa, obviamente com dispêndio de valores provenientes dos cofres do Metrô. Sentenças já existem, inclusive, condenando a Companhia do Metropolitano de São Paulo ao pagamento de indenizações⁶⁵.

É possível que tais despesas estejam sendo assumidas pela seguradora do Consórcio Via Amarela. De qualquer modo, caberá ao Metrô, em momento processual oportuno ou em fase de liquidação de sentença, indicar as despesas suportadas (indenizações e custeio de habitação provisória, honorários advocatícios, custas e despesas processuais), sendo estas, igualmente, reputadas prejuízo ao erário.

Resta claro, assim, que o comportamento dos réus agentes públicos – e bem assim do Consórcio Via Amarela, integrado pelas empresas também demandadas, que respondem pela falha e omissão de seus profissionais, inclusive das subempreiteiras e do seu

⁶³ O contrato foi assinado no valor de R\$ 5.500.000,00, conforme fls. 371/381 dos autos do inquérito civil. No entanto, recebeu diversos aditamentos, um deles, o de n. 4, assinado em 07/03/2008, para majorar o valor contratual em R\$ 1.050.000,00, passando o valor total do contrato para R\$ 6.550.000,00, na data-base de 01/02/2007, conforme se vê dos autos do Apenso 8-C, fls. 53/54.

⁶⁴ V. g. processos n. 583.00.2007.125280-9 (valor da causa: R\$ 300.000,00); 583.00.2007.231521-5 (valor da causa: R\$ 350.000,00); 583.00.2007.181382-5 (valor da causa: R\$ 111.248,04 – a ação foi julgada procedente em primeira instância, condenando nesse valor o Metrô e o CVA, em solidariedade); 583.00.2007.220160-7 (valor da causa: R\$ 23.529,59); 583.00.2008.187088-9; 583.00.2009.208697-7; 583.00.2008.128256-9, dentre muitos outros.

⁶⁵ Proc. n. 583.00.2007.181382-5, 19ª Vara Cível da Capital, 07/10/2008.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

pessoal⁶⁶ – foi causa de prejuízo real e concreto ao patrimônio do Metrô Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Importante ressaltar que o **CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA)**, e as empresas que o integram, as construtoras **COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT)**, **CONSTRUTORA OAS LTDA.**, **CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A**, **CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A**, **CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A**, e **ALSTOM TRANSPORT S/A**, igualmente respondem pelo ato de improbidade administrativa e, juntamente com os agentes públicos demandados, também estão obrigadas a arcar com o ressarcimento integral do dano causado ao Metrô e demais sanções por força da norma de extensão do art. 3º da Lei de Improbidade Administrativa, que dispõe:

Art. 3º. As disposições desta Lei são aplicáveis, no que couber, àquele que, mesmo não sendo agente público, induza ou concorra para a prática do ato de improbidade ou dele se beneficie sob qualquer forma direta ou indireta.

Neste sentido também, no que se refere a reparação do dano, o artigo 927 do Código Civil:

Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

E bem assim o disposto no artigo 932, do mesmo Código⁶⁷:

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

(...)

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

⁶⁶ Artigo 932 do Código Civil e item 9.6 das Condições Gerais do contrato firmado entre o Metrô e o CVA – v. fls. 23 do Apenso 2-K

⁶⁷ Em consonância, aliás, com este dispositivo legal, o item 9.6, das Condições Gerais do contrato firmado entre o Metrô e o CVA – v. fls. 23 do Apenso 2-K.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Nestas condições, basta mencionar que Fabio Andreani Gandolfo⁶⁸, na época **representante do Consórcio Via Amarela** e diretor do contrato firmado pelo Consórcio com o Metrô, portanto responsável pelo “acompanhamento da obra com a realização de reuniões periódicas”, omitiu-se no correto exercício de suas atribuições, pois não acompanhou o dia-a-dia da frente de obra do canteiro “Pinheiros”, deixando de supervisionar tudo o que lá se desenvolvia, desconsiderando, portanto, as atribuições a ele conferidas por força do contrato assinado entre as partes (item 17.2.4 do contrato, fls. 29/30 do Apenso 2-K). Também, deixou de cobrar de seus subordinados as informações sobre o andamento da obra no canteiro sinistrado, não adotando qualquer procedimento de controle efetivo do quanto era realizado por eles.

Ainda, foi omissos no tocante ao plano de gerenciamento de risco, pois aceitou que a obra se desenvolvesse sem a elaboração, sem desenvolvimento de sistema, e sem a simulação de um plano de ação de emergência destinado à evacuação do entorno em caso de risco iminente de ruptura.

José Maria Gomes de Aragão⁶⁹, na qualidade de **empregado do Consórcio Via Amarela**, responsável pela execução das obras no canteiro sinistrado, pois exercia a função de engenheiro residente, presente no local diariamente, embora ciente da divergência relatada no item 4 desta petição inicial, 1º subitem, nenhuma providência adotou no sentido de adaptar o projeto executivo, em especial a memória de cálculo, à realidade que se revelava durante a escavação.

Além disso, embora responsável pela frente de obra, não questionou as modificações em sua execução, descritas no item 4, tópicos 2º, 3º e 4º, aceitando todas elas, sem que houvesse qualquer estudo, reanálise ou justificativa técnica das alterações executadas.

E diante do quadro de instabilidade que vinha se caracterizando desde o final do mês de dezembro de 2006, permitiu o aumento na velocidade de escavação no mês de janeiro de 2007. E ainda, embora a instabilidade detectada tenha dado causa à reunião do dia 11 de

⁶⁸ V. termo de declarações digitalizado no Anexo B/B-1.1-Depoimentos – fls. 570.

⁶⁹ Termo de declarações digitalizado no Anexo B-1 do Relatório Técnico do IPT.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

janeiro de 2007, manteve, ao término daquele encontro, a continuidade da escavação (avanço e detonações), adotando como medida de segurança apenas a execução de obra de reforço das paredes do túnel, providência essa que nem mesmo foi levada a efeito em razão da absoluta falta de material (tirantes), consoante já narrado.

No tocante ao plano de gerenciamento de risco, aceitou que a obra se desenvolvesse sem a elaboração, desenvolvimento de sistema e simulação de um plano de ação de emergência destinado à evacuação do entorno em caso de risco iminente de ruptura.

Além disso, embora engenheiro residente na obra, diante do quadro de risco iminente de ruptura, sequer chegou a improvisar qualquer providência destinada a afastar os transeuntes, em tempo hábil, do local. Também não se preocupou em determinar providências no sentido de ordenar a retirada de todos os obreiros que se encontravam na superfície do canteiro, entre eles a vítima Francisco Torres.

Alexandre Cunha Martins, na qualidade de **engenheiro do Consórcio Via Amarela**, responsável pela gestão da obra, presente no canteiro com freqüência, superior hierárquico do engenheiro Aragão, não se preocupou em determinar estudos, por parte de seus subordinados, para a adaptação do procedimento construtivo à realidade constatada na frente de obra, essa explicitada no item 4 deste trabalho, 1º subitem. Também, aquiesceu com as mudanças no sentido da escavação, na profundidade escavada e na seqüência de escavação, tudo descrito no item 4, subitens 2º, 3º e 4º, sem qualquer estudo, discussão ou registro.

Além disso, embora tenha participado da reunião de 11 de janeiro de 2007, já ciente que o quadro de instabilidade era algo consolidado, admitiu a continuidade da obra, com a realização de avanços e detonações de explosivos, não obstante a necessidade de serem reforçadas as paredes do túnel sinistrado.

No tocante ao plano de gerenciamento de risco, aceitou que a obra se desenvolvesse sem a elaboração, sem o desenvolvimento de sistema e simulação de um plano de ação de

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

emergência destinado à evacuação do entorno em caso de risco iminente de ruptura.

Takashi Harada, na condição de **engenheiro e prestador de serviços (terceirizado) para o Consórcio Via Amarela**, responsável pela gestão do projeto, desconsiderou, por completo, a incompatibilidade entre o procedimento de execução da obra estabelecido na memória de cálculo e a realidade fática encontrada na frente de obra, conforme já relatado no item 4, 1º subitem, deixando de adotar qualquer providência que possibilitasse ajustar a execução do projeto. Também, não se preocupou em realizar estudos, discussões e registros que dimensionassem as consequências das alterações executadas no curso das escavações, aquelas descritas no item 4, subitens 2º, 3º e 4º, todas desencadeadoras do processo de instabilidade.

E, embora também tenha convocado e participado da reunião de 11 de janeiro de 2007, já ciente de que o quadro de instabilidade era algo consolidado, admitiu a continuidade da obra, com a realização de avanços e detonações, não obstante a necessidade de reforço das paredes do túnel sinistrado.

Murillo Dondici Ruiz, na qualidade de **projetista responsável pelo túnel-estação sinistrado (dirigente da empresa “Engecorps”, contratada pelo Consórcio Via Amarela)**, tinha o dever de reavaliar o projeto executivo, em especial a memória de cálculo, tendo em vista a realidade constatada na frente de obra (cf. item 4, 1º) e que lhe era informada pelos profissionais que acompanhavam, no local, o desenvolvimento da obra. Além disso, tinha o dever de cobrar, expressamente, do engenheiro Aragão, as razões que levaram à inversão do sentido de escavação, o aprofundamento da espessura escavada, e sobre a alteração da seqüência de detonações (conforme já explicitado no item 4, 2º 3º e 4º *supra*), tudo levado a efeito sem qualquer reanálise, pois era responsável pelo projeto. Tinha ciência de tudo e nada fez.

Também, embora tenha participado da reunião de 11 de janeiro de 2007, quando o quadro de instabilidade era evidente, não se posicionou, expressamente, no sentido de interrupção das escavações (avanços e detonações). Ao contrário, silenciou a esse respeito, omitindo-se.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Alberto Mota, na condição de **assistente técnico de obra**, integrante da equipe de **projetistas contratados pelo Consórcio Via Amarela**, portanto responsável pelo acompanhamento sistemático da frente de obra, deixou de questionar as alterações, por ele constatadas, na execução da obra, todas relatadas no item 4, subitens 2º, 3º e 4º.

Embora tendo constatado que o índice de convergência e recalque do túnel se acentuava desde o início de janeiro, logo após a retomada dos trabalhos, restringiu-se a comunicar os fatos a Martinati e Harada, sem lançar qualquer recomendação no sentido da paralisação imediata da obra até a obtenção de diagnóstico da situação retratada.

Além disso, embora também tenha participado da reunião de 11 de janeiro de 2007, mais uma vez não se posicionou pela imediata paralisação da obra, omitindo-se.

Oswaldo Souza Sampaio, na condição de **assistente técnico de obra, integrante da equipe de projetistas contratados pelo Consórcio Via Amarela**, sempre presente na frente de obra, deixou de questionar as alterações, por ele constatadas, na execução da obra, todas relatadas no item 4, subitens 2º, 3º e 4º.

Ainda, embora tendo constatado que o índice de convergência e recalque do túnel sinistrado se acentuava desde o início de janeiro, logo após a retomada dos trabalhos, restringiu-se a comunicar os fatos a Martinati e Harada, sem lançar qualquer recomendação no sentido da paralisação imediata da obra até a obtenção de diagnóstico da situação retratada.

Além disso, embora também tenha participado da reunião de 11 de janeiro de 2007, mais uma vez não se posicionou pela imediata paralisação da obra, omitindo-se.

Luis Rogério Martinati, na condição de coordenador das ações desenvolvidas por Mota e Sampaio, e portanto ciente das alterações descritas no item 4, subitens 2º, 3º e 4º, deixou de cobrar do engenheiro Aragão a execução da obra de acordo com o projeto executivo (incluindo memória de cálculo).

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Apesar de ciente da instabilidade que acometia as paredes do túnel, e na condição de participante da reunião destinada a tratar do tema, aquela realizada em 11 de janeiro de 2007, não lançou qualquer manifestação no sentido da paralisação da obra, aquiescendo com a deliberação tomada no sentido de que fosse dada continuidade aos avanços e detonação de explosivos.

Enfim, não restam dúvidas de que o **CONSÓRCIO VIA AMARELA** e empresas **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM** concorreram ativamente para o trágico desmoronamento ocorrido em 12 de janeiro de 2007 nas obras da Estação Pinheiros do Metrô, sobretudo considerando o comportamento adotado, detalhadamente descrito no item 6.1 desta petição, visando desarrazoada contenção de custos – que permite a ampliação dos lucros, notadamente considerando o modelo do contrato firmado – que não se limitava a recursos humanos, serviços e profissionais especializados, de extrema importância numa obra dessa magnitude, mas estendia-se também a estudos, análises, investigações, projetos, planos de monitoração e tecnologia.

De fato, restou evidenciado que a segurança e a responsabilidade por uma obra que visa atender as necessidades e expectativas de milhares de pessoas, de toda a população paulista, foram postas em segundo plano, relegadas pela contenção de custos para ampliação desenfreada dos lucros.

Ainda sobre as pessoas jurídicas demandadas, registra-se que numa ação indenizatória proposta por um morador da região, em face do Metrô e do Consórcio Via Amarela, assim deixou consignado em sua r. sentença o digno Magistrado CLÓVIS RICARDO DE TOLEDO JÚNIOR⁷⁰:

Trata-se exatamente do caso dos autos, ou seja, a atividade de construção de um metrô em uma cidade superpopulosa exige cuidados redobrados, e, maiores cuidados ainda quando o terreno o exigir, tendo em vista a proximidade com um rio, por exemplo, como é o caso dos autos. O êxito ou o

⁷⁰ Processo n. 583.00.2007.181382-5, da 19ª Vara Cível da Capital, em 07/10/2008.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

*fracasso de uma atividade como esta está diretamente relacionado com as ordens e decisões humanas dos que fizeram parte do projeto e da sua execução, ou seja, os responsáveis pela obra. Era obrigação da construtora demonstrar exatamente o contrário. **A região de São Paulo é bastante conhecida dos geólogos e dos técnicos em construções civis, tendo inúmeras intervenções há vários anos e todos os locais. Não é minimamente sustentável que os construtores não soubessem, com exatidão, sobre o terreno em que estavam perfurando.** A região metropolitana é muito conhecida em virtude das inúmeras intervenções já feitas no terreno como um todo, seja por prédios ou outras perfurações. Alegar desconhecimento seria assumir diretamente a culpa, já que o consórcio, então, estaria assumido que não poderia ter contratado a execução da obra, ainda que isso não tenha sido afirmado na contestação. Contudo, **todo o trajeto geológico da obra deveria ser conhecido completa e previamente pelos técnicos como a palma de suas mãos, inclusive para prevenir acidentes com investigações científicas. Se isso não foi feito, respondem as empresas pela falha na contratação de seus profissionais.** Portanto, a existência de falhas na condução dos trabalhos de realização do túnel é insofismável. Assim, existindo a falha, a culpa, todos os danos conectados a estas falhas pelo nexo de causalidade deve ser indenizado, como mandamento central da responsabilidade civil.*

Desta forma, referidas pessoas jurídicas também se subordinam aos efeitos do ordenamento jurídico vigente, não somente no ressarcimento do dano, mas também no tocante às demais sanções de que cuida a Lei Federal 8.429/92.

Todos, agentes públicos e empresas, deverão ressarcir integralmente os danos causados aos cofres do Metrô, no valor de **R\$ 6.550.000,00** (valor total do contrato firmado entre o Metrô e o IPT), além daqueles resultantes de despesas com indenizações por danos patrimoniais e extrapatrimoniais, honorários advocatícios, custas e despesas processuais (naquelas causas em que o Metrô foi judicialmente acionado por transeuntes ou seus familiares, proprietários e moradores da região atingida pelo desmoronamento), cujos valores, nestes casos, deverão ser apurados em liquidação de sentença, em favor da Companhia lesada.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Por outro lado, o comportamento dos réus também violou os princípios fixados no artigo 37 da Constituição Federal. Em outras palavras, os réus também infringiram o artigo 11, *caput*, e inciso II, da Lei de Improbidade Administrativa:

Art. 11 - Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade e lealdade às instituições.

II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;

Flagrante a **ofensa aos princípios da administração pública**. Evidenciadas, no comportamento dos réus, a omissão e a violação aos deveres de **legalidade e lealdade às instituições**.

Aos réus agentes públicos, funcionários do Metrô, era clara a obrigação de fiscalizar a execução da obra. Não poderiam, jamais, sob qualquer argumento, desincumbir-se de tal missão.

A Lei federal n. 8.666/93 determina expressamente, na parte relativa a execução dos contratos, que:

Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição.

Neste sentido também o contrato firmado pelo Metrô e o Consórcio Via Amarela, contendo dispositivos claros sobre a forma e o modo como se dariam a fiscalização efetiva e as medidas a serem adotadas para devida correção.

Conforme exposto em detalhes nesta petição, em especial nas páginas 46 e seguintes, os agentes do Metrô simplesmente abdicaram de suas responsabilidades na fiscalização da obra.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000
www.pjc.sp.gov.br

Deliberadamente omitiram-se em seu dever de fiscalizar o bom e seguro andamento da obra e, assim, violaram os deveres de legalidade e lealdade às instituições.

Segundo FÁBIO MEDINA OSÓRIO, a deslealdade institucional traz a idéia de quebra de confiança entre administrador e administrados ou entre aquele e o Estado, na medida em que o agente público não consagra o devido cuidado no trato de interesses que não lhe pertencem⁷¹.

Essa omissão foi a postura institucional implantada no âmbito do Metrô, tolerada e, mesmo, imposta pelo demandado **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, então ocupando o cargo de Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em relação ao posicionamento que a Companhia deveria assumir frente ao contrato firmado com o Consórcio Via Amarela e ao modo como deveria se dar a fiscalização da execução da obra.

Esta foi também a orientação admitida pelo dirigente máximo do Metrô aos subordinados incumbidos de fiscalizar e acompanhar o andamento e execução da obra.

Também foi este o comportamento dos demais agentes públicos e do CVA, conforme detalhadamente exposto.

Como se sabe, o administrador público tem o dever de observar os princípios constitucionais e adequar-se rigorosamente ao ordenamento jurídico, sob pena de expor-se à responsabilização pessoal.

A Constituição Federal é o fundamento de validade de toda ordem jurídica, pelo que todos os comportamentos desconformes com ela ou aos princípios nela albergados devem ser fortemente repudiados. Não é por outro motivo que CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO dá ênfase ao descumprimento desses princípios, afirmando que:

⁷¹ “Teoria da Improbidade Administrativa”, Editora RT. São Paulo, 2007, p. 137/138.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

“Violar um princípio é muito mais grave do que transgredir uma norma. A desatenção ao princípio implica ofensa não apenas a um específico mandamento obrigatório, mas a todo o sistema de comandos. É a mais grave forma de ilegalidade ou inconstitucionalidade, conforme o escalão do princípio atingido, porque representa insurgência contra todo o sistema, subversão de seus valores fundamentais, contumélia irremissível a seu arcabouço lógico e corrosão de sua estrutura mestra.”⁷²

De acordo com o ensinamento de SILVIO ANTONIO MARQUES⁷³:

Considera-se ato de ofício aquele que o agente público deve promover independentemente de provocação. É o ato que se encontra relacionado na norma que trata das atribuições e competências do agente público.

A lei, nesse caso, coíbe duas condutas indevidas. A primeira se efetiva quando o agente público se omite temporariamente em relação à realização de atos concernentes às suas atribuições, praticando-os apenas serodidamente. No segundo caso o agente público não realiza o ato, ou seja, omite-se definitivamente, apesar de sua obrigação legal.

Portanto, conclui-se que os princípios constitucionais da legalidade e da moralidade foram flagrantemente violados pelos demandados (aí também incluídas as empresas rés, diante da norma de extensão prevista no art. 3º da Lei de Improbidade), na medida em que, bem se viu, retardaram e deixaram de praticar, indevidamente, atos de ofício.

9 – Danos Morais Difusos

Além dos prejuízos materiais causados ao patrimônio da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, e aos cidadãos individualmente considerados, moradores da região e diretamente atingidos pelo comportamento omissivo e danoso dos demandados, o caso presente evidencia que toda a população de São Paulo e, em especial, a do município da Capital, foi lesada de forma difusa, o que justifica seja ressarcida no plano moral.

⁷² *Curso de Direito Administrativo*. Ed. Malheiros, 5ª ed., 1994, p. 451

⁷³ “Improbidade Administrativa – Ação Civil e Cooperação Jurídica Internacional”, São Paulo: Saraiva, 2010, 1ª edição, página 122.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Com efeito, a ocorrência de danos morais difusos ou coletivos vem sendo reconhecida na doutrina, além de encontrar apoio inequívoco na legislação. Neste sentido, a lição de ROGÉRIO PACHECO ALVES, no livro *Improbidade Administrativa*, página 593:

“No campo dos interesses difusos, a indenizabilidade do dano moral se vê expressamente admitida pelo art. 1º da Lei da Ação Civil Pública, com a redação dada pela Lei nº 8884, de 11 de junho de 1994 (Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados...). Antes mesmo da referida alteração legislativa, a matéria já encontrava expressa previsão no art. 6º, VI, do CDC. Evidentemente ‘...se o indivíduo pode ser vítima de dano moral, não há por que não possa sê-lo a coletividade. Assim, pode-se afirmar que o dano moral coletivo é a injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos. Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção de fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico: quer isso dizer, em última instância, que se feriu a própria cultura, em seu aspecto imaterial’.(...)”

Ainda sob o enfoque da honra objetiva, tem-se aquelas condutas que, causando, ou não dano ao erário (arts. 9º, 10 e 11 da Lei de Improbidade), contribuem fundamente para o descrédito das instituições públicas, do Estado junto à sociedade, esmaecendo o vínculo de confiança que deve existir entre ela e os exercentes do poder político, degenerando-o de modo a colocar em xeque a própria segurança das relações sociais e disseminando entre os indivíduos, sobretudo entre os menos favorecidos economicamente, o nefando sentimento de impunidade e de injustiça social. Aviltando, enfim, o próprio sentimento de cidadania. Detectada tal característica do ímprobo, vale dizer, a sua elevada repercussão negativa no meio social – para o que concorrerá não a magnitude da lesão mas também a própria relevância política do agente ímprobo e o grau de confiança nele depositada pelo povo – deve-se reconhecer o dano moral difuso.”

De acordo com os elementos de convicção carreados para os autos, e em especial o minucioso e bem elaborado Relatório Técnico do IPT, imediatamente após o colapso, alguns

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

trabalhadores que atuavam na obra invadiram a pista local da Marginal Pinheiros e conseguiram com muita dificuldade interromper o trânsito.

A polícia foi acionada e rapidamente fechou as duas pistas da Marginal Pinheiros, a local e a expressa (15h25min). Equipes da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) começaram a liberar lentamente algumas faixas, mas logo depois ambas as pistas voltaram a ser interditadas para o tráfego de veículos. Em razão do acidente, a CET registrou trânsito recorde daqueles doze primeiros dias do ano: 144km.

A população ainda não tinha conhecimento da extensão do colapso. Muito menos no canteiro de obras. Segundo anotaram os peritos do IPT, *“correu-se um grande risco, pois a liberação das vias só poderia ser autorizada com pleno conhecimento de causa. Isso é mais uma decorrência da precariedade de planos de emergência e de gerenciamento de crise, tanto em relação aos gestores da obra como em relação a todos os demais poderes envolvidos nesse acidente”*.⁷⁴



⁷⁴ A imagem desta página e da seguinte compõem o Laudo do IPT.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000
www.pjc.sp.gov.br

O Corpo de Bombeiros foi acionado e, de forma a arriscar a vida de seus componentes, diante das precárias condições de estabilidade do terreno, deu início a busca dos atingidos pelo colapso e afundamento do terreno. Segundo o Relatório do IPT (página 229):

Em razão de chuva leve na região e devido ao risco de novos processos de instabilização do terreno, as buscas foram suspensas no início da noite daquela sexta-feira e reiniciadas no dia seguinte logo de manhã. (...) A Defesa Civil ainda se concentrou na identificação e cadastramento das moradias com risco estrutural e no apoio às famílias que foram desalojadas. Segundo os jornais, o Corpo de Bombeiros chegou a contar nos dias seguintes com 30 homens, dez viaturas e dois cães.

Horas após o afloramento do colapso em superfície, trabalhadores da obra, transeuntes, moradores de casas próximas e trabalhadores da região ainda percorriam o local acidentado livremente ficando expostos a riscos, sem que houvesse faixas de interdição e bloqueios ou pessoas do CVA responsáveis pela segurança da obra, controlando e evitando o acesso de curiosos ao local sinistrado. Isso também foi mais uma decorrência da precariedade de planos de emergência e gerenciamento de crise.



PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

A tragédia movimentou diversas autoridades e delas exigiu esclarecimentos e pronta atuação. Durante todo o decorrer do dia manifestaram-se o prefeito da cidade, o governador do Estado, o secretário estadual de Transportes Metropolitanos, o presidente e o gerente de engenharia do Metrô.

Jornais de circulação nacional dedicaram ampla cobertura à tragédia ocorrida na Estação Pinheiros da Linha 4 – Amarela do Metrô. O IPT cuidou de coletar e reunir todas as reportagens publicadas durante o período de janeiro a agosto de 2007, totalizando cerca de 750 notícias (Anexo C1.1 – disco de mídia juntada a fls. 570).

Como consequência do colapso estrutural do túnel-estação, o IPT Instituto de Pesquisas Tecnológicas consignou em seu Relatório Técnico (n. 99 642-205 – páginas 231/232), que seis caminhões e dois carros caíram na cratera, equipamentos da AES Eletropaulo foram avariados ou completamente perdidos.

A Eletropaulo informou que trechos das ruas Sumidouro, Cardeal Arcoverde, Teodoro Sampaio, Paes Leme, Capri, Gilberto Sabino e Marginal Pinheiros ficaram sem energia elétrica devido ao acidente.

Mais de 200 pessoas foram deslocadas de suas residências e instaladas em hotéis. Cerca de 94 imóveis – entre comerciais e casas de famílias – sofreram algum tipo de intervenção.

Mais de 50 imóveis – entre comerciais e casas de famílias – foram interditados, incluindo um prédio de treze apartamentos. Treze imóveis foram condenados pela Defesa Civil, incluindo sete que foram demolidos.

A Comgás também suspendeu a distribuição de gás na região, causando intensos transtornos a centenas ou milhares de pessoas. A Telefônica informou que, devido ao acidente, um cabo foi rompido e cerca de 100 pessoas ficaram sem serviços de telefonia.

Segundo a Sabesp, ocorreu um rompimento de uma rede na Rua Capri, o que interrompeu o abastecimento de água das Ruas

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Amaro Cavaleiro, Eugênio de Medeiros, Gilberto Sabino, Conselheiro Pereira e Paes Leme.

O trânsito da cidade ficou bastante prejudicado. A pista expressa da Marginal Pinheiros, interditada desde sexta-feira (12/01/2007), foi liberada no dia 15, mas a pista local só foi completamente liberada no dia 29, permanecendo entretanto ainda bloqueada durante a madrugada.

Um ônibus, integrante do sistema de transporte público coletivo da Capital (linha 177Y) foi “engolido” pela cratera que se abriu na Rua Capri. As quatro pessoas que estavam em seu interior – o motorista e três passageiros – morreram.

A “tragédia anunciada”, conforme referência feita na época por alguns jornais, drama até hoje vivido por milhares de pessoas em virtude dos traumas provocados, fruto da incúria, da omissão, do deliberado descumprimento dos deveres de ofício, da irresponsabilidade dos demandados – agentes públicos do Metrô e as construtoras integrantes do Consórcio Via Amarela – demonstrou aos munícipes de São Paulo que não há segurança alguma na simples conduta de se locomover por ônibus pelas ruas da cidade. A lotação, cara e desconfortável, também pode ser tragada por uma “cratera do Metrô”.



Figura 30 - Imagem capturada de uma das câmeras de segurança do Edifício Passarelli no instante do colapso. A seta no canto esquerdo da imagem mostra o aparecimento de trincas formadas na superfície do terreno durante o colapso do túnel. **A** = reação das pessoas que não tinham contato visual com a obra (provavelmente reagiram após intenso barulho e vibração no local). **B** e **C** = pessoas que tinham contato visual com a obra começaram a correr segundos antes da reação das pessoas que estavam localizadas no estacionamento do Edifício Passarelli.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Pior que isso, os agentes do Metrô, o **CONSÓRCIO VIA AMARELA** e empresas **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ** e **ALSTOM**, cumpriram a façanha de evidenciar ao povo paulista que uma atividade simples e corriqueira, como caminhar pela calçada, é bem mais perigosa do que se poderia imaginar, um comportamento de extremo risco. Nada garante que o chão não fugirá subitamente de seus pés, que um pai de família ou algum ente querido não será “engolido” por uma inesperada cratera de 80 metros de diâmetro em plena rua.



Figura 31 - Imagem capturada de uma das câmeras de segurança do Edifício Passarelli. Em destaque, pessoa que transitava na rua Capri em direção ao portão principal do canteiro de obra do Poço Capri e Estação Pinheiros (o portão que aparece em destaque na imagem é do acesso ao estacionamento do Edifício Passarelli feito pela rua Capri). As imagens mostram o primeiro momento que a pessoa reage diante da formação do grande buraco que se abriu na rua, pois pela posição, essa pessoa não teria condição de ver o que **ocorria** dentro do canteiro.

Duas pessoas que caminhavam pela calçada também morreram, engolidas pela cratera.

De acordo com os peritos do IPT, também foram *“significativos os prejuízos financeiros e sociais resultantes do atraso das obras”*. De fato, o **atraso das obras** para conclusão da Linha 4 do Metrô – Amarela, decorrente da conduta ilícita dos demandados, **é fato igualmente concreto e incontestável**.

Em diligência de inspeção realizada pela Promotoria no último dia 19 de março⁷⁵, foi possível constatar que as obras, que

⁷⁵ Fls. 1.334/1.345 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

deveriam estar encerradas em novembro de 2008, somente estarão concluídas em junho de 2010 (a “obra bruta”). A Estação Pinheiros, segundo os engenheiros do Metrô presentes à inspeção, somente será entregue para utilização efetiva do cidadão em agosto de 2010. Um atraso de 1 ano e 9 meses!

Resta assim evidenciado o prejuízo social – e por consequência o dano moral causado a milhares de pessoas – sobretudo da cidade de São Paulo, extremamente carente de transporte público, em que seres humanos, sobretudo os menos favorecidos, são transportados em ônibus e microônibus sempre superlotados e em péssimas condições, fato público e notório. Sem dúvida, tal aspecto corrobora o vultoso prejuízo social provocado pela conduta ilícita dos réus.

De fato, por conta do comportamento ilícito dos demandados, milhares de pessoas deixaram de usufruir os benefícios da Linha 4-Amarela do Metrô, um empreendimento prioritário para a região metropolitana da cidade de São Paulo, e deixaram também de se beneficiar pela integração do sistema metroviário com os outros diversos meios de transporte.

A consequência desse atraso também interfere com o trânsito de superfície, dificultando outro benefício social, que é a redução do tempo despendido pela população paulistana nos seus deslocamentos, impossibilitando maior dedicação a atividades como trabalho, educação, lazer, esporte e cultura, e assim impedindo melhor qualidade de vida.

O sistema metroviário também permite o aumento da velocidade dos demais meios de transporte, além de reduzir acidentes de trânsito, gastos com o consumo de combustíveis provenientes de fontes não-renováveis, e com a manutenção e expansão das vias públicas, além de ser importante fator na redução de poluentes.

Difícil não admitir seja este, o da “cratera do Metrô”, o caso típico em que se justificam danos morais difusos, em que plenamente evidenciado o enorme prejuízo social, em que a confiança nas instituições e o direito constitucional à segurança foram dramaticamente abalados pelo comportamento ilícito dos réus.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

É para casos como este que, como uma luva, cabe a ponderação de ROGÉRIO PACHECO ALVES, em seu livro *Improbidade Administrativa*, acima mencionado:

*Ainda sob o enfoque da honra objetiva, tem-se aquelas condutas que, causando ou não dano ao erário (arts. 9º, 10 e 11 da Lei de Improbidade), contribuem fundamentalmente para o descrédito das instituições públicas, do Estado junto à sociedade, esmaecendo o vínculo de confiança que deve existir entre ela e os exercentes do poder político, degenerando-o de modo a colocar em xeque a própria segurança das relações sociais e disseminando entre os indivíduos, sobretudo entre os menos favorecidos economicamente, o nefando sentimento de impunidade e de injustiça social. Aviltando, enfim, o próprio sentimento de cidadania. Detectada tal característica do ímprobo, vale dizer, a sua elevada repercussão negativa no meio social – para o que concorrerá não a magnitude da lesão mas também a própria relevância política do agente ímprobo e o grau de confiança nele depositada pelo povo – deve-se reconhecer o **dano moral difuso**.”*

Como visto, os fatos narrados neste trabalho não acarretaram somente danos de natureza patrimonial. Deles também decorreu um dano difuso, abstrato, correspondente à grave ofensa à moralidade da Administração Pública e à dignidade do povo paulista, sob a perspectiva do que ficou nacionalmente conhecido como “a cratera do Metrô”.

Os traumas provocados na população em geral não se apagarão. O comportamento dos agentes públicos e das empresas construtoras, todos aqui demandados, foi manifestamente contrário e em desacordo com a Constituição e as leis, ferindo profundamente o sentimento de cidadania, ao revelar completa desconsideração e descaso com a segurança da população e de seus haveres.

A inobservância do elementar dever de retidão de conduta, caracterizada pelo zelo e rigor no desempenho de suas atividades, públicas e de interesse público – e aqui nos referimos à atividade de construção de estações de metrô em cidade densa e

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

populosa – sem dúvida alguma gera na coletividade sentimentos de abandono e total insegurança e desapontamento, de descrédito nas instituições e nas autoridades.

E é justamente esse sentimento de abandono, de insegurança e desapontamento que caracterizam, de maneira precisa, a ocorrência de **dano moral**, conceito que compreende todo o tipo de ofensa “*ao decoro, à paz interior (...) aos sentimentos afetivos de qualquer espécie*”⁷⁶.

Interesses sociais assim ofendidos constituem forte agravo à dignidade de todos os cidadãos.

No caso em exame, a conduta dos demandados, violando os princípios da legalidade e da moralidade, representou sério gravame a altos valores sociais e gerou prejuízo moral aos administrados, atingindo-lhes a dignidade cívica, o sentimento ético, o direito à segurança e a confiança que depositaram nas autoridades, nos agentes públicos e também nos particulares a serviço do interesse público.

Pois bem. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito. É o que preceitua o artigo 186 do Código Civil.

Embora os danos tratados neste tópico sejam de natureza extrapatrimonial, sua reparação há de ser feita em dinheiro. E diante dos fatos minuciosamente descritos neste trabalho, revela-se clara a gravidade do comportamento dos demandados: a indenização por dano moral deve ser expressiva.

Pois sabido que prejuízos éticos e morais, decorrentes de uma conduta ilícita, podem ser até mesmo maiores do que sua repercussão patrimonial. É o que ocorre no presente caso.

O grande número de pessoas ofendidas – correspondente a toda a coletividade paulista e, em especial, da cidade de São Paulo – é fator que exaspera a responsabilidade dos demandados, valendo destacar que todos eles, agentes públicos do Metrô **LUIZ**

⁷⁶ “O dano moral e sua reparação”, Wilson Melo da Silva, 3ª. Ed. Forense, pág. 2

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

CARLOS FRAYZE DAVID, MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO, JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO, CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO, JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA e GERMAN FREIBERG e codemandados **CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA)**, e empresas que o integram **COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT), CONSTRUTORA OAS LTDA., CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A, CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A, CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A, e ALSTOM TRANSPORT S/A** são responsáveis pelo dano moral difuso causado a todo o povo paulista.

Por tudo isso, e considerando a extensão do dano (Código Civil, artigo 944), já fartamente relatada neste trabalho, e o potencial econômico das construtoras demandadas⁷⁷, o Ministério Público atribui aos prejuízos morais suportados pela coletividade quantia não inferior a 30% do valor do contrato firmado para a construção do Lote 2 Pinheiros da Linha 4 – Amarela do Metrô⁷⁸, ou seja, **R\$ 232.030.903,60** (duzentos e trinta e dois milhões, trinta mil, novecentos e três reais e sessenta centavos), cifra econômica que se afigura suficiente para atuar, em relação aos responsáveis, como fator de inibição de conduta ilícita futura.

Consigna-se que este percentual (30% do valor contratado) também corresponde à “garantia de boa execução contratual”, ou garantia de bom desempenho, prestada pelo Consórcio Via Amarela para este Contrato 4130121202 – Lote 2 (cf. fls. 26 e 77 do Apenso 2-K - Cláusula 13.3.1 das Condições Gerais do Contrato, e Item 8 das Condições Especiais do Contrato).

Quanto ao potencial econômico, importante e útil registrar que **o valor de R\$ 232.030.903,60 corresponde a apenas 1,5% das receitas anuais** das empreiteiras integrantes do Consórcio Via

⁷⁷ TJSP - Apelação n. 7.358.328-3 - 37ª Câmara de Direito Privado – 07/10/2009.

⁷⁸ Contrato n. 4130121202 (Apenso 2-K) - Companhia do Metropolitano de São de São Paulo – Metrô e o CONSÓRCIO VIA AMARELA celebrado em 1º de outubro de 2003, e aditado para elevação do valor em 01/12/2006, atingindo o total de **R\$ 773.436.345,33** (setecentos e setenta e três milhões, quatrocentos e trinta e seis mil, trezentos e quarenta e cinco reais e trinta e três centavos)

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Amarela – que estão entre as maiores construtoras do mundo –, a CBPO-Odebrecht, Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Queiroz Galvão, OAS e Alstom. Juntas, elas têm receitas anuais que giram em torno de **R\$ 15 bilhões**.

A propósito – e considerando outro critério sugerido pela doutrina e por vezes estimado pela jurisprudência – importante fazer aqui algumas alusões à atuação das construtoras responsáveis pelo dano moral difuso.

Logo após o ilícito e suas nefastas conseqüências, o **CONSÓRCIO VIA AMARELA e empresas CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM** procuraram atribuir a culpa às “fortes chuvas das últimas semanas”.

Nesse sentido, segue trecho do comunicado oficial divulgado pelo Consórcio Via Amarela em 13/01/2007 ⁷⁹:

“As fortes chuvas das últimas semanas que assolaram a capital paulista com grande intensidade e duração levam a indícios de que teriam causado uma reação anômala e inesperada no maciço de terra em que se encontra a obra, provocando o seu repentino colapso e conseqüente desmoronamento”.

Zombaram, faltaram com a verdade em nota pública oficialmente divulgada e subestimaram a inteligência da população.

A nota oficial teve ampla divulgação e, por isso, não passou despercebida. Em artigo publicado na *Folha de S. Paulo* em 17 de janeiro de 2007, sob o título “Cratera em SP”, o jornalista Elio Gaspari descreveu bem o comportamento assumido pelas empreiteiras, ora rés:

“(...) As cinco maiores construtoras de obras públicas do país desmoronaram às margens do rio Pinheiros, em São Paulo. Como no caso dos aeroportos, desmoronou a capacidade das empresas de falar sério e de manter uma relação respeitosa com a população.

⁷⁹ Disponível em <http://noticias.terra.com.br/brasil/interna/0,,OI1346487-EI8221.00.html>. Veja-se também páginas 6, 9, 13 e 24 do Anexo C-1 do Relatório Técnico nº 99 642-205 – disco de mídia juntado a fls. 570 do inquérito civil.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

O consórcio da obra do metrô paulista é formado por cinco empresas de engenharia que juntas faturam anualmente US\$ 3,5 bilhões. São gente grande: Odebrecht, Queiroz Galvão, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e OAS. Demoraram um dia inteiro para falar do desastre e, quando o fizeram, passaram a responsabilidade às chuvas do Padre Eterno.

Ofendendo a inteligência alheia, disseram também o seguinte:

‘O Consórcio Via Amarela lembra que, apesar da qualidade do projeto e dos cuidados na execução da obra, trata-se de atividade classificada no grau de risco 4, o mais alto na escala de risco do Ministério do Trabalho’.

Só um dos mortos no desmoronamento tinha relações trabalhistas com as empreiteiras. Os demais eram transeuntes que, de acordo com qualquer escala de perigo, deveriam correr risco zero ao andar numa rua da cidade. Se um diretor da Odebrecht (líder do consórcio) estivesse a caminho do psiquiatra na rua Capri e terminasse seus dias na cratera da Via Amarela, ele não estaria numa área de grau 4. Assim como não estava a aposentada Abigail Rossi de Azevedo, que ia ao médico.

O tom pedagógico da nota é impertinente. Poderia ser rephraseado assim: ‘O Consórcio Via Amarela deveria ter lembrado que sua obra colocara no nível 4 de risco as pessoas que passavam por perto’. Eram cidadãos que não faziam a menor idéia do perigo que corriam. Se fizessem, tomariam outro caminho.

A primeira informação de que havia uma van no escombros surgiu três horas depois do desabamento. A cooperativa de transportes que perdera o rastro do seu veículo informou que um sinal de rádio localizava-o naquela cratera, a 28 metros de profundidade. Durante cerca de seis horas, tanto o consórcio como os poderes do Estado e do município fizeram acrobacias para soterrar o tamanho do desastre, como se tivessem poderes para isso. Preferiam discutir o cumprimento do prazo da obra. Do lado do consórcio, nenhum grão-empreiteiro, daqueles que jantam no Alvorada e almoçam no BNDES, botou o rosto na vitrine”.

Depois das “fortes chuvas”, o **CONSÓRCIO VIA AMARELA** e empresas **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ** e **ALSTOM** alegaram, de acordo com laudo que encomendaram, que a tragédia foi causada por uma **gigantesca rocha**, medindo mais de 12 metros e pesando mais de 15 mil toneladas, situada acima da caverna da estação,

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

onde provocou uma ruptura. Ninguém sabia da existência da rocha. Ela “não foi detectada” porque, “**devido ao acaso**”, as investigações “não foram realizadas dentro de uma profunda depressão que divide o cume em duas ou mais partes”⁸⁰.

E quando proprietários, moradores e demais pessoas da região prejudicadas pelo desmoronamento bateram às portas do Poder Judiciário para reclamar seus direitos, sua moradia destruída, suas perdas e danos, o pouco que possuíam, o que encontraram foi uma ferrenha resistência por parte daquelas que figuram entre as maiores construtoras do mundo, as seis empresas integrantes do Consórcio Via Amarela: **CBPO, OAS, QUEIROZ GALVÃO, CAMARGO CORRÊA, ANDRADE GUTIERREZ e ALSTOM**

Pessoas simples e pacatas que perderam seu lar, famílias mal acomodadas em moradias provisórias e de aluguel, beneficiárias de “assistência judiciária gratuita”, brigam ainda hoje com o Consórcio Via Amarela em processos judiciais pelas varas cíveis da capital paulista.

Apesar de seu vasto poderio econômico, o **Consórcio Via Amarela** – integrado por empresas que estão entre as maiores do mundo, com receita anual girando em torno de **R\$ 15 bilhões** –, resiste bravamente e não aceita pagar um único tostão aos desabrigados e molestados por sua incúria, omissão e ganância.

Resiste o **Consórcio Via Amarela** valendo-se de recursos, agravos, embargos, exceções. Procura desincumbir-se de seu dever, fazendo o chamamento do Estado de São Paulo aos processos em que é acionado e, subsidiariamente, vale-se da denúncia da lide ao mesmo ente público.

Nessas ações, sustenta o Consórcio Via amarela que a responsabilidade do Estado de São Paulo é objetiva e solidária. Argumenta que o Estado tem participação na obra, principalmente pelo poder de fiscalização. Diz que é o Estado, na condição de gestor, o primeiro responsável pelos danos suportados por terceiros. Que é direito

⁸⁰ Este primeiro laudo apresentado pelo Consórcio Via Amarela está juntado no Apenso 6; as expressões reproduzidas estão a fls. 132 do laudo referido.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

seu (do **CVA** e construtoras que o integram com **receita anual de R\$ 15 bilhões**) “*desincumbir-se do ônus de adimplir a obrigação que se viu compelido por culpa dos demais co-devedores [o Metrô e o Estado de São Paulo...]”*⁸¹.

Como dito, a dignidade de todos os cidadãos foi profundamente ultrajada, justificando plenamente a reparação moral nos termos pleiteados.

10 – Danos Patrimoniais Difusos

Dispõe a Súmula n. 37 do Superior Tribunal de Justiça: “***São cumuláveis as indenizações por dano material e dano moral oriundos do mesmo fato***”.

⁸¹ Neste sentido o v. acórdão proferido nos Embargos de Declaração n. 630.134.4/7-01, figurando como **Embargante o Consórcio Via Amarela**: “*Fundamentos e objetivos dos declaratórios: prequestionamento, bem como aclarar o acórdão, tendo em vista que a responsabilidade do Estado independeria da demonstração de culpa, sendo objetiva, direta e solidária. Acrescenta que a responsabilidade estatal pelos danos causados persiste ainda que tenha transferido a exploração do serviço público ao Metrô por contrato administrativo, ante seu papel de gestor e fiscal da obra, não se tratando de mero direito do autor demandá-lo ou não, mas efetivo direito do réu de desincumbir-se do ônus de adimplir a obrigação que se viu compelido por culpa dos demais co-devedores (CPC, artigo 77, I I I , cc. 80 e 472). Pede a aplicação expressa dos artigos 37, § 6º, 174, caput, e 175, caput, CF, artigos 6º, inc. V I I I , 10, I I , e 70, Lei 8666/93, art. 31, § único, Lei 8987/95, e artigo 265 do CC*”. Confira-se também os diversos recursos, agravos, exceções, e embargos interpostos pelo **Consórcio Via Amarela** objetivando desincumbir-se de sua obrigação de pagar o que deve: Agravo de Instrumento 994093511225 (6395024000), Agravo de Instrumento 994090153540 (8789065100), Agravo de Instrumento 9587025300, Embargos de Declaração 5984514101, Embargos de Declaração 6504114801, Exceção de Suspeição 1794330800, Agravo de Instrumento 5984514000, Agravo de Instrumento 6504114600, Agravo de Instrumento 6301344500, Embargos de Declaração 6301354101, Embargos de Declaração 6172404501, Embargos de Declaração 6014684301, Embargos de Declaração 6125724301, Embargos de Declaração 6326334901, Agravo de Instrumento 6172404300, Agravo de Instrumento 6301354000, Agravo de Instrumento 6014684100, Agravo de Instrumento 6326334700, Agravo de Instrumento 8824515900, Agravo de Instrumento 6125724100, Embargos de Declaração 5378814701, Embargos de Declaração 5592104701, Agravo de Instrumento 8470845700, Embargos de Declaração 5612844301, Embargos de Declaração 5334014901, Embargos de Declaração 1194534016, Agravo de Instrumento 7978235200, Agravo de Instrumento 8040585400, Agravo de Instrumento 5592104500, Agravo de Instrumento 1194534004, Agravo de Instrumento 5378814500, Embargos de Declaração 7437895002, Agravo de Instrumento 5612844100, Agravo de Instrumento 7437895600, Agravo de Instrumento 5334014700, Embargos de Declaração 6532775202.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

Conforme já relatado, em razão do desabamento das obras intenso congestionamento foi verificado. Diversas avenidas e ruas foram interditadas para o tráfego de veículos pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), entidade vinculada ao Município de São Paulo.

Segundo levantamento efetuado pela CET a pedido do Ministério Público, o desabamento das obras produziu, no período de 12/01/2007 a 16/01/2007, um **congestionamento de 79,6 km** que atingiu a Marginal Pinheiros, a Rua Paes Leme, Rua Ofélia, Rua Eugênio de Medeiros, Rua Sumidouro, Rua Capri, Rua Ferreira de Araújo, Rua Padre Carvalho, Rua Gilberto Sabino, Av. Brigadeiro Faria Lima, Av. 23 de Maio, Av. Juscelino Kubitschek, Av. dos Bandeirantes, Marginal Tietê, Av. Rebouças, Av. Rubem Berta, Av. Nove de Julho, Av. Eusébio Matoso, Av. Francisco Morato, Ponte Bernardo Goldfarb, Túnel Fernando Vieira de Melo, prejudicando, com a interrupção e lentidão no tráfego, **63.934 veículos e 123.839 pessoas**, considerada a estimativa média de ocupação dos veículos envolvidos nas interrupções e congestionamentos (fls. 826/859).

Verifica-se, portanto, que a conduta ilícita dos réus acarretou a paralisação e lentidão no fluxo de veículos.

O trânsito na cidade de São Paulo, em circunstâncias normais, é uma crescente fonte de transtornos com forte repercussão financeira para as pessoas que aqui habitam e trabalham. Assim, sua fluidez torna-se valor que ganha importância a cada dia e cuja preservação, em benefício de toda a coletividade, se impõe.

Em outras palavras, a conduta ilícita assumida pelos demandados, detalhadamente descrita neste trabalho, por ter afetado também as condições de tráfego, lesou milhares de pessoas que foram obrigadas a ficar paradas por preciosas horas em congestionamento anormal, por eles provocado. Danos emergentes e lucros cessantes foram suportados por todas essas pessoas.

Aqui também, em matéria de danos patrimoniais difusos, aplica-se a norma basilar de nosso sistema jurídico, sobre a qual está fundado o princípio da responsabilidade civil: todo aquele que violar

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

o direito e causar dano a outrem responderá por sua reparação. Código Civil.

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

A responsabilização civil pelo dano causado a terceiros aplica-se não apenas às lesões individuais, mas também às coletivas (morais, conforme explicitado no tópico anterior desta petição, e também patrimoniais, objeto deste tópico), que de igual modo merecem a proteção do legislador e do sistema jurisdicional.

Anteriormente à Lei n. 7.347/85, a proteção judicial dos interesses difusos e coletivos era extremamente precária, tendo em vista a falta de mecanismos legais definindo quem poderia legitimamente pleitear a reparação do dano dirigido contra toda a coletividade. Após o advento da mencionada lei, nas várias áreas que menciona, tornou-se possível ao Ministério Público e às entidades colegitimadas reivindicar em juízo a reparação de interesses difusos e coletivos lesados, sejam eles morais ou patrimoniais.

A conduta ilícita dos demandados trouxe como consequência um grande congestionamento e interrupção do trânsito em importantes avenidas e ruas desta capital, por vários dias, causando prejuízos patrimoniais a um número indeterminado de pessoas e a toda a coletividade, atentando, conforme foi demonstrado, contra a fluidez do trânsito.

Essa lesão aos interesses difusos, violados pelos demandados, também há de ser reparada. As consequências do ato lesivo foram graves, repercutindo no congestionamento e interrupção do trânsito e, sob este específico aspecto, atingiu grande número de pessoas.

Conforme cálculo já referido, desenvolvido pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), cerca de 123.839 pessoas foram diretamente prejudicadas pelo ato ilícito dos demandados. Este número se amplia bastante, se também levado em consideração o número de pessoas indiretamente envolvidas, como aquelas que tiveram que suportar os atrasos de quem ficou retido no congestionamento,

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

assim como aquelas que dependiam dos coletivos para se locomoverem e cumprir seus compromissos.

Deve ser considerado, também, conforme trabalho de fls. 826/859, que um congestionamento gera um custo operacional e um custo social, que são quantificados mediante a utilização do valor médio do salário-hora dos trabalhadores usuários de automóveis, ônibus e caminhões, em conjugação com o consumo adicional de combustível decorrente da paralisação e lentidão provocadas, a ser multiplicado pela duração e extensão do congestionamento.

O trabalho elaborado pela CET constatou a ocorrência de dano equivalente a **R\$ 1.241.530,05 (um milhão, duzentos e quarenta e um mil, quinhentos e trinta reais e cinco centavos)**, conforme resumidamente se vê do quadro abaixo (fls. 827).

Data	Lentidão (Km)	Custo em R\$	Nº de veículos	Nº de pessoas
12/01/07	33,8	482.916,70	31.484	61.016
13/01/07	5,7	196.225,35	4.300	8.325
14/01/07	1,4	19.279,00	1.067	2.065
15/01/07	18,4	218.586,00	12.933	25.039
16/01/07	20,3	324.523,00	14.150	27.394
TOTAL	79,6	1.241.530,05	63.934	123.839

Também responsáveis por esse dano patrimonial difuso e devem arcar com os prejuízos os agentes públicos do Metrô **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID, MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO, JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO, CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO, JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA e GERMAN FREIBERG** e as pessoas jurídicas **CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA), COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT), CONSTRUTORA OAS LTDA., CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A, CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A, CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A, e ALSTOM TRANSPORT S/A.**

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

11 – O PEDIDO

Em face de tudo o quanto acima foi exposto, distribuída e autuada esta com os documentos que a instruem na forma do artigo 283 do Código de Processo Civil, constantes do **inquérito civil n. 035/2007** (composto de 6 volumes de autos principais e 90 apensos⁸²), requer o Ministério Público a Vossa Excelência se digne receber a presente inicial, e ainda:

1. Ordenar a prévia intimação da **Fazenda Pública do Estado de São Paulo** e da **Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô**, para integrarem a lide nos termos do artigo 17, §3º, da Lei Federal 8.429/92;

2. Ordenar a notificação dos réus para que apresentem, querendo, manifestação prévia e, recebida a inicial, sejam eles citados para contestarem a ação no prazo legal, sob pena de revelia;

3. Sejam as intimações do autor feitas pessoalmente, mediante entrega e vista dos autos na **Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social da Capital**, situada na **Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo**, dado o disposto no art. 236, §2º do CPC e art. 224, inciso XI da Lei Complementar Estadual nº 734, de 26 de novembro de 1993;

4. Deferir a produção de todas as provas em Direito admitidas, notadamente pericial, testemunhal, depoimento pessoal, juntada de documentos novos e tudo o mais que se fizer mister à demonstração cabal dos fatos articulados na presente inicial;

5. Considerando os atos de improbidade administrativa praticados, seja julgada **PROCEDENTE** a presente ação para o fim de:

a) condenar 1- **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, 2- **MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO**, 3- **JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO**, 4- **CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO**, 5- **JELSON ANTONIO SAYEG DE**

⁸² V. certidão de fls. 1.331/1.332, com a descrição do conteúdo de cada um dos apensos.

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

SIQUEIRA e 6- GERMAN FREIBERG, e as pessoas jurídicas **7- CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA)**, **8- COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT)**, **9- CONSTRUTORA OAS LTDA.**, **10- CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A**, **11- CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A**, **12- CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A**, e **13- ALSTOM TRANSPORT S/A**. nos termos do artigo 12, incisos II e III, da Lei Federal 8.429/92, a solidariamente ressarcirem os cofres da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, no valor de **R\$ 6.550.000,00** (valor do contrato n. 4006725202 firmado entre o Metrô e o IPT), além daqueles resultantes de despesas com indenizações por danos patrimoniais e extrapatrimoniais, honorários advocatícios, custas e despesas processuais (naquelas causas em que o Metrô foi judicialmente acionado por ambulantes, proprietários e moradores da região atingida pelo desmoronamento e efetivamente despendeu recursos), cujos valores, nestes casos, deverão ser apurados em liquidação de sentença⁸³ (ou informados pelo Metrô no curso desta ação), com a devida correção e juros compostos na forma legal;

b) condenar **1- LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, **2- MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO**, **3- JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO**, **4- CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO**, **5- JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA** e **6- GERMAN FREIBERG** pela prática de atos de improbidade administrativa previstos no artigo 10, *caput*, e artigo 11, *caput*, e inciso II, da Lei n. 8.429/92, impondo-lhes as sanções de perda da função pública que eventualmente estiverem ocupando, suspensão dos direitos políticos de 5 a 8 anos, pagamento de multa civil de até 2 vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual sejam sócios majoritários, pelo prazo de 5 anos, com base no artigo 12, incisos II e III, da Lei Federal n. 8.429/92; e

c) condenar as pessoas jurídicas **1- CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA)**, **2- COMPANHIA BRASILEIRA DE**

⁸³ Nos termos do art. 475-A e seguintes do Código de Processo Civil

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT), 3- CONSTRUTORA OAS LTDA., 4- CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A, 5- CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A, 6- CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A, e 7- ALSTOM TRANSPORT S/A. pela prática de atos de improbidade administrativa previstos no artigo 10, *caput*, e artigo 11, *caput*, e inciso II, c.c. artigos 3º e 5º, da Lei n. 8.429/92, impondo-lhes as sanções de pagamento de multa civil de até 2 vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual sejam sócios majoritários, pelo prazo de 5 anos, com base no artigo 12, incisos II e III, da Lei Federal n. 8.429/92.

6. Considerando os danos morais difusos, seja igualmente julgada PROCEDENTE a presente ação para o fim de condenar 1- **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, 2- **MARCO ANTONIO BUONCOMPAGNO**, 3- **JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO**, 4- **CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO**, 5- **JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA** e 6- **GERMAN FREIBERG**, e as pessoas jurídicas 7- **CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA)**, 8- **COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT)**, 9- **CONSTRUTORA OAS LTDA.**, 10- **CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A**, 11- **CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A**, 12- **CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A**, e 13- **ALSTOM TRANSPORT S/A**. a reparar, também solidariamente, os prejuízos que causaram ao povo de São Paulo, no valor de **R\$ 232.030.903,60** (duzentos e trinta e dois milhões, trinta mil, novecentos e três reais e sessenta centavos), com a devida correção monetária e juros compostos na forma legal, a ser revertido ao Fundo Estadual de Reparação dos Interesses Difusos Lesados, nos termos da Lei Estadual n. 6.536, de 13 de novembro de 1989, e do artigo 13 da Lei n. 7.347/85;

7. Considerando os danos patrimoniais difusos, seja igualmente julgada PROCEDENTE a presente ação para o fim de condenar 1- **LUIZ CARLOS FRAYZE DAVID**, 2- **MARCO**

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DA CAPITAL

Rua Riachuelo, 115, 7º andar, Centro – São Paulo – tel. 3119-9000

www.pjc.sp.gov.br

ANTONIO BUONCOMPAGNO, 3- JOSÉ ROBERTO LEITE RIBEIRO, 4- CYRO GUIMARÃES MOURÃO FILHO, 5- JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA e 6- GERMAN FREIBERG, e as pessoas jurídicas 7- CONSÓRCIO VIA AMARELA (CVA), 8- COMPANHIA BRASILEIRA DE PROJETOS E OBRAS – CBPO ENGENHARIA LTDA. (GRUPO ODEBRECHT), 9- CONSTRUTORA OAS LTDA., 10- CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A, 11- CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO CAMARGO CORRÊA S/A, 12- CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A, e 13- ALSTOM TRANSPORT S/A. a reparar, também solidariamente, os prejuízos que causaram ao povo do município de São Paulo, sob o específico aspecto do congestionamento e interrupção do trânsito ocasionados, que de forma direta e indireta atingiu o patrimônio de elevado e indeterminado número de pessoas, conforme cálculo desenvolvido pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), no valor de **R\$ 1.241.530,05** (um milhão, duzentos e quarenta e um mil, quinhentos e trinta reais e cinco centavos), com a devida correção monetária e juros compostos na forma legal, a ser também revertido ao Fundo Estadual de Reparação dos Interesses Difusos Lesados, nos termos da Lei Estadual n. 6.536, de 13 de novembro de 1989, e do artigo 13 da Lei n. 7.347/85.

Dá-se a causa o valor de **R\$ 239.822.433,65** (duzentos e trinta e nove milhões, oitocentos e vinte e dois mil, quatrocentos e trinta e três reais e sessenta e cinco centavos).

São Paulo, 29 de março de 2010.

Saad Mazloun

Promotor de Justiça do Patrimônio Público e Social da Capital