



Cooperativa quer suspender obra do metrô em São Paulo

A Transcooper, cooperativa do microônibus soterrado na sexta-feira (12/1) na cratera aberta por causa do acidente nas obras da linha 4 do Metrô de São Paulo, entrou com ação na Justiça para suspender a construção e anular o contrato assinado entre o Metrô (Companhia do Metropolitano de São Paulo) e as empresas do Consórcio Via Amarela.

O pedido foi distribuído para o juiz Luiz Paulo Aliende, da 5ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo, informa o jornal **O Estado de S. Paulo**.

A Transcooper é representada pelo advogado **Bension** Coslovsky. Ele argumentou que “a metodologia na construção dessa obra pública não se adapta ao local”. Também afirmou que “o trecho da linha 4 do Metrô não poderia ter sido em túneis eis que o local é manifestamente incompatível resultante da retificação do rio Pinheiros”.

A região da futura estação é uma área de várzea de rio, com solo fragmentado e arenoso com rochas mais duras na profundidade. Coslovsky anexou no seu pedido de liminar entrevistas concedidas nos últimos dias por geólogos e engenheiros condenando o método construtivo, que optou por túneis e não pontes.

As ruínas

O acidente nas obras da linha 4 do Metrô de São Paulo ocorreu na sexta-feira (12/1). O solo do canteiro de obras cedeu e levou junto um pedaço da rua. Na cratera aberta de cerca de 80 metros de diâmetro, caíram ao menos três caminhões e um microônibus. Casas ao redor tiveram de ser esvaziadas e algumas já foram até demolidas. A informação oficial é de que seis pessoas morreram. Cinco delas estavam dentro do microônibus.

Leia a petição:

EXMO. DR, JUIZ DE DIREITO DA VARA DA FAZENDA PÚBLICA DE SÃO PAULO.

BENSION COSLOVSKY, brasileiro, advogado, inscrito na OAB/SP sob o n.º 14 965, eleitor, numero de inscrição 37216201-16, 3.ª zona, 77.ª seção, xerox anexo, com escritório na Rua Haddock Lobo, 1307, 16.ª andar, conjunto 161, CEP 01414-003, telefones 30818013, e 30 818020, quer propor, como proposto tem, uma **MEDIDA CAUTELAR INOMINADA PREPARATÓRIA DE AÇÃO POPULAR COM LIMINAR**, contra a COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, com sede na Rua Augusta, 1626, CEP 01304/001: contra o CONSÓRCIO VIA AMARELA, representado pela empresa líder **CBPO ENGENHARIA**; contra as demais empresas que integram o Consórcio, eis que este não possui personalidade jurídica: **QUEIROZ GALVÃO S.A.**; contra **AOS S.A.**, contra **CAMARGO CORRÊA S.A.**; contra **ANDRADE GUTTIERREZ S.A.**, cujos endereços serão indicados no prazo de quarenta e oito horas; contra o **SECRETÁRIO DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**; contra a **FAZENDA DO ESTADO**, baseando o pedido no artigo 5.º, “caput” e incisos LXXIII e XXXV da Carta Magna : lei 4.717/ 65; artigo 3. da lei 8.666/93, e nas



seguintes razões:

INTRÓITO DIREITO À SEGURANÇA

1 — Dispõe o artigo 5.º, caput, da Carta Magna: **“TODOS SÃO IGUAIS PERANTE A LEI, SEM DISTINÇÃO DE QUALQUER NATUREZA, GARANTINDO-SE AOS BRASILEIROS E ESTRANGEIROS RESIDENTES NO PAÍS A INVULNERABILIDADE DO DIREITO À VIDA, À LIBERDADE, À IGUALDADE, À SEGURANÇA E À PROPRIEDADE.....”**:

2 — A presente ação visa assegurar não só a moralidade de atos administrativos como também a segurança do cidadão.

FUNDAMENTOS DA AÇÃO, OBJETO E NECESSIDADE DA LIMINAR

3 — O controle jurisdicional alcança, além da legalidade do ato administrativo, o interesse coletivo, conforme decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo, na apelação cível n.º 151.580, “in” RDA, vol. 89, p. 134

4 — No caso, esta cautelar visa o interesse coletivo, notadamente a segurança, pois o perigo de novos acidentes resultantes de erros e impropriedade da metodologia usada na construção da Via 4 Amarela do Metrô de São Paulo restaram bem demonstrada através do parecer de diversos profissionais publicados na imprensa e transmitidos pela TV **DA LIMINAR SUSPENSÃO PROVISÓRIA DAS OBRAS E ANULAÇÃO DO CONTRATO**

5 — A expansão do Metrô, indiscutivelmente, é necessária.

6 — À primeira vista o autor popular sustenta, em face do acidente ocorrido nas obras da Via 4 Amarela do Metrô – Estação Pinheiros, que as obras devem ser provisoriamente suspensas.

7 — Pois restou demonstrado que a metodologia na construção dessa obra pública não se adapta ao local.

8 — O Engenheiro Paulo Maluf, ex governador, sustenta que o Metrô, com a anuência das empresas que integram o Consórcio liderado pela Oldebrecht, “optou por um projeto perigoso, caro, e complicado”, textual, jornal o Estado de S. Paulo de 18 de janeiro de 2007, C9, anexo.

9 — O trecho da linha 4 do Metrô não poderia ter sido em túneis eis que o local é manifestamente incompatível resultante da retificação do rio Pinheiros.

10 — Para alongar o trecho a melhor técnica é a opção por pontes, como foi feito no trecho 1, Santana-Jabaquara.

11 — Além da metodologia mais apropriada o alongamento através de pontes será mais fácil e bem mais barata.



12 — É certo que o digno Ministério Público de São Paulo acaba de optar por uma alternativa, “vênia concessa”, equivocada e perigosa.

13 — O Ministério Público de São Paulo reconhece que o desabamento da linha do Metrô em Pinheiros resultou de “erro de engenharia”, textual, jornal Folha de S. Paulo de 18 de janeiro de 2007, p. C7, anexo.

14 — Pede-se vênia para transcrever parte da reportagem publicada no jornal Folha de S. Paulo:

“Em vez de pedir a preservação judicial, que funcionaria como uma interdição, o Ministério Público e a polícia paulista solicitaram ontem ao consórcio a elaboração de um plano que teria detalhes sobre a área do desabamento e informações para orientar os técnicos na perícia das causas do acidente”, textual, documento anexo.

15 — Vale ressaltar a idoneidade absoluta do digno Promotor Público, Doutor José Carlos Blat, e da autoridade policial, delegado Dejair Rodrigues, da Seccional Oeste, que acertaram com os dirigentes do Consórcio liderado pela Oldebrecht a elaboração do plano com as informações técnicas.

16 — O contrato para a construção da Linha Amarela 4 celebrado entre o Consórcio e o Metrô pela modalidade “turn key” está errado.

17 — O Metrô, ao optar pelo “turn key”, acertou com as empreiteiras as especificações da obra e o preço.

18 — Deixando por conta do consórcio “projetar, fabricar, testar, entregar, instalar e comissionar para outras empresas menores, a construção da Linha Amarela 4 do Metrô.

19 — O “turn key” só se justifica quando órgão público não tem competência técnica para fiscalizar a obra.

20 — No caso, o governo do Estado de São Paulo, através do Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT, possui condições para fiscalizar não só a metodologia da obra como também o desenrolar da mesma.

21 — A obra do Metrô de São Paulo envolve interesses de milhões de dólares.

22 — Sendo certo que o Metrô celebrou com as empreiteiras dois contratos paralelos:

a) o primeiro, pelo sistema “turn key”

b) e o segundo para a concessão da futura operação do sistema.

23 — Na ação principal o autor popular pleiteará a anulação dos dois contratos assegurando a abertura de nova concorrência com amplitude internacional.

ERROS TÉCNICOS

24 — “Por ter sido uma área de várzea, o subsolo nas imediações do Rio Pinheiros é composto por uma camada de areia e argila e, logo abaixo, por rochas mais duras, chamadas de gnaisse. Com o passar do



tempo, essa massa vai se decompondo e, com isso, torna-se instável”, esclarece o geólogo **WILSON SCARPELLI**, jornal do Estado de S. Paulo de 15 de janeiro de 2007, p. C6, xerocópias anexas.

E PROSEGUE:

25 — **“O TUNEL DO METRÔ ATRAVESSA JUSTAMENTE ESSA CAMADA”**.

26 — Ainda segundo SCARPELLI, **“o consórcio responsável pela obra não pode alegar que houve surpresa geológica”**.

27 — O engenheiro **JACQUES PENNEWAERT** denunciou: **“TODO MUNDO SABE QUE O SOLO DAQUELA REGIÃO É RUIM”**, textual, O Estado de S. Paulo, dia 15 de janeiro de 2007, p. C6, xérox anexo.

DO “PERICUM IN MORA” E “FUMUS BONI JURIS”

28 — A suspensão provisória das obras é necessária.

29 — Pois as empreiteiras do consorcio devem pressionar para tudo voltar ao “*stato quo ante*”, prosseguindo-se as obras em condições perigosas.

30 — O alongamento do percurso na área do Rio Pinheiros, pelas razões já apontadas, deve ser através de “pontes áreas”, e jamais através de túneis

DA AÇÃO PRINCIPAL

31 — O autor, dentro do prazo legal, ajuizará a ação principal para anular os dois contratos:

32 — Bem como para desautorizar, através de sentença, o alongamento da linha amarela 4 através de túneis;

33 — A decisão final deverá se sustentar em laudos técnicos de empresas independentes, incluindo estrangeiras.

34 — Com a abertura de nova concorrência, alterando-se a metodologia, com a participação efetiva da Administração Pública na fiscalização técnica, o que não ocorre presentemente.

DA LIMINAR

35 — Para evitar a consumação de eventual barganha entre o Metrô e as empreiteiras quer pedir, como pede, a concessão de liminar:

a) para suspender provisoriamente as obras da Linha Amarela 4;

b) para suspender qualquer acordo entre o Ministério Público, Metrô e as empreiteiras;

c) para designar peritos de confiança desse Juízo para acompanhar os laudos técnicos que devem ser



elaborados para apurar as causas do acidente

d) para assegurar a participação do autor popular na elaboração de quesitos

36 — Requer a citação das demandadas, dando-se ciência, em face da relevância, ao senhor Governador do Estado de São Paulo.

37 — Protesta pela produção de todas as provas em direito admitidas, principalmente pela oitiva de geólogos e engenheiros especializados.

38 — Dá o valor de R\$ 1.000,000,00.

Pede deferimento, com urgência.

São Paulo, 18 de janeiro de 2007.

BENSION COSLOVSKY

OAB/SP 14.965

Date Created

19/01/2007