



SASP



SINTIUS Urbanitários
Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Urbanas de Santos, Baixada Santista, Litoral Sul e Vale do Ribeira

EM DEFESA DA SABESP

Obra da PPP da Linha 6 do Metrô provocou rompimento do interceptor de esgotos e o surgimento da cratera na Marginal Tietê

Na manhã de 1º de fevereiro, uma cratera se formou na pista da Marginal Tietê, em São Paulo, com desabamento de parte do solo escavado pelas obras da Linha 6 do sistema de metrô. As imagens dos noticiários mostraram um grande fluxo de esgotos entrando pelos túneis, poços e canteiros. Esses esgotos, coletados de cerca de 2 milhões de pessoas, eram conduzidos até a estação de tratamento de Barueri por um interceptor operado pela Sabesp.

Houve efeitos desastrosos ao tráfego da mais importante via urbana de São Paulo, à implantação da Linha 6 e à qualidade das águas do Tietê. Temos a comemorar a inexistência de vítimas fatais, embora lamentemos que alguns trabalhadores tenham sido contaminados pelo contato com os esgotos.

Obviamente haverá investigação dessa ocorrência por especialistas de solo e de estruturas que avaliarão as suas causas de forma isenta e criteriosa. A engenharia nacional é bastante qualificada para tanto, desde que a isenção e a imparcialidade não sejam subjugadas aos interesses das partes envolvidas, tal como se deu nos crimes de Brumadinho e Mariana.

Entretanto, em face de pronunciamentos de autoridades, divulgados na mídia, que atribuem – ou induzem – à SABESP a responsabilidade dessa ocorrência, devemos esclarecer a opinião pública sobre os seus fatos e as suas circunstâncias.

O interceptor avariado, denominado ITi-7, é um túnel de concreto armado de 4,3 metros de altura por 3,3 metros de largura e 7,5 km de extensão. Foi construído por escavação mecanizada a 15 metros abaixo da pista local da Marginal Tietê. Possui capacidade para transportar, por gravidade, os esgotos coletados nas bacias dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, isto é, faz o saneamento de praticamente toda a região central da cidade de São Paulo. Portanto, é uma instalação essencial para a despoluição do Rio Tietê. Entrou em operação há cerca de um ano, substituindo uma antiga tubulação de menor capacidade situada sob a Avenida Marques de São Vicente.

A obra da Linha 6, que ligará Vila Brasilândia até a Estação São Joaquim (Linha 1) executa seus túneis por escavação mecanizada, sob um regime de Parceria Público-Privada (PPP) integral, isto é, sob a responsabilidade do consórcio *Acciona / -Linha Uni* contratado pelo estado de São Paulo, Toda a execução da obra e a subsequente operação da Linha 6 está sob a responsabilidade desse Consórcio, sem o acompanhamento e a fiscalização da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP)¹.

Ao longo de seus 15 km de extensão há escavações a grandes profundidades, tanto para instalação das estações quanto para desviar de instalações de infraestrutura urbana de grande porte. Nas linhas de metrô em operação, por inúmeras vezes, durante a construção dos túneis houve cruzamentos em desnível com tubulações de abastecimento de água e de transporte de esgotos de grande porte da Sabesp. A experiência da engenharia do Metrô-SP na definição de projetos e na fiscalização da obra, sempre dedicou especial atenção para as adutoras de água e os interceptores de esgotos da Sabesp, evitando qualquer risco de instabilidade para essas estruturas. Não há registro de ocorrências de vazamentos ou rompimentos significativos em mais de 50 anos de obras que envolvam Metrô-SP e Sabesp.

Experientes engenheiros, entrevistados pela mídia, mostram que as vibrações ou movimentações de solo causadas pela escavação de túnel com um *shield* (o “tatuzão”) provocam movimentações ou pressões que podem causar o rompimento de tubulações metálicas ou de concreto. A boa

¹ Disponível em: <https://www.seesp.org.br/site/index.php/comunicacao/noticias/item/20880-fiscalizacao-e-solucoes-de-engenharia-poderiam-evitar-acidente-em-obra-do-metro>

técnica, adotada em outras tantas situações, é a de escavar o túnel do metrô cerca de 20 metros abaixo de um interceptor ou de uma adutora de grande porte, com velocidade a mais reduzida possível para evitar movimentos do solo².

Por isso, a informação preliminar do secretário de Transportes Metropolitanos que o túnel da Linha 6 estaria cerca de três metros abaixo do interceptor ITi-7 causa bastante estranheza³.

A partir das informações já divulgadas, o empreendimento é executado sem o acompanhamento e a fiscalização da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP) e, aparentemente, sem as precauções de projeto e execução antes adotadas⁴. A situação coloca em xeque decisões que podem ser vinculadas a interesses bastante afastados das melhores técnicas de engenharia. Caberá à investigação – que deverá ser isenta – averiguar esse e as motivações para que lições aprendidas do passado tivessem sido desconsideradas.

Preocupa-nos sobremaneira a propagação em várias mídias, por representantes do estado e da Acciona, de que a causa do surgimento da cratera foi o rompimento do interceptor da Sabesp⁵.

Não! A raiz da ocorrência não é o interceptor da Sabesp, mas sim a escavação do túnel da Linha 6 a pequena distância do interceptor em operação, agravada pela ausência de medidas preventivas para estabilização do solo no entorno, em absoluta divergência com as práticas adotadas há várias décadas em obras supervisionadas pelo Metrô-SP.

A SABESP possui larga experiência na execução e operação de tubulações desse porte. Sofrendo as consequências dos danos causados por terceiros, está direcionando esforços para minimizar as consequências ambientais..

A exposição pública da SABESP como causadora do surgimento da cratera é absolutamente equivocada, é uma *fake news* que desconsidera a sua excelência amplamente reconhecida, nacional e internacionalmente. É uma tentativa de colar uma pecha negativa à imagem da SABESP que serve apenas à sustentação do discurso de desqualificação de uma empresa pública, para escamotear a deficiência de um empreendimento cujo maior objetivo é a geração de lucro.

Não sabemos ainda se a ocorrência se deve à incompetência, à urgência, à ganância ou à omissão, ou à associação desses fatores.

Sabemos sim que a SABESP, a população paulista e o Rio Tietê são vítimas de uma ação cuja origem a obra executada pela PPP da Linha 6, capitaneada pela empresa Acciona⁶.

AAPS - ASSOCIAÇÃO DOS APOSENTADOS E PENSIONISTAS DAS SABESP

APU - ASSOCIAÇÃO DOS PROFISSIONAIS UNIVERSITÁRIOS DA SABESP

SASP - SINDICATO DOS ADVOGADOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

SINTAEMA - SINDICATO DOS TRABALHADORES EM ÁGUA, ESGOTO E MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SINTIUS URBANITÁRIOS - SINDICATO DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS URBANAS DE SANTOS, BAIXADA SANTISTA, LITORAL SUL E VALE DO RIBEIRA

² Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/obra-do-metro-desmorona-em-sao-paulo-e-interdita-marginal-tiete/>

³ Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/obra-do-metro-desmorona-em-sao-paulo-e-interdita-marginal-tiete/>

⁴ Segundo Ivan Carlos Maglio, pesquisador do IEA/USP, “O Metrô tem expertise para fiscalizar e atuar junto aos contratados. Neste modelo de PPP, ele deixa de acompanhar isso diretamente, o que é um problema.” Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/colunas/thiago-herdy/2022/02/02/falta-de-fiscalizacao-em-acidente-poe-em-xeque-modelo-de-ppp-do-metro-de-sp.htm> e em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2022/02/03/cratera-metro-marginal-tatuzao-esgoto.htm>

⁵ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=h378JsHycAw> e em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2022/02/03/cratera-marginal-tiete-responsabilidade.htm>

⁶ Disponível em: <https://www.reuters.com/world/americas/part-sao-paulo-expressway-collapse-near-metro-construction-site-2022-02-01/>