

EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA 3ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

GRERJ ELETRÔNICA Nº 90600481065-08

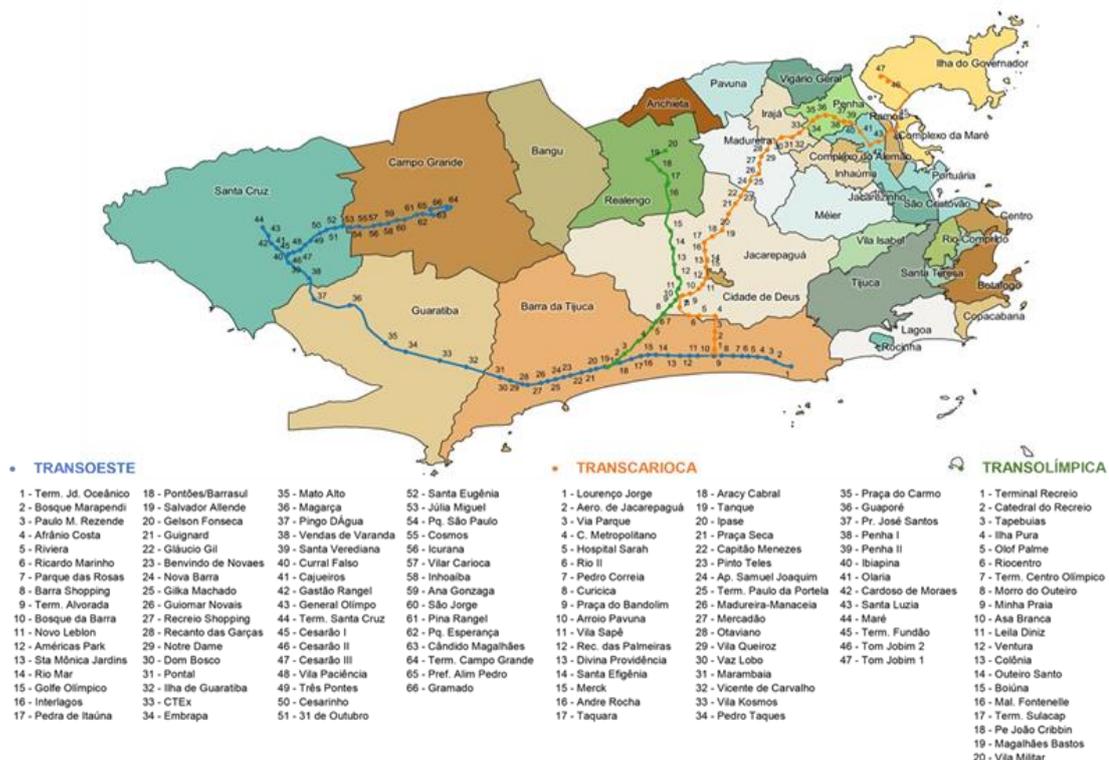
CONSÓRCIO OPERACIONAL BRT, inscrito no CNPJ sob o nº 16.566.504/0001-03 (**BRT**), com endereço na Av. das Américas s/n (CCO – Anexo ao Terminal Alvorada), Barra da Tijuca, RJ, RJ, CEP 22.631-004; neste ato representado por seu presidente, Jorge Manuel Pereira Dias, português, casado, administrador, portador da cédula de identidade de estrangeiro RNE nº V111199-1, inscrito no CPF/MF sob o nº 033.766.447-13, residente na Av. Flamboyants, 1020, apto 906, Barra da Tijuca, RJ, RJ; e pela empresa líder Viação Redentor Ltda., inscrita no CNPJ sob o nº 33.103.862/0001-07, com sede na Estrada do Gabinal nº 1395, Freguesia, RJ, RJ; vem, à presença de Vossa Excelência, por seus advogados (doc. 01), com fundamento nos artigos 294 e s.s., 300 e s.s. e 497 do Código de Processo Civil, propor a presente

AÇÃO ORDINÁRIA COM PEDIDO DE TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA

contra **MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO (Município)**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede na Rua Afonso Cavalcanti nº 455, Cidade Nova, RJ, RJ, CEP 20211-110, inscrito no CNPJ sob o nº 42.498.733/0001-48 (doc. 02), pelas razões a seguir expostas.

I – O PROJETO DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO PARA CRIAÇÃO DA VERSÃO CARIOCA DO BRT - DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

1. O Município do Rio de Janeiro idealizou, projetou e executou a versão carioca do Sistema BRT – *Bus Rapid Transit*. Conforme sua concepção, o Sistema é composto de 4 corredores (Transcarioca, Transoeste, Transolímpico e Transbrasil¹), que se estendem por 124 quilômetros, com 125 estações e 8 terminais, interligando mais de 30 bairros do Município. Neste gigantesco projeto, a cidade foi dividida em 5 grandes áreas, denominadas Rede de Transporte Regionais (RTRs). Os corredores foram assim distribuídos pelo Réu ao longo da cidade:



2. Além dos projetos conceituais e executivos, a construção e montagem de terminais, estações e vias dedicadas (calhas) ficaram a cargo do Município, juntamente com o fornecimento de toda sua infraestrutura. De fato, as obras dos primeiros Corredores do Sistema ainda estavam em andamento, quando da assinatura dos respectivos Contratos de Concessão (vide fl. 10, anexo

¹ O Corredor Transbrasil não foi previsto originalmente no Edital de licitação; tendo sido inserido nos Contratos a posteriori, e, até o presente momento, suas obras estão paralisadas, sem previsão de conclusão.

1 do Edital) e as Concessionárias nunca tiveram acesso aos projetos em execução. Apenas as disposições de cunho geral dos anexos ao Edital eram conhecidas (doc. 03)

3. Em 2012, foi inaugurado o primeiro corredor do Sistema (Transoeste). Em 2014, foi a vez do Transcarioca e, em 2016, inaugurou-se o Corredor Transolímpico. Em cada um destes momentos, o Consórcio recebeu do Poder Concedente trecho viário e infraestrutura prontos para operar.

4. Assim, conforme será demonstrado nesta ação, da concepção à construção das estações e vias exclusivas, até os parâmetros dos ônibus articulados e quantidade de usuários/estação, **tudo foi definido, exclusivamente, pelo Poder Concedente** (docs. 04 a 09). **Disponíveis as vias exclusivas e entregues as estações e terminais, permanecia o Poder Concedente responsável pelo fornecimento desta infraestrutura indispensável ao serviço e das demais condições mínimas de operação**; cabendo às Concessionárias o transporte de passageiros conforme premissas ditadas pelo Réu.

5. Ocorre que, desde o início de suas operações e em que pese os apelos incessantes e quase semanais do Consórcio (através de dezenas de ofícios, em anexo); **o Poder Concedente vem sendo absolutamente negligente, protagonista de silêncio eloquente, verdadeiramente omissos em cumprir sua obrigação contratual de garantir as condições mínimas para que a operação do Sistema BRT se mantenha segura e eficiente, além de ter impedido que iniciativas do Poder Legislativo voltadas a remediar os problemas aqui narrados se tornem eficazes.**

6. Tal postura do Município tem sido objeto de investigação do Ministério Público e do Tribunal de Contas do Município e causado imensos prejuízos não apenas aos usuários (em média, são 500 mil deles transportados por dia), mas, mormente, ao Consórcio. Isto porque **o Autor está impedido de prestar o serviço de transporte nos moldes concedidos por constantes atos de vandalismo praticados contra ônibus, estações e terminais, elevado índice de evasões, descontrolada ação de ambulantes nas estações e destruição das vias exclusivas.**

7. É o que se passa a demonstrar.

II – FATOS/PROBLEMAS PÚBLICOS E NOTÓRIOS

II.1 – Subdimensionamento de estações

8. Desde o início da operação, um dos primeiros problemas identificados no Sistema BRT foi o subdimensionamento pela Prefeitura de determinadas estações, que não comportam o número de usuários que utilizam o serviço diariamente.

9. Esse erro de planejamento é de intuitiva constatação quando se verifica que todas as estações foram projetadas pelo Poder Concedente sem levar em consideração a demanda (quantidade média de usuários) de cada localidade em seus horários de pico, resultando em estações superlotadas.

10. A superlotação, além de provocar insegurança no transporte, evidente desconforto ao usuário e sobrecarga na prestação do serviço², facilita a ocorrência dos atos de depredação em massa, seja pela revolta que a situação deflagra, seja pelo esforço excessivo das portas de vidros e estrutura dos módulos. Ainda mais pela falta de agentes públicos atuando ao longo do sistema.

11. Em entrevista concedida ainda em dezembro de 2014, o então Prefeito, Eduardo Paes, já reconhecia o problema da superlotação no BRT Transoeste, afirmando que *“mudanças estruturais são necessárias em algumas estações”* (doc. 10).

² *“Segundo o consórcio que opera o serviço, dos cerca de 180 mil passageiros transportados diariamente, 80% viajam nos horários de pico. As estações não dão conta de tanta gente. A Secretaria Municipal de Transportes admite: os problemas existem e só foram identificados depois que o sistema, contemplado com R\$ 1 bilhão em investimentos, ficou pronto. O órgão agora promete corrigir as falhas com um pacote de melhorias, que prevê construção e ampliação de estações e terminais e a aquisição de mais veículos articulados e não articulados (padrons)”* (disponível em <https://odia.ig.com.br/conteudo/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-09/no-brt-transoeste-o-dia-flagra-superlotacao-e-passageiro-desmaiando.html>).

12. Desde que o problema foi identificado, o Consórcio comunicou o Poder Concedente, exigindo providências, que, no entanto, ficaram **sem resposta**. Não só não resolveu o problema até hoje, como a Prefeitura penalizou o Consórcio pela “falta de organização nas estações” com a aplicação de multa contratual (ofício TR/SUBT nº 342/2018 – anexo da Notificação 116/2018 do MP – doc. 11). Contestando a arbitrária penalidade, o Autor indagou do Município quais seriam as ações do Poder Concedente *“de ampliação/adequação dos Terminais operados pelo BRT, a fim de que não sejamos mais penalizados indevidamente por esse fato”*³. Mas a Prefeitura manteve seu silêncio eloquente.

13. A falha de projeto do Poder Concedente não passou despercebida do Ministério Público que já instaurou diversos inquéritos para investigar a situação⁴. Nas ocasiões, o Consórcio alertou o MP⁵ que o mal dimensionamento das estações é geral e pode ser notado mesmo no, então, recém inaugurado Terminal Jardim Oceânico.

14. O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP⁶ examinou em 2014 as condições do projeto e operação desse mesmo Corredor Transoeste, constatando:

“Superlotação - É mais evidente em estações como Santa Cruz, Magarça e Mato Alto, que poderiam ser minimizadas com o incremento da frequência dos serviços e com o alargamento das estações.

Em relação às estações, uma análise comparativa (sobre visualização do Google Earth) revela que a largura da estação Santa Cruz é inferior à da estação Taquara do novo corredor TransCarioca (11,5m contra 9,5) e a área total (baía Parador + baía Expresso) é 34% menor (1.420 m2 contra 940 m2). A expansão dos módulos da estação, aproveitando o espaço adjacente, tornaria a espera mais confortável.” (doc. 15)

15. O problema também foi percebido pelo Tribunal de Contas do Município, conforme Relatório de Inspeção (Inquérito TCM nº 40/000725/2017 – doc. 16):

³ Vide ofícios CCO-060/2018 (doc. 12).

⁴ Vide ofícios CCO-301/2017, CCO-001/2018, CCO-079/2018, CCO-139/2018 e CCO 140/2018 – doc. 13.

⁵ Ofício CCO-059/2018 – doc. 14.

⁶ O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) é uma organização sem fins lucrativos, cuja missão é promover o transporte ambientalmente sustentável e equitativo em todo o mundo.

“A estação de Santa Cruz está em torno de 75% projetado para 2019, mas apresenta um total de embarques maior do que a estação Magarça sendo uma estação de menor área. Magarça, por sua vez, é uma estação do tipo 5 com área de 280m², ou seja, apresenta uma área 61% maior que a estação de Santa Cruz e com um volume menor de passageiros embarcando na hora de pico. (...)

Esse subdimensionamento da estação é, certamente, um dos fatores que ocasionam insatisfação do usuário.”

“Todas as estações possuem pelo menos 3m de largura, contudo as estações Santa Cruz, Mato Alto e Magarça possuem problemas de superlotação (subitem 4.2.7) que poderiam ser amenizados com o alargamento das mesmas, de modo a tornar a espera dos passageiros mais confortável.”

16. O mencionado relatório do TCM também aponta falhas estruturais em relação: (i) ao sistema de ventilação dos módulos, gerando *“temperaturas elevadas no interior das estações em dias de calor intenso”*; e (ii) às instalações elétricas, o que ocasiona constante falta de energia em algumas estações, levando, inclusive, o Consórcio a *“arcar com o aluguel de dez geradores de 50 KVA e alguns de 150 KVA para viabilizar o funcionamento dos terminais”*.

17. Há, ainda, incompatibilidade de projeto das estações e terminais aos veículos articulados mais longos (a partir de 23mst, inclusive), o que obriga que algumas de suas portas sejam permanentemente inutilizadas, sob risco de acidentes com os usuários. Sendo certo que o próprio Caderno de Encargos previu a aquisição de veículos pelas Concessionárias de até 28 mts de comprimento (vide doc. 08). Tal inadequação fora comunicada pelo Consórcio ao Município, com pedido de providências, **mas o problema segue sem solução** (doc. 12).

18. O MP também instaurou inquérito para apurar a acessibilidade das estações e terminais construídos pelo Município, já tendo identificado o desatendimento desta condição e segue requerendo ao Réu obras e ajustes neste sentido (doc. 17).

19. Por fim, outro aspecto delicado que não recebeu a atenção necessária do Município, quando da confecção do projeto das estações e terminais do BRT, foi o comportamento dos usuários de cada uma das distintas regiões administrativas cruzadas pelos corredores e o grau de insegurança destas localidades.

20. Isso porque, projetadas em módulos de vidro, as estações não oferecem resistência ao esforço recebido, possuem área externa desprotegida e sem bloqueio ao acesso de pessoas pelas pistas exclusivas. Assim, sem fiscalização ou muita dificuldade, diariamente, milhares de usuários ingressam nas plataformas pelas calhas, forçando e quebrando suas portas para embarcar nos veículos sem o correspondente pagamento das passagens. Esta é a triste realidade de todas as estações. Infelizmente, não é um caso isolado.

21. Apenas uma imagem comparativa: mesmo quando da modernização e novo projeto do Estádio do Maracanã em 2012/2013, com redução de capacidade de público, foram mantidas as roletas de ferro para controlar o ingresso de torcedores ao estádio e evitar o calote, vide registro abaixo.



22. Não seria de se estranhar que a receita da venda de ingressos caísse expressivamente, em dias de jogos concorridos, se as roletas de ferro fossem substituídas por frágeis portas de vidro, como as do BRT.

23. De fato, o que acontece na maioria das estações e terminais do BRT em seus horários de pico é um fluxo de passageiros de intensidade e volume equivalentes às mais populares partidas do Estádio do Maracanã. Uma vez forçadas e abertas as portas, os passageiros deixam de

pagar o bilhete e passar pela roleta, para entrar nas estações e fazer a viagem. Trata-se de um convite escancarado à evasão (do que se tratará a seguir). E uma sobrecarga diária das chamadas de manutenção.

24. Com efeito, todo o sistema BRT carioca conta com 2000 portas de vidro em suas estações. Pela ação violenta dos usuários (seja para praticar evasão ou por simples ato de vandalismo); o Consórcio recebe, em média, 1400 chamados de reparo/mês por danos causados às portas⁷ das estações e terminais. Esta não é média aceitável ou considerada ordinária de manutenção do Sistema BRT.

25. Tanto que, em levantamento de *Benchmark* realizado pela FGV junto a prestadores do serviço de transporte BRT nas cidades de Goiânia, Curitiba e Belo Horizonte, as taxas de manutenção das portas são significativamente inferiores.

26. Abra-se aqui um parêntese para informar que o Consórcio contratou a renomada Fundação Getúlio Vargas (FGV) para confecção de estudo técnico independente, analisando as condições e circunstâncias que se apresentam para a prestação do serviço de transporte por BRT no Rio de Janeiro e eventuais danos delas decorrentes ao Consórcio. A versão preliminar deste estudo acompanha esta inicial (doc. 19). A versão mais aprofundada e detalhada está em andamento e será apresentada assim que concluída.

27. Ou seja, é necessário que o Município ajuste urgentemente o projeto das estações e terminais existentes à demanda, necessidades e peculiaridades dos usuários do serviço e execute as obras necessárias para tanto.

⁷ Vide Planilha de Controle elaborada pelo Consórcio que contempla as chamadas “Ordens de Serviço” para manutenção das instalações (doc. 18).

II.2 – Do desgaste excessivo das vias dedicadas

28. Logo após o início da operação, as vias dedicadas dos Corredores Transoeste e Transcarioca começaram a apresentar sinais de desgaste excessivo, absolutamente incompatível com seu pouco tempo de uso. Apenas para ilustrar a gravidade da deterioração das calhas, confirmam-se registros fotográficos de alguns de seus muitos trechos nesta condição. A famosa Rodovia Transamazônica, que corta o Norte e Nordeste do Brasil, ostenta melhores condições.



29. Pela carência absoluta de conservação e reparo das calhas, o Consórcio BRT notificou, por diversas vezes, o Município, solicitando fossem tomadas as providências necessárias⁸. Também solicitou a realização de reuniões com a Prefeitura e seus órgãos competentes, para apresentar o relatório dos problemas das vias expressas. **Seus pedidos, no entanto, foram ignorados**⁹.

30. Destaque-se que os veículos exigidos no Edital pela Prefeitura e adquiridos para a prestação do serviço do BRT foram carros articulados, modernos e ultrasensíveis, projetados para circular em vias exclusivas, em bom estado de conservação. Ocorre que as ruas por onde circulam

⁸ Vide, a título de exemplo, Ofícios CCO-027/2017, CCO-296/2017 e CCO-297/2017 – doc. 20.

⁹ Registre-se que, até 2016, o Município ainda efetuava o recapeamento de alguns pontos tido mais críticos. Todavia, o problema não era resolvido logo estes e outros pontos voltavam a se deteriorar (vide e-mail de 03.03.2016 – doc. 21).

todos os outros veículos, por incrível que pareça, estão melhor conservadas do que as dedicadas a uso exclusivo do BRT.

31. Naturalmente, as condições extremamente severas de operação das vias dedicadas vêm resultando: (i) em custos de manutenção extravagantes; (ii) na necessidade de disponibilização de frota operacional adicional e de reserva, para compensar o elevado número de carros constantemente parados nas garagens para reparo; (iii) em reduzido intervalo de manutenção preventiva; (iv) na diminuição da vida útil dos veículos; (v) na redução da velocidade média nos trechos mal conservados das vias dedicadas; e (vi) aumento da duração das viagens e dos riscos incorridos por motoristas e usuários.

32. A FGV destacou as péssimas condições das calhas projetadas pela Prefeitura para a circulação exclusiva do BRT:

*“No tocante ao Corredor TransOeste, cuja operação iniciou em junho/2012, foi observado, entre os três corredores inspecionados, a pior condição quanto ao estado de conservação do pavimento. (...) **Nesse trecho, o pavimento flexível oferece, de um modo geral, péssimas condições para o tráfego dos ônibus:***

Somente 14% tem o pavimento classificado em ótimo estado, precisando apenas de manutenção rotineira;

- *32% está necessitando de correções como recapeamento;*
- *13% necessitando de correções mais complexas, como remendos superficiais e profundos;*
- **40% em péssimo estado de conservação, necessitando de reconstrução total.**

*Dentre os defeitos identificados em campo, destacam-se **os afundamentos, trilhas de rodas e escorregamentos, cujas ocorrências apresentaram-se com considerável frequência, principalmente nos trechos próximos às estações**”.*

33. Na verdade, a mídia não cansa de apontar o estado precário das calhas do Sistema BRT (doc. 22)¹⁰:



34. A título de exemplo, um episódio ocorrido no último dia 11.09.2018 reflete a postura sempre amadora e negligente da Prefeitura. Naquele dia, a via dedicada cedeu sobre a galeria de águas pluviais, abrindo uma cratera de cerca de 2mts de diâmetro e profundidade, o que interrompeu o trânsito na calha na altura da Estação Ibiapina (conforme imagem abaixo). Diante do ocorrido, a Prefeitura realizou operação de maquiagem do problema, utilizando no conserto material incompatível com a via original, que, sabidamente, não suporta o tráfego contínuo de ônibus articulados de cerca de 26 toneladas. Como era de se esperar, apenas três dias depois do “reparo”, a via voltou a ceder novamente. Uma vez mais, o trecho teve que ser interrompido ao trânsito para nova tentativa de correção do problema. Mais uma cena da novela “enxugando gelo”. Confira-se:

¹⁰ Disponíveis em <https://odia.ig.com.br/conteudo/rio-de-janeiro/2017-11-22/crateras-na-pista-do-brt-transcarioca.html> e <https://extra.globo.com/noticias/rio/buracos-bueiros-remendos-fazem-brt-aumentar-tempo-de-viagem-em-40-22135764.html#ixzz5LorqxX6aStest> .



35. A parca e inapropriada manutenção da malha pelo Município, como a que se exemplificou acima, tem sido rotina, causando a interrupção constante dos serviços de transporte.

36. No estado em que se encontram, forçar um ônibus articulado do modelo da concessão a circular nas vias dedicadas do BRT carioca equivale a usar uma Ferrari modelo esporte para prestar serviço de transporte em estrada de terra. **Além de causar graves danos ao próprio veículo, é uma escolha cara e completamente ineficiente.** Não por outra razão, no início das operações, o Consórcio operava com 440 veículos em sua frota; enquanto, hoje, diante da sua precoce e desproporcional degradação, a frota contém apenas 290 veículos circulando e cerca de 70 deles parados para manutenção.

37. Tanto assim que o próprio Tribunal de Contas do Município, em maio de 2017, concluiu que *“o pavimento no entorno de algumas estações encontra-se com trincas, afundamentos e escorregamentos necessitando de atuação urgente do Poder Concedente”*. Ao final, intimou a Secretaria Municipal de Conservação e Meio Ambiente (SECONSERMA) a prestar esclarecimentos sobre *“quais medidas serão tomadas no sentido de melhoria das condições do pavimento”* (doc. 16). **MAS NENHUMA MEDIDA FOI TOMADA!**

38. Foram inúmeros ofícios¹¹ endereçados pelo Consórcio BRT aos diversos órgãos competentes da Prefeitura, pedindo providências acerca do extremo desgaste do pavimento das calhas. Para aprofundamento da análise, foram apresentados relatórios de inspeção viária realizada pelo Consórcio BRT e pela Concessionária RioGaleão¹², em outubro e novembro de 2017, respectivamente. Ambos os levantamentos apontaram a necessidade de recapeamento, reparos e conserto de bueiros ao longo da via exclusiva do BRT no corredor Transcarioca (doc. 23). Em cada ofício, o Consórcio BRT reiterava o pleito de que fossem realizadas obras de reparo do corredor, como garantia da prestação de serviço eficiente e segura aos usuários.

39. **Em vão!** A Administração Pública Municipal, responsável pela conservação e manutenção das vias públicas, permaneceu inerte e omissa nesta obrigação e na de reparar os danos financeiros e operacionais sofridos pelo Consórcio BRT.

III.3 – Ausência de Guarda Municipal = ambulantes + evasões + vandalismo

40. O Consórcio BRT é vítima, ainda, da presença livre de moradores de rua e desordeira de ambulantes ao longo do sistema, que não sofrem repressão alguma por parte do Poder Concedente. Algumas estações foram completamente tomadas, transformadas em verdadeiros

¹¹ Vide ofícios CCO-026/2017, CCO-027/2017, CCO-297/2017, Ofício CCO-296/2017.

¹² RIOgaleão é a concessionária que atualmente opera e administra o Aeroporto Internacional Tom Jobim

“camelódromos”; afetando não só a prestação do serviço, como o conforto e segurança dos seus usuários. O problema igualmente frequenta há tempos os jornais¹³:



41. Mas não é só! A negligência do Poder Concedente em garantir as condições mínimas de segurança e ordem para operar o serviço tem: (i) feito com que veículos e estações do sistema sofram constantes depredações e furtos (ii) agravado, igual e, exponencialmente, o número de evasões cometidas.

42. Atualmente, **a média é de 74.000 evasões por dia! É isso mesmo: mais do que a capacidade total de público do Estádio do Maracanã foge ao pagamento de passagens pelo uso do BRT, diariamente!**

43. Tais fatos também são de conhecimento público e notório (veja mais em doc. 24)¹⁴:

¹³ Disponível em <https://extra.globo.com/noticias/rio/sem-temer-repressao-camelos-montam-bancas-nas-estacoes-do-brt-transoeste-22057158.html>.

¹⁴ Disponíveis em <https://oglobo.globo.com/rio/vandalismo-um-dos-principais-problemas-do-brt-no-rio-21430555#ixzz5Ldvq7T9C>, <https://extra.globo.com/noticias/rio/estacoes-do-brt-transoeste-desativadas-viram-moradia-para-usuarios-de-drogas-22066427.html>, <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/vandalismo-leva-brt-a-tirar-onibus-de-circulacao-15-vezes-por-dia.ghtml> e <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/brt-sofre-calote-de-72-mil-passageiros-por-dia-no-rio-de-janeiro.ghtml>.



44. A avalanche de atos criminosos, evasões e depredações destroem parcial ou totalmente instalações, equipamentos e veículos do Sistema BRT e provocam a suspensão dos serviços em determinados trechos, como se vê das imagens exemplificativas abaixo¹⁵:



45. Sobre o tema, também, inúmeros foram os ofícios¹⁶ enviados pelo Consórcio acionando as diversas Secretarias do Município, além do próprio Prefeito, no afã de que fosse garantida a segurança dos usuários, funcionários e prestadores de serviços que trabalham nas

¹⁵ fontes: Folha de São Paulo e <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/consorcio-diz-que-brt-no-rio-teve-15-mil-portas-quebradas-em-9-meses.html>

¹⁶ Ofícios CCO - 089/2017, CCO-146/2017, CCO-172/2017, CCO-272/2017 (doc. 25).

estações, e promovidas as obras necessárias à reparação e reconstrução dos terminais vandalizados. Tudo em cumprimento ao Edital e ao Contrato de Concessão. Confira-se:

“Mensalmente a área de infraestrutura deste Consórcio recebe mais de 2.500 chamadas para manutenção e reparos das Estações e Terminais, sendo em sua maioria provenientes de mau uso dos usuários, atos de vandalismo, bem como devido aos vícios construtivos (...) a obrigação do Consórcio é a de operar ativos compatíveis e funcionais às operações a que se destinam e em condições normais de uso, o que não se verifica ao longo de todo o Sistema. (...) o índice de evasão delituosa no Sistema BRT que, ano passado situou-se na faixa de 13%, no corrente ano estima-se que esteja na faixa de 20% face ao recrudescimento severo da situação apontada, observado em todo o Sistema. (...) por mais que sejamos diligentes e trabalhemos com custos mais elevados que nossas receitas, nossa velocidade de reparação ainda está abaixo da velocidade de degradação e depredação das instalações e ativos do Sistema.” (Ofício CCO 272/2017 - doc. 25)

46. **Mas o Autor e a população continuam sem socorro.** À revelia do Poder Concedente, tais atos delituosos chegaram a provocar o fechamento permanente de estações entre Santa Cruz e Campo Grande, alvo constante de ação dos criminosos.

47. Em um dos períodos nos quais uma das estações ali compreendidas permaneceu fechada, o Consórcio foi intimado pelo MP a esclarecer os motivos para tal fechamento, que prejudicava a população. E novos inquéritos têm sido instaurados desde então (doc. 26).

48. Em resposta, o Autor registrou o que já era notório: faltam condições mínimas para a prestação do serviço naquela localidade em razão de *“evasões delituosas, depredação do patrimônio público (Estações) e do patrimônio do Consórcio (ônibus e equipamentos de operação do Sistema), vandalismos, má postura e não cumprimento das Normas e Procedimentos emitidos não só pelo BRT como também pelo próprio Poder Concedente”*. Ocasão em que salientou, ainda, ser impossível *“realizar as atividades de manutenção, quer seja devido a depredação quase que imediata das portas automáticas e vidros fixos (...), bem como das câmeras de CFTV que, além de serem quase que imediatamente danificadas ou furtadas são motivos de ameaças a nossos funcionários que nem sequer conseguem reinstalá-las”* (ofício CCO-203/2017 – doc. 27).

49. Por outro lado, quando alertado pelo Consórcio sobre a impossibilidade de operação de parte do Corredor Transoeste (trecho da Av. Cesário de Melo, da Estação Cesarinho até a Estação Vendas de Varanda), em razão de sua elevada periculosidade e degradação por atos de vandalismo, o próprio MP sugeriu que o Autor buscasse *“informações junto à Secretaria Municipal de Transporte”*. Mas esta medida já havia sido tomada dezenas de vezes anteriormente em vão.

50. De fato, nas poucas oportunidades em que se dignou a responder os ofícios do Autor, a Secretaria Municipal de Transportes apenas se eximiu de sua responsabilidade: (i) deturpando o Contrato de Concessão e o Edital, para defender que a responsabilidade pela manutenção das estações vandalizadas era do Autor; e (ii) afirmando que os problemas de segurança pública eram de responsabilidade do Estado e da Polícia Militar (doc. 28). Simples assim.

51. Por sua vez, em setembro de 2017, o TCM instaurou inquérito, onde determinou a realização de vistoria para apurar as inúmeras notícias e reclamações dos usuários (Inquérito TCM nº 40/000725/2017 – doc. 16). Após minucioso trabalho, a equipe técnica concluiu que: (i) *“considerando os problemas de falta de segurança e vandalismo que ocorrem nas estações, bem como da iluminação insuficiente em seu interior, considera-se que nenhuma estação possui o elemento ‘segurança’, adequado segundo o padrão de qualidade BRT”*; (ii) *“foram feitos diversos flagrantes de passageiros entrando e saindo do interior das estações pelas portas abertas (foto 22), com risco de atropelamentos e comprometimento de arrecadação tarifária, pelo não pagamento de tarifa por parte dos usuários”*; (iii) *“em todas as estações foram constatados danos estruturais em vidros e portas”*; (iv) *“foi também constatada a presença de ambulantes”*, inclusive, *“dentro dos próprios veículos”*.

52. Reconhecendo a responsabilidade do Poder Concedente, o laudo do TCM recomendou a expedição de ofícios às Secretarias de Transportes, de Urbanismo, Infraestrutura e Habitação e de Conservação e Meio Ambiente; para que estas esclareçam as medidas a serem tomadas para melhorar as condições de operabilidade do sistema. A fim de apresentar um

panorama mais completo para o TCM, o Consórcio expediu ofício esclarecendo alguns pontos¹⁷ e identificando as obrigações a serem adimplidas pelo Poder Concedente.

53. Contudo, apesar de todos os esforços do Consórcio no sentido de buscar auxílio das autoridades competentes; **a situação só se agrava a cada dia**. E, apesar de o Sistema como um todo sofrer com evasão crescente e depredação das estações e vias dedicadas, o trecho da Av. Cesário de Melo se tornou o mais crítico deles.

54. De fato, as Estações Cajueiros, Curral Falso, Cesarinho, Cesarão I, Cesarão II, Cesarão III e Vila Paciência, por exemplo, sofrem, constantemente, com a ação de criminosos e vândalos. Furtos das câmeras de segurança, monitores e fios de cobre, balas perdidas, incêndios criminosos são ocorrências recorrentes na região. Tais estações ficaram fechadas por longos intervalos, por falta de condições mínimas de segurança para os funcionários e colaboradores do Consórcio e usuários do serviço, no aguardo da mobilização do Poder Concedente.

55. Nem o próprio Consórcio lograva efetuar reparos nas Estações Cesarão III e Vila Paciência (posteriormente destruídas por atos de vandalismo) face à absoluta insegurança e ausência de apoio pelo Poder Concedente¹⁸. A propósito, já na sua análise preliminar, a FGV

¹⁷ Ofício CCO-001/2018, a saber: i) “durante a fase de construção de todos os corredores BRT (...), não foi este Consórcio instado a verificar, opinar ou sequer acompanhar suas execuções quer de Projeto de Engenharia (conceitual, Básico e Executivo), nem de construção ou montagem”; (ii) há existência de “ofício específico sobre o Corredor localizado na Avenida Cesário de Melo, que se encontra fisicamente como ‘divisor’ de uma zona permanente de conflito armado entre facções criminais rivais numa situação perigosíssima de segurança pessoal e patrimonial para usuários e nossos colaboradores”; (iii) as Estações “sofrem com ocorrências e ‘esforços’ absurdamente maiores que os planejados, bem como desproporcionais, face a evasão delituosa (...) da ordem de 14% do Sistema, sendo de mais de 20\$ se considerarmos como base somente as Estações [excluindo os terminais], e tendo uma grande parte destas, índices superiores a 100% do carregamento [quantidade de passageiros] pago, considerando um cenário de utilização do Sistema em condições normais de uso”; (iv) tais fatores “resultam além de custos operacionais absurdamente mais altos que os previstos e suportados pelo Concessionário, em perda de qualidade dos serviços, principalmente de conforto dos usuários, e degaste prematuro das instalações”; (v) sem a “Segurança Pública e o adimplemento pelo Poder Concedente de suas demais obrigações contratuais, atuantes em seu entorno e no interior deste (Estações e Coletivos), o Sistema como concebido, funciona de forma precária, com tendência ao colapso, como está acontecendo e com resultados imprevisíveis” (doc. 29).

¹⁸ Vide Ofícios CCO-041/2018, CCO-124/2018 e CCO-133/2018 (doc. 30)

confirmou o avançado grau de depreciação de muitas estações e o comprometimento da operação do Sistema pelo Consórcio:

“Nas inspeções preliminares realizadas foram constatados todos os problemas elencados pelo Consórcio BRT, destacando-se:

- Nos corredores TransOeste e TransCarioca foram constatados diversos danos à estrutura das estações tais como: vidros quebrados, portas automáticas inoperantes e com componentes de acionamento expostos, além de estações completamente vandalizadas e destruídas, sem condições de operacionalidade;
- No Corredor TransOlimpica foram constatados vidros quebrados e portas automáticas inoperantes, mas em poucas estações.”

56. Conforme levantamento efetuado pelo Consórcio e corroborado pela FGV, em algumas RTRs, o percentual de usuários que praticam o calote ultrapassa 20% do total de pagamentos. Em algumas estações, o número de usuários que praticam a evasão é muito superior àqueles que pagam por sua passagem. Confira-se observação da Fundação a respeito:

“Isso posto, observa-se que os levantamentos do Consórcio registraram mais de 178 mil evasões delituosas por dia nos anos de 2016, 2017 e 2018, com uma média diária, para esses três anos, superior a 59 mil evasões por dia, equivalendo a 16% do total de passageiros pagantes. Para o ano de 2018 esse percentual já atinge mais de 20%.”

57. Ademais, como se viu, apenas o Corredor Transolímpico, cuja manutenção viária a Prefeitura terceirizou para empresa particular, mediante a cobrança de pedágio, atende, de um modo geral, as condições necessárias ao tráfego dos veículos articulados¹⁹. Os demais Corredores apresentam trechos imprestáveis.

¹⁹ No Corredor TransOlimpica, executado em pavimentação rígida, foi observada excelente condição quanto ao estado de conservação do pavimento. Nele, não foram identificadas ocorrências de defeitos cujas características possam comprometer a operação do BRT. Cabe ressaltar que este corredor está sob concessão de operação da Concessionária ViaRio S/A, que vem realizando um bom trabalho de manutenção, além de ser a via de execução mais recente (início da operação regular em agosto/2016). (Relatório Preliminar FGV_doc. 19)

58. O incontroverso abandono da malha do Sistema (que, na gestão passada da Prefeitura ainda recebia reparos pontuais com a chamada “Operação Tapa Buracos”²⁰) foi confirmado pela FGV:

“Para o Corredor TransOeste foi observada, entre os três corredores inspecionados, a pior condição quanto ao estado de conservação do pavimento. Com uma extensão total, nos dois sentidos, de cerca de 110 Km, apresenta-se em 90% da sua extensão com pavimento flexível, que, de modo geral, oferece péssimas condições para o tráfego dos ônibus. O corredor tem apenas 14% do seu pavimento classificado em ótimo estado, precisando apenas de manutenção rotineira; 32% está necessitando de correções como recapeamento; 13% necessitando de correções mais complexas, como remendos superficiais e profundos; e 40% em péssimo estado de conservação, necessitando de reconstrução total”.

59. E a situação que já era calamitosa se tornou ainda mais crítica com a greve dos caminhoneiros, iniciada em 21.05.2018. Trecho do corredor Transoeste, que liga Santa Cruz a Campo Grande, foi paralisado devido à falta de combustível. Durante a greve, depredações, vandalismo, furtos e ameaças a funcionários, colaboradores e passageiros impediram que o serviço fosse retomado no ramal, mesmo após a regularização do abastecimento. Muitas reportagens noticiaram esses fatos e o próprio Secretário da Casa Civil do Município reconheceu a situação trágica:

“O BRT Transoeste iniciou a normalização do serviço nesta terça-feira (29), depois de cinco dias operando com estações fechadas e frota reduzida devido a greve dos caminhoneiros que afetou o abastecimento de combustível no Estado do Rio de Janeiro. Entretanto, o serviço ainda enfrenta problemas em cinco estações do corredor, ao longo da avenida Cesário de Melo, já que traficantes teriam montado pontos de vendas de drogas nos acessos à plataforma.”²¹

²⁰ “Os gastos em manutenção e recapeamento das vias despencaram em 2017 na comparação com anos anteriores. Em 2017, a prefeitura aplicou apenas R\$ 44,3 milhões na manutenção do asfalto da cidade (...) O investimento ficou abaixo da média dos três anos anteriores (2014-2016), que foi de R\$ 146,3 milhões. (...) Como se não bastasse, durante algumas semanas entre o fim do ano passado e ao longo de janeiro — a prefeitura não divulgou o tempo exato — o contrato com a fornecedora de insumos foi suspenso. (...) As usinas reabertas podem fabricar 200 toneladas de massa asfáltica por hora. Esse volume, no entanto, corresponde a apenas 47,6% da capacidade total de produção das quatro unidades do município (420 toneladas/hora). Apenas as instalações do Caju deixam de produzir 160 toneladas por hora. O problema é que não há sequer previsão de quando a produção será retomada.” (Disponível em <https://extra.globo.com/noticias/rio/usinas-de-asfalto-tem-funcionamento-paralisado-buracos-geram-transtornos-em-bairros-do-rio-22465359.html>)

²¹ Disponível em <https://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/secretario-diz-que-estacoes-do-brt-sao-ocupadas-pelo-traffic-29052018>)

“O poder público perdeu o controle dali. Já criamos um grupo de trabalho para pedir auxílio às forças de segurança. Precisamos desse socorro, temos certeza que elas vão nos ajudar. As denúncias falam sobre traficantes ameaçando os funcionários do BRT, ficando impossível das estações operarem.”²²

60. Mesmo o porta voz da Polícia Militar reconheceu que “a depredação é constante, é uma área pouco segura” e que “quem ficar ali no meio do caminho [nas estações] vai ser alvo de disparo da quadrilha do outro lado”.²³

61. Diante da inércia do Poder Concedente e para não deixar a população desatendida; o Consórcio BRT, por conta própria e sem qualquer apoio da Prefeitura, implementou um plano de contingência “para operar o Corredor Transoeste no trecho da Cesário de Melo”, e, mais uma vez, solicitou ao Poder Concedente que restaurasse as condições mínimas de operabilidade do Sistema, no prazo máximo de 3 meses (ofício CCO-131/2018). O Município respondeu com o Ofício SMTR nº 219/2018, em que simplesmente “determinava” o retorno da operação do Corredor Transoeste, **sem contudo, tomar nenhuma atitude quanto ao cumprimento de suas obrigações contratuais e legais.** (doc. 30).

III.4)MEDIDAS INÓCUAS = A FALTA DE MEDIDA

62. Este relato não seria fiel se o Autor não esclarecesse que, em momentos pontuais, o Poder Concedente chegou a sinalizar a adoção de algumas iniciativas de combate à evasão e o vandalismo. Contudo, constatou-se que o anúncio destas medidas não passou de ação de marketing, atrelada à “agenda positiva” que a Prefeitura divulgava na mídia. Tudo para estender uma “cortina de fumaça” sobre o caos que abate o Sistema.

63. Foi nesse contexto que, pouco depois de tomar posse, **em 22.02.2017**, o Prefeito do Rio de Janeiro editou o Decreto nº 42.874/2017, criando Grupo de Trabalho (GT) composto por

²² Disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/prefeitura-afirma-que-cinco-estacoes-do-brt-na-zona-oeste-foram-dominadas-pelo-traffic-22729439#ixzz5Gvd9bbsU> .

²³ Disponível em <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/policia-milolar-nega-que-estacoes-do-brt-no-rio-tenham-sido-tomadas-por-trafficantes.ghtml> .

integrantes das Secretarias Municipais de Transporte, Ordem Pública, Assistência Social e Direitos Humanos e Guarda Municipal da Cidade, além de representantes do Consórcio Operacional BRT²⁴, a pretexto de “assegurar ao cidadão o direito à mobilidade urbana”. Neste ato, ficou estipulado que o GT apresentaria Plano de Ações para garantir “o bom funcionamento do Sistema BRT”, no **prazo de 45 dias** (doc. 31).

64. Contudo, mesmo o Decreto reconhecendo a urgência do combate ao vandalismo e o estado de degradação das estações do Sistema BRT, o Grupo de Trabalho criado pela Prefeitura nunca chegou a formular o prometido Plano de Ações. A sua criação não passou de um ato de encenação.

65. Face à omissão do Poder Executivo Municipal em combater o problema, o Legislativo carioca editou a Lei Municipal nº 6.299/2017, publicada em 06.12.2017, estabelecendo penalidade de multa no valor de R\$ 170,00 aos usuários do BRT que utilizassem o serviço sem o correspondente pagamento da tarifa, e destinando a receita arrecadada à “redução tarifária, melhoria do serviço prestado e manutenção do sistema viário”. Iniciativa que, evidentemente, beneficiaria não só o Consórcio, como os próprios usuários do serviço (doc. 32).

66. Registre-se que a Prefeitura ainda tentou embarreirar a iniciativa, vetando integralmente o projeto de lei proposto. Veto este que acabou derrubado pela Câmara Municipal de Vereadores, à unanimidade.

²⁴ Conforme comunicado da Secretaria de Ordem Pública publicado no Diário Oficial do Município do dia 22.02.2017: **“Vandalismo, ambulantes ilegais e presença de população em situação de rua foram alguns dos problemas destacados na apresentação feita por diretores do Consórcio BRT em reunião na Secretaria Municipal de Ordem Pública (Seop). O encontro tratou do Decreto 42.874 que, publicado no Diário Oficial do último dia 8, criou o grupo de trabalho para estabelecer a atuação dos órgãos municipais, incluindo a Guarda Municipal, nesse sistema de transporte. Já como proposta de solução para a questão do calote, foi discutida a possibilidade de infracionar quem não paga a passagem, como já acontece no VLT. Uma nova reunião acontecerá após o Carnaval, com os órgãos envolvidos retornando com suas contribuições. (...) Sob coordenação da Seop, o grupo tem prazo até o dia 24 de março para concluir o plano de ações. (...) O secretário Paulo Amendola ressalta que o objetivo do grupo é apontar soluções para problemas recorrentes que podem inviabilizar a prestação do serviço, como o calote, que gera um prejuízo mensal de R\$ 250 mil, e o vandalismo, que tornou inoperante a estação de Vila Paciência, destruída duas vezes. - Vamos trabalhar em conjunto para garantir a ordem e a segurança nessas estações, evitando a interrupção do serviço pelo consórcio, o que afetaria milhares de pessoas - afirmou o secretário de Ordem Pública.”**

67. A Lei nº 6.299/2017 fixava prazo de 60 dias (art. 7º) para regulamentação pelo Poder Executivo. Contudo, somente 6 meses após seu prazo já ter se encerrado, o Prefeito editou o Decreto nº 44.837/2018, que regulamentou apenas parte da Lei nº 6.299/2017, no que toca à fiscalização e aplicação de multa pela prática de evasão (doc. 33). Constou, expressamente, dessa regulamentação o reconhecimento da obrigação legal e contratual do Município de proteger seus bens e serviços e de atuar no combate à evasão, prevendo-se, ademais, prazo de 30 dias para sua entrada em vigor (em 02.09.2018), in verbis:

*“CONSIDERANDO as atribuições legais da Guarda Municipal (GM-Rio) na proteção dos bens e serviços municipais e no exercício do poder de polícia no âmbito do Município do Rio de Janeiro; **CONSIDERANDO o dever do Município do Rio de Janeiro de prestar auxílio ao(s) concessionário(s) do serviço público de transporte coletivo por meio de Transporte Rápido por Ônibus, Bus Rapid Transit - BRT na coibição à evasão da tarifa;***

CONSIDERANDO o disposto no art. 3º da Lei nº 6.299 de 06 de dezembro de 2017, que estabelece a penalidade de multa aos usuários do serviço público de transporte coletivo por meio de Transporte Rápido por Ônibus, Bus Rapid Transit - BRT, que utilizarem o serviço sem o pagamento espontâneo da tarifa no momento de acesso e/ou saída do sistema, ressalvadas as gratuidades previstas em lei, DECRETA:

Art. 1º Cabe à Guarda Municipal do Rio de Janeiro (GM-Rio) o exercício da fiscalização e a aplicação da penalidade prevista no art. 3º da Lei nº 6.299 de 03 de dezembro de 2017.” (g.n.)

68. Sem perder tempo, o Autor vem cumprindo a obrigação que lhe foi imposta pela Prefeitura no mesmo Decreto de divulgar campanhas educativas ao público do BRT²⁵ (doc. 34). Contudo, às vésperas da entrada em vigor desta norma regulamentar, ainda não se tem notícia de que medidas práticas estejam sendo adotadas para o combate à prática de evasão.

69. Ainda sobre a questão da evasão e da insegurança no Sistema, o Consórcio encaminhou ao Poder Concedente diversos ofícios apresentando levantamentos completos dos pontos mais críticos, justamente para que a Prefeitura pudesse reparar sua omissão e negligência, desenvolvendo e implementando um plano de ações adequado (doc. 35).

²⁵ Parágrafo único, do Art. 7º, do Decreto Municipal nº 44.837/2018: *“Durante o período de vacância deste Decreto, o(s) concessionário(s) do serviço público de transporte coletivo por meio de Transporte Rápido por Ônibus, Bus Rapid Transit – BRT em atuação na Cidade do Rio de Janeiro deverão realizar campanha educativa junto à população para prestar informações sobre a importância do pagamento da tarifa, formas de pagamento da tarifa, validação dos bilhetes de transporte, hipóteses de gratuidade, penalidades aplicáveis em caso de inadimplemento, dentre outras”.*

70. Em paralelo e surpreendentemente, mesmo tendo confessado sua inadimplência e de posse das informações disponibilizadas pelo Consórcio, desde a edição do Decreto supra, o Município, vem pressionando o Autor, de forma oficiosa, a assinar minuta de Convênio absolutamente esdrúxula (doc.36). Convênio este através do qual, a pretexto de implementar os investimentos iniciais do Plano de Trabalho para combate à evasão de tarifas e prevenção da depreciação das instalações do sistema de transporte público do BRT; o Consórcio seria impelido a pagar a milionária quantia de R\$ 16.800.000,00 à Prefeitura, que, “em contrapartida”, pelo período de 24 meses, finalmente, cumpriria suas obrigações legais e contratuais de disponibilizar pessoal capacitado para as ações necessárias ao combate à evasão e prevenção de vandalismo às estações e terminais do Sistema.

71. Em que pese toda pressão política recebida, obviamente, pelo absurdo e antijuridicidade da proposta, esta foi recusada pelo Consórcio.

72. Diante da recusa à proposta e ainda informalmente, o Município apresentou ao Autor novo documento, desta vez denominado “Plano de Ação” (doc. 37), na mesma linha das ações que o Poder Concedente se comprometia a adotar no Plano de Trabalho anterior, só que, desta vez, sem, contudo, inaceitável exigência de pseudo contraprestação milionária a ser paga pelo Consórcio. Neste Plano de Ação, a Prefeitura confessou erros conceituais de projeto e a ausência da atuação do Poder Público na segurança do sistema como razões determinantes para a evasão tarifária.

73. Em que pese algumas reuniões tenham sido realizadas com a SEOP a respeito, nenhuma ação efetiva foi implementada pelo Município. Nem mesmo a formalização do Plano proposto.

74. Ainda tentando preencher a lacuna deixada pelo Poder Concedente; o Legislativo Municipal editou a Lei nº 6.380/2018, que estabelece “*normas de manutenção e penalidade por depredação das instalações e veículos do BRT*”. Seus artigos 6º e 7º estabeleciam que esta deveria

ser regulamentada em até 30 dias e que o diploma entraria em vigor na data de sua publicação. Entretanto, o Executivo vetou justamente os supracitados artigos 6º e 7º, esvaziando a norma legal de força e eficácia.

75. **Em outras palavras, o Município não apenas deixa de agir no combate aos graves atos de vandalismo praticados contra o Sistema BRT, como impede que o Poder Legislativo o faça; em franco prejuízo ao Consórcio Autor e aos próprios usuários do serviço.** Contexto que confirma que a adoção de medidas inócuas representa, em verdade, a total ausência de medidas ou omissão mal-intencionada.

76. Não fosse isso suficiente, em retaliação à recusa do Consórcio à proposta indecente de Convênio feita pela Prefeitura, teve início, neste mês, campanha jornalística noticiando a intenção da Prefeitura de “**intervir**” no serviço do BRT²⁶, em razão do cenário de caos existente:



77. Ora, no mérito, como já se viu, o cenário de caos do Sistema BRT se deve, exclusivamente, à omissão e negligência absoluta do Município. E as calhas exclusivas em que o BRT é obrigado a trafegar se provam verdadeira sobrecarga e não privilégio! Portanto, a ameaça de intervenção que a Prefeitura fez chegar aos jornais não passa de evidente retaliação.

²⁶ Disponíveis em <https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/secretaria-de-transportes-sugere-crivella-intervencao-no-sistema-de-brt-do-rio.html> e <https://extra.globo.com/noticias/rio/estudo-que-preve-intervencao-no-brt-baseado-em-criticas-da-secretaria-atuacao-do-consorcio-23043415.html>

III.5) POSTURA INACEITÁVEL

78. A medida que a inadimplência do Poder Concedente virou notícia rotineira na mídia e diante da insistência do Autor para que fossem tomadas providências com urgência; os entes da Prefeitura passaram a notificar o Consórcio : (i) ameaçando-o com a aplicação de multas pelas precárias condições de operação do Sistema BRT (causadas pelo seu próprio inadimplemento contratual); (ii) cobrando reconstruções das estações e terminais vandalizados, cuja responsabilidade é do Poder Concedente (ofícios TR/SUBT nº 117/2018 e 472/2018 – doc. 28); e, por fim e mais absurdo, (iii) achacando o Autor com a ameaça inquisitória de intervenção no serviço de transporte, cujo cenário caótico o próprio Réu instaurou.

79. Contudo, a mais superficial leitura de algumas das centenas de multas aplicadas mensal e continuamente ao Consórcio revela a absoluta improcedência destas penalidades. Confira-se:

Nº DO AUTO	VALOR	DESCRIÇÃO DA PENALIDADE
F-00010905	R\$ 1.712,95	Suspender por 24 horas ou mais, sem autorização a operação em determinado trecho
F-00010903	R\$ 1.712,95	Suspender por 24 horas ou mais, sem autorização a operação em determinado trecho
F - 00011118	R\$ 428,23	Mau funcionamento das portas da Estação
A1 - 00200348	R\$ 428,23	Mau funcionamento das portas da Estação
F - 00011022	R\$ 856,49	Descumprimento de intervalo de viagens
F - 00011021	R\$ 856,49	Descumprimento de intervalo de viagens

80. Outro exemplo dessa prática abusiva e vingativa foi a notificação feita ao Consórcio pela Prefeitura, determinando a imediata reabertura das estações localizadas na Avenida Cesário de Melo, sabidamente fechadas por sua completa destruição após atos de vandalismo e total insegurança para operação, ratificada pela própria Prefeitura conforme já abordado no item 54.

81. Naquele ofício, o Município ameaçou: *“o não cumprimento do dever de operação do BRT na forma estabelecida pelos Contratos de Concessão configuraria hipótese de violação de*

obrigação contratual previamente conhecida pelo delegatário do Serviço Público” (Ofício TR/SUBT nº 117/2018 – doc. 28).

82. Mas, como se viu, em todas essas situações (bem como em muitas outras), **o Consórcio ficou impedido de prestar o serviço de transporte nos moldes adequados, justamente, pelo inadimplemento contratual e legal do Réu;** o que afasta a culpabilidade do Autor e confirma a ilegalidade das penalidades aplicadas a este pretexto.

83. Trata-se do conhecido instituto do fato da administração que, nas palavras de HELY LOPES MEIRELLES²⁷, consiste em *“toda ação ou omissão do Poder Público que, incidindo direta e especificamente sobre o contrato, retarda ou impede sua execução. (...) É o que ocorre, p. ex., quando a administração deixa de entregar o local da obra ou serviço, ou não providencia as desapropriações necessárias, ou atrasa os pagamentos por longo tempo, ou pratica qualquer ato impeditivo dos trabalhos a cargo da outra parte (art. 78, XIV a XVI)”*²⁸.

84. Com efeito, considerando que o fato da administração em tela expõe a perigo efetivo os usuários do serviço e funcionários e colaboradores do Consórcio; não há como se exigir a prestação do serviço nos moldes originalmente contratados do Autor, tal como já decidiu esse c. TJRJ: *“não é razoável exigir a execução de serviço que possa causar risco de dano ambiental e responsabilização na esfera penal e cível, quando a própria Administração pratica conduta que torne impossível a execução do contrato”*²⁹.

²⁷ No mesmo sentido, ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO:

“O Fato da Administração libera o contratado de qualquer responsabilidade pelo atraso ou inexecução do ajuste, podendo levar ao reequilíbrio econômico-financeiro ou à rescisão contratual (art. 78, XIV e XVI), e como, ao contrário das demais áleas além de causa de desequilíbrio contratual, também constitui inadimplemento das obrigações da administração, impõe caso chegue ser de gravidade suficiente para levar à rescisão, o pagamento da indenização prevista no art. 79, §2º.” (in Curso de Direito Administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2012. p. 344/345 – g.n.).

²⁸ MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo brasileiro. 42. ed. São Paulo: Malheiros, 2016, p. 270/271.

²⁹ TJRJ, Agravo de Instrumento nº 0020177-58.2015.8.19.0000, Desembargadora relatora Monica de Faria Sardas, Vigésima Câmara Cível, julgado em 10.06.2015, DJe 25.06.2015.

85. E mais! Se reportando a entendimento firme do STJ, o TJRJ também asseverou que, se a Administração Pública não cumpre suas obrigações, além de não exigir o cumprimento do Concessionário, menos ainda poderá penalizá-lo por descumprimento contratual, tal como tem feito rotineira, incessantemente e cada vez mais a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro:

“Agravado de Instrumento. Ação de Obrigação de Fazer. Administrativo e Processual Civil. Tutela de urgência deferida para determinar que o Município Réu se abstenha da aplicação de penalidades pelo descumprimento contratual. (...) . Ordenamento jurídico pátrio que admite a possibilidade de oposição da exceção de contrato não cumprido em desfavor da Administração Pública, independente de provimento judicial. Inteligência do art. 78, XV, da Lei nº 8.666/93. Precedente da Insigne Corte Superior de Justiça. Edilidade que não logrou comprovar a efetivação da contraprestação ajustada, tampouco apresentou justificativa razoável ao inadimplemento, a afastar a verossimilhança das alegações autorais. (...)” (TJRJ; Agravo de Instrumento nº 0020688-85.2017.8.19.0000; Relator Des(a). SÉRGIO NOGUEIRA DE AZEREDO - Julgamento: 29/09/2017 - DÉCIMA PRIMEIRA CÂMARA CÍVEL – g.n.)

86. No mesmo sentido, evidentemente, não pode a Prefeitura decidir promover uma efetiva intervenção no serviço sem instaurar o indispensável processo administrativo prévio, que atenda as garantias constitucionais do devido processo legal e da ampla defesa, dentre outras, sob pena de retornarmos aos escuros tempos a Inquisição. Quanto mais no bojo de 4 Contratos de Concessão devidamente licitados!

87. Completamente descabida, portanto, a aplicação das penalidades e ameaças do Poder Concedente ao Consórcio Autor, que precisam ser contidas por esse MM. Juízo.

III – REITERADO DESCUMPRIMENTO PELO MUNICÍPIO DE SUAS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS

88. Se, de um lado, há muitos os fatos e problemas a serem narrados; no mérito, a questão de direito que se traz ao conhecimento do Poder Judiciário é de extrema simplicidade. Afinal, a pretensão autoral se funda no puro inadimplemento contratual pelo Município – da sua principal (e praticamente única) obrigação prevista no Edital (item 20.2) e constante de todos os Contratos de Concessão firmados no âmbito do Sistema BRT, qual seja aquela constante da Cláusula. 8.2:

8.2 - Constitui obrigação do PODER CONCEDENTE assegurar à CONCESSIONÁRIA as condições necessárias ao exercício da concessão e garantir os direitos da CONCESSIONÁRIA.

89. Na mesma linha, a Lei Orgânica do Município (art. 396, IV) já previa que *“o Poder Público estabelecerá, dentre outras, as seguintes condições para a operação dos serviços de transporte coletivo de passageiros: (...) iv – padrões de segurança e manutenção”*.

90. Por meio do Edital de Concorrência nº CO 10/2010 Em 2010, o Município do Rio de Janeiro realizou licitação para concessão de serviço público de transporte coletivo via BRT. Naquele Edital e seus anexos, previu-se que: *“os BRTs a serem implantados terão o PODER CONCEDENTE como responsável pela execução de toda a infraestrutura viária necessária ao seu perfeito funcionamento”* (Item 7.1.7 do Anexo I) .

91. Foi publicado, então, o Decreto Municipal nº 35.235/2012, que aprovou o Caderno de Encargos do BRT, *“elaborado por técnicos da Secretaria Municipal de Transportes do Município do Rio de Janeiro e da Companhia de Engenharia de Tráfego”* e que tem *“como objetivo principal definir o regramento da operação e avaliação junto às concessionárias”* (doc. 08).

92. Referido Caderno ditou os padrões técnicos³⁰ a serem seguidos pelas Concessionárias, isto é: (i) características dos ônibus a serem utilizados; (ii) treinamento e formação de pessoal de operação; (iii) *“padrões, pressupostos e limites para a operação do BRT nas estações, terminais e nos ônibus”*; (iv) operações de apoio e suporte ao sistema, etc. e, por outro lado, previu que a manutenção das vias dedicadas à circulação do BRT, sua sinalização e infraestrutura (como a de controle de tráfego, por ex.) é de inteira responsabilidade do Município.

³⁰ *“determinar os padrões tecnológicos da composição da frota de cada tipo de linha e serviço, no que diz respeito tanto à capacidade veicular, quanto aos itens de conforto, segurança e acessibilidade”*.

93. Posteriormente, as 4 RTRs licitadas foram adjudicadas a 4 Consórcios distintos³¹, com os quais foram firmados os Contratos de Concessão nº 01, 02, 03 e 04, respectivamente (docs. 04 a 07). Para viabilizar o Sistema BRT, foi constituído o “Consórcio Operacional BRT” (doc.01), Autor desta demanda, para o qual foi delegada a sua gestão e operação.

94. Enquanto ao Poder Concedente cabia a obrigação ampla e geral da Cláusula 8.2, aqueles Contratos de Concessão impuseram às Concessionárias dezenas de obrigações, dentre as quais as mais relevantes foram abaixo destacadas:

“9.2 – Constituem obrigações da CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável e nos ANEXOS ao EDITAL e ao presente CONTRATO DE CONCESSÃO:

(...) II – operar os SERVIÇOS de forma a garantir a sua regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, conforto, cortesia, modicidade tarifária e comodidade defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e pleno respeito aos direitos dos usuários, na forma da lei e normas regulamentares;

(...) V – promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços, bem como a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas utilizados, com vistas a assegurar eficiência máxima na qualidade do serviço;

(...) IX – adequar as instalações, equipamentos e sistemas utilizados às necessidades do serviço, guardando-os, conservando-os, e mantendo-os em perfeitas condições, de acordo com as especificações dos serviços e as normas técnicas aplicáveis;

(...) XVII – garantir a segurança do transporte, bem como a integridade física e o conforto dos usuários;

(...) XXVIII – buscar a constante expansão do número de passageiros servidos pela CONCESSIONÁRIA, bem como a ampliação e a modernização dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO, para adequado atendimento da demanda atual e futura;

XXIX – zelar pela perfeita manutenção dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO”.

95. Dentre as suas 33 obrigações – que, registre-se, vêm sendo cumpridas pelas Concessionárias - não se encontram as de prover as estações, terminais e vias com segurança

³¹ Consórcio INTERSUL de Transportes, Consórcio INTERNORTE de Transportes, Consórcio TRANSCARIOCA de Transportes e Consórcio SANTA CRUZ de Transportes.

pública ou de combater a prática de crimes ou infrações, por serem estas atribuições exclusivas do Poder Público.

96. De fato, se, por iniciativa sua, entregasse armas aos seus funcionários e colaboradores e impusesse a eles a típica atividade de fiscalização e policiamento do Sistema, o Consórcio estaria – ele sim! –, cometendo o crime de exercício arbitrário de suas próprias razões (art. 345 do CP³²), além de expor a segurança de sua equipe e dos usuários à incalculável risco.

97. O que foi objeto dos Contratos de Concessão (Cláusula Segunda) em tela foi a prestação do serviço público de transporte de passageiros por BRT e não a construção ou reconstrução da sua estrutura (seja viária ou física). Afinal, em bom português, as empresas que assinaram cada um daqueles Contratos são empresas de ônibus e não empreiteiras.

98. Evidentemente, **não é do BRT a obrigação de: (i) dotar as estações e terminais do BRT com guardas municipais e/ou policiais militares; (ii) pavimentar vias públicas; (iii) coibir o comércio ilegal e a mendicância; e (iv) impedir que bens do Município sejam vandalizados ou de reconstruir aqueles que foram depredados. Todas estas são obrigações inequívocas do Município, que, em última análise, é quem controla e deve manter o projeto do BRT funcionando! Ao Consórcio cabe apenas operar o Sistema.**

99. Como visto, todas essas obrigações de fazer estão sendo solenemente descumpridas pelo Poder Concedente. E, pior, mesmo inadimplindo suas obrigações e subtraindo do sistema as condições mínimas para seu funcionamento regular; a Prefeitura tem abusado de seu poder de polícia para punir o Autor por não operar o serviço conforme contratado previamente.

³² **Art. 345** - Fazer justiça pelas próprias mãos, para satisfazer pretensão, embora legítima, salvo quando a lei o permite:

Pena - detenção, de quinze dias a um mês, ou multa, além da pena correspondente à violência.

Parágrafo único - Se não há emprego de violência, somente se procede mediante queixa.

100. Contudo, ao disciplinar a tutela jurisdicional específica, em seu art. 497, parágrafo único; o CPC autoriza o juiz a determinar as providências necessárias à obtenção do resultado prático da obrigação de fazer ou de não fazer descumprida, dispensando a produção de prova do dano ou mesmo de culpa ou dolo para que seja concedido pelo magistrado o provimento para impedir, interromper ou remover a prática de ato ilícito

101. Por outro lado, em 15.10.2014, foi celebrado o “Termo de Permissão de Uso de Terminais Urbanos”, por meio do qual o Poder Concedente entregou a posse dos terminais já concluídos às Concessionárias (doc. 09). Estes Termos de Permissão foram complementados por outros Termos Aditivos, celebrados em 2016, onde o Município cedia o direito de uso das demais estações e terminais componentes do Sistema BRT até então finalizadas.

102. Assim sendo, uma vez fornecidas as condições mínimas pelo Poder Concedente, caberia ao Consórcio BRT, enquanto delegado da função de gestão do Sistema, administrar a prestação do serviço de transporte de modo “*a garantir a sua regularidade continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, conforto*” (Art. 6º, Lei 8.987/95); bem como “*promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços*”, levando, em consideração, ainda, o conforto e segurança dos usuários.

103. Segundo conceito elementar de Direito Administrativo³³ e texto expresso dos “Termos de Permissão de Uso dos Terminais”, firmados entre o Poder Concedente e as

³³ ***“Permissão de uso é o ato administrativo pelo qual a Administração consente que certa pessoa utilize privativamente bem público, atendendo ao mesmo tempo aos interesses público e privado.”*** (CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 30ª ed. rev. atual. e ampl., São Paulo: Atlas, 2016. p. 1460.) E, ainda, leciona Celso Antônio Bandeira de Mello: “quando, pelo contrário, **forem prestadoras de serviço ou obra pública, é bem de ver que os bens afetados ao serviço e às obras em questão são bens públicos** e não podem ser distraídos da correspondente finalidade, necessários que são ao cumprimento dos interesses públicos a que devem servir.” (Curso de Direito Administrativo. 30. ed., São Paulo: Malheiros, p. 210-211.

A propósito, o Termo de Permissão de Uso dos Terminais cita, expressamente, o art. 240, II, da Lei Orgânica do Município, que assim dispõe:

“Art. 240 - É facultada ao Poder Executivo:

Concessionárias; os equipamentos urbanos compostos por Terminais e Estações do Sistema BRT são bens públicos do Município, cuja posse foi entregue aos Concessionários para prestação do serviço de transporte. Veja-se:

“Cláusula Quarta – Nos termos do disposto no art. 241, II, da Lei Orgânica do Município, a PERMISSONÁRIA se obriga a conservar **os bens públicos objeto da presente permissão** em perfeitas condições, de forma adequada à sua destinação incumbindo-lhe, ainda, a sua guarda, nas mesmas condições, até sua efetiva devolução.

Parágrafo único: **As construções ou benfeitorias realizadas nos bens objeto da permissão incorporam-se aos mesmos, tornando-se propriedade pública**, sem direito de retenção ou indenização, conforme previsto no art. 241, I, da Lei Orgânica do Município” (Termos de Permissão de Uso das Estações e Terminais – doc. 09)

104. Ainda dentro do âmbito do Termo de Permissão, não se desconhece a obrigação das Concessionárias de realizar a manutenção ordinária dos terminais e estações pelo seu desgaste decorrente do uso normal, a fim de manter o regular funcionamento do Sistema.

105. Contudo, o completo abandono pelo Poder Concedente das estações e terminais permitiu que atos de vandalismo constantes e em massa fossem praticados, provocando a interrupção da prestação do serviço, o fechamento das estações, além da destruição de diversos veículos da frota do BRT.

106. Evidentemente, a destruição provocada por atos de vandalismo não se casa ao desgaste decorrente do uso ordinário daquelas estações e terminais (assim como veículos em muitos episódios). Sendo assim, seu reparo, ou melhor, reconstrução não pode de modo algum ser exigido do Consórcio!

107. De fato, conforme preconiza este c. Tribunal, cabe ao Poder Concedente reembolsar o Autor por todos os gastos comprovadamente incorridos com a reforma e reconstrução de

*(...) II - a permissão de uso de **imóvel municipal**, a título precário, revogável a qualquer tempo, vedada a prorrogação por mais de uma vez, gratuitamente ou mediante remuneração ou imposição de encargos, para o fim de exploração lucrativa de serviços de utilidade pública em área de dependência predeterminada e sob condições prefixadas.” (g.n.)*

estações e terminais vandalizados, além daqueles com o reparo e recomposição de sua frota prejudicada pela mesma conduta.

108. Em casos como os aqui narrados, este c. TJRJ tem não só repreendido, mas condenado o Poder Público por deixar de agir no combate de atos de vandalismo, quando estes eram absolutamente previsíveis. Confira-se:

*“Ação indenizatória. Direito administrativo. Responsabilidade civil do Estado. Incêndio em coletivo. Ato praticado por terceiros (vândalos). Concessionária de serviço público que busca o ressarcimento pelos prejuízos decorrentes da inutilização do ônibus. (...) Ato omissivo da Administração. Previsibilidade e concretude demonstradas quanto a ocorrência de novas ações criminosas. Prova documental que corrobora com a previsibilidade de novos incêndios a ônibus na região (fato idêntico ocorrido durante a madrugada do mesmo dia ao incidente envolvendo coletivo da Apelante). Inércia e inoperância dos agentes públicos, que não evitaram a ocorrência de novos incêndios aos coletivos. Diversos alertas e avisos foram enviados às Autoridades de Segurança daquela região. Nexo de causalidade existente entre a omissão específica da Administração e o resultado danoso provocado por vândalos (incêndio ao coletivo). **Dever do Estado de indenizar os prejuízos suportados pelo particular.** Necessidade de liquidação do julgado, a fim de aferir o valor exato do veículo inutilizado na época do evento danoso, bem como o valor decorrente dos lucros cessantes. (...)”.*³⁴

*“Apelação cível. Responsabilidade civil do estado. Queima de coletivo perpetrada a mando de traficantes. Omissão específica do ente estatal. Conhecimento prévio pelo Poder Público de atos de vandalismo prometidos pelos traficantes, que nada fez para evitar ou pelo menos minorar suas consequências. Conduta, nexo causal e resultado presentes no caso em tela.”*³⁵

109. Por outro lado, quando o Poder Concedente deixa de cumprir sua obrigação legal e contratual de reprimir a prática de evasão pelo usuário, deve responder pela falta de pagamento decorrente de sua omissão.

110. Afinal, o calote praticado pelo usuário (assim como a concorrência predatória do transporte ilegal), diante da ausência de fiscalização da Prefeitura, diminui a receita da

³⁴ TJRJ, Apelação Cível nº 0001262-25.2015.8.19.0011, Des. Rel. Regina Lucia Passos, Vigésima Primeira Câmara Cível, j. em 28.08.2018, DJe 30.08.2018 – g.n.

³⁵ TJRJ, Apelação Cível nº 0091943-91.2003.8.19.0001, Desembargador relator Edson Queiroz Scisínio, Décima Quarta Câmara Cível, julgado em 27.01.2011, DJe - grifos nossos.

Concessionária e, conseqüente, desestabiliza a equação econômica financeira do contrato, o que demanda a interferência do Poder Judiciário, como entende o c. TJRJ:

“Direito Processual Civil e Administrativo - Apelação - Ação de obrigação de fazer ajuizada por concessionária de serviço público em face do Município de Santo Antonio de Pádua calcada em contrato de concessão de linha de ônibus - Alegação autoral de ausência de fiscalização por parte do Município a fim de combater o transporte ilegal de passageiros que ofende cláusula de tutela do equilíbrio econômico-financeiro da empresa prestadora de serviço público - Ausência de fiscalização eficaz quanto ao cumprimento das regras dispostas na lei (...) - sentença de parcial procedência para determinar ao município, em síntese, que faça cessar o transporte irregular de passageiros, que não atende à lei municipal e acarretaria desequilíbrio contratual em desfavor da autora - omissão do ente público no exercício de poder de polícia caracterizado - sentença que se mantém. nega-se provimento ao recurso”.(TJRJ; Apelação / Remessa Necessária nº 0003666-63.2014.8.19.0050; Des(a). MARCELO LIMA BUHATEM – j. 31/05/2016 - VIGÉSIMA SEGUNDA CÂMARA CÍVEL – g.n.)

“Administrativo. Contrato de concessão de serviço de transporte coletivo. Exclusividade para exploração de linha de ônibus. Concorrência predatória de transporte clandestino. Obrigação do poder público concedente de fazer cessar a interferência indevida e o transporte ilegal.

A concessão de serviço de transporte coletivo, como toda concessão, é um contrato administrativo, portanto, fonte geradora de direitos e obrigações para ambas as partes. De parte da concessionária destaca-se a exclusividade para exploração da linha, com itinerário definido. De parte da concedente, a obrigação de fazer que consiste em adotar as medidas legais necessárias a coibir o transporte clandestino no mesmo itinerário, aliás, uma emanção do próprio poder de polícia que se estende a todo o território do Município”. (TJRJ; Apelação nº 0026181-21.2005.8.19.0014; Rel. Des(a). CHERUBIN HELCIAS SCHWARTZ JÚNIOR - Julgamento: 04/03/2008 - DÉCIMA SEXTA CÂMARA CÍVEL. - g.n.)

111. Por oportuno, sobre o necessário combate à evasão, há que se alertar, ainda, para o fato de que: considerando seus índices tão elevados, se implementada pela Prefeitura a punição prevista na Lei Municipal nº 6.299, de multa de R\$ 170,00 e R\$ 255,00 (em casos de reincidência) por infração praticada; a própria renda proveniente destas penalidades poderá ser reinvestida no Sistema, para financiamento da fiscalização e segurança. Enquanto, em paralelo, a experiência ensina que a simples presença ostensiva do Poder Público nas estações e terminais (hoje abandonados) já motiva significativa diminuição desta prática.

112. Registre-se que, como é de amplo conhecimento, no que toca ao combate à evasão ao longo do Sistema VLT (Veículo Leve sobre Trilho), desde o início da prestação do serviço, a Guarda Municipal tem sido vista atuando nos veículos em circulação. Em que pese se desconheça o grau de eficiência desta atuação, é de intuitiva sabença que a mera presença do Poder Público já inibe em parcela expressiva a prática da evasão. Confia-se, assim, que, com a intervenção do Poder Judiciário, a atuação do Município no efetivo combate à evasão seja, em breve, notada por todos os usuários do BRT.

113. Por fim, é prerrogativa e discricionariedade do Município a forma de implementar sua obrigação contratual de combater a evasão, os atos de vandalismo, além de a presença de ambulantes e moradores de rua nas estações (se através de maior efetivo da Guarda Municipal, convênio com a Polícia Militar, com a União, contratação de segurança privada...). Interessa ao Consórcio apenas que o faça.

IV – DOS PREJUÍZOS

114. Como consequência direta e inafastável do descumprimento pelo Município da sua obrigação contratual de viabilizar a operação do Sistema BRT, tem-se os milionários prejuízos e danos já suportados pelo Consórcio Autor³⁶, dentre os quais: (i) gastos com reparos e reconstruções extraordinárias das estações, terminais e veículos, em razão dos atos de vandalismo; (ii) redução da vida útil da frota veicular, aumento dos gastos com manutenção e recomposição da frota, pelo péssimo estado das calhas; e (iii) queda de receita por elevado alto índice de evasão.

115. Nesse sentido, o ordenamento jurídico constitucional brasileiro consagrou a adoção da teoria do risco administrativo, estabelecendo a responsabilidade civil objetiva do Poder Público, pelos danos que seus agentes, nesta qualidade, causarem a terceiros, por ação ou por omissão.

³⁶ Prejuízos notórios, já noticiados pela mídia (doc. 38)

116. Garante a Constituição Federal, em seu art. 37, § 6º: *“as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa”*.

117. Nos termos da legislação pátria³⁷, cumpre ao Poder Concedente prever – com o maior grau de segurança possível – todos os encargos que serão atribuídos aos concessionários e as vantagens de que poderão usufruir, delimitando assim a equação econômico-financeira da avença, a ser mantida ao longo de toda a execução do contrato. Aliás, o direito ao reequilíbrio do contrato foi previsto também no Edital de Licitação (Cláusula 20ª) e no próprio Contrato de Concessão (Cláusulas 9ª e 11ª).

118. Aumentando, de um lado, os encargos do particular, devem ser estes acompanhados de contrapartidas proporcionais, conforme registra MARÇAL JUSTEN FILHO, que destaca a necessidade de imediato ressarcimento do concessionário prejudicado por atos do Poder Concedente:

“Daí se segue que a ampliação dos riscos de um empreendimento qualquer se traduz na ampliação de seus custos. (...)

Mas o resultado prático seria a frustração do interesse público. A solução de impor ao concessionário que arque com os efeitos negativos de todo e qualquer evento gerará a elevação relevante dos custos de transação. (...) Esse é o motivo pelo qual a Constituição Federal tutelou a equação econômico-financeira dos contratos administrativos: reduzir os custos de transação, do que derivam efeitos benéficos para a coletividade e cada usuário do serviço público.

Logo, a redução do risco do concessionário de serviços públicos é uma condição para obtenção do maior número de interessados em participar da licitação e para viabilizar ofertas as mais vantajosas possíveis”³⁸

“Portanto, por um lado, o contrato assegura ao concessionário a delimitação de sua responsabilidade. O concessionário não pode ser responsabilizado fora de tais hipóteses.

³⁷ Art. 37, XXI, da CF e arts. 9º, *caput* e §§ 2º e 4º, 57, §1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, “d” e § 6º, todos da Lei nº 8.987/95.

³⁸ *Teoria geral das concessões de serviço público, op. cit.*, p. 334 (g.n.)

Por outro lado, garante ao concessionário que, se houver tal responsabilização indevida, o poder concedente promoverá o imediato ressarcimento do concessionário”.³⁹

119. Logo, o Consórcio foi obrigado a assumir encargos adicionais – recuperação constantes de estações, terminais e ônibus vandalizadas, recomposição da frota, gastos extraordinários com manutenção, multas abusivas –, além de ser penalizado com a queda expressiva de receita – falta de combate à evasão –, o que impõe a contrapartida de indenização⁴⁰, para reequilibrar a equação financeira originária do Contrato de Concessão.

120. Até porque, na forma de entendimento doutrinário firme, ora referenciado pela lição de Rafael W. Shwind⁴¹, é fundamental que todos os recursos despendidos pelo Concessionário na prestação do serviço sejam efetivamente remunerados para que o contrato de concessão em si seja viável:

“O concessionário deve ter condições de atuar de modo a obter uma remuneração que não apenas cubra os custos da prestação do serviço, mas também lhe proporcione um retorno justo em termos de lucratividade. Do contrário, o interessado investiria seus recursos e seu tempo em outra atividade que considerasse mais vantajosa, o que tornaria economicamente inviável a realização da concessão.”

121. Inclusive, a Cláusula Décima Primeira do Contrato de Concessão (Subcláusula 11.15, item “i”), prevê a INDENIZAÇÃO como medida a ser implementada para reequilibrar a equação financeira do contrato. A jurisprudência caminha no mesmo sentido:

³⁹ JUSTEN FILHO, Marçal; PEREIRA, Cesar, SCHWIND, Rafael Wallbach; MARTIM, Luísa Paschoaleto. Limites contratuais da responsabilidade patrimonial do concessionário e o direito de regresso ou reequilíbrio frente ao poder concedente. Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, n.º 112, Curitiba, junho de 2016, disponível em <http://www.justen.com.br>.

⁴⁰ A propósito, confira-se a lição de RIBEIRO, Mauricio Portugal; e PRADO, Lucas Navarro: *“Quanto à garantia do equilíbrio econômico-financeiro, trata-se de um instrumento, comum em contratos de longo prazo, para lidar com as consequências da passagem do tempo sobre o relacionamento das partes. Ela se traduz basicamente em dois mecanismos. O primeiro deles, que os ingleses têm chamado de compensation events, implica o **ressarcimento das consequências de eventos cujos riscos são atribuídos a uma das partes, mas suportados em primeira mão pela outra**”*. (in *Comentários à Lei de PPP: Parceria Público Privada – Fundamentos Econômico Jurídicos*. São Paulo: Malheiros, 2007, p. 118)

⁴¹ in *Remuneração do Concessionário: Concessões Comuns e parcerias Público-Privadas*. 1ª ed. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2010. P. 39

“6. A manutenção da qualidade na prestação dos serviços concedidos (exploração de transporte aéreo) impõe a adoção de medidas garantidoras do reequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato administrativo, seja pela repactuação, reajuste, revisão ou indenização dos prejuízos.”⁴²

“(…)2. Persiste o dever de indenizar os prejuízos causados em decorrência de interrupção temporária de obra pública, por iniciativa da Administração.

3. Embora legítima a interrupção contratual, impõe-se o dever de indenizar os prejuízos suportados pelo particular em decorrência da paralisação, para resguardar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4. Recurso especial provido em parte.”⁴³

122. Frise-se bem que não se pretende o emprego do reajuste tarifário como meio de recomposição desses danos, ou estaria se penalizando, injustamente, o já penalizado usuário do serviço, por inadimplemento de obrigação do Poder Público.

123. Assim, para fins de cálculo da indenização devida pelos danos causados e acima expostos o Autor postula a produção de prova documental suplementar e pericial, a ser realizada nestes autos (acompanhada de todo levantamento e estudo realizado pela FGV), inclusive em sede de liquidação de sentença (na forma dos art. 509 do CPC); caso esse MM. Juízo julgue oportuno remeter para momento futuro a quantificação das obrigações de pagar do Réu.

V - TUTELA ANTECIPADA IMPOSITIVA: REQUISITOS LEGAIS COMPROVADOS

124. Segundo lição clássica de José dos Santos Carvalho Filho⁴⁴, é direito do Concessionário recorrer ao socorro do Poder Judiciário quando o Poder Concedente impede que se implementem as condições para a prestação do serviço concedido, *in verbis*:

“Dispõe o art. 39, parágrafo único, da Lei nº 8.987/95 que os serviços a cargo do concessionário não poderão ser interrompidos ou paralisados até decisão judicial transitada em julgado. A regra legal não deve, entretanto, ser interpretada literalmente, porque, levada a extremos, poderia ocasionar a ruína do concessionário, muitas vezes sem

⁴² STF, RE 571.969, Rel. Min. CARMEN LÚCIA, Tribunal Pleno, j. em 12/03/2014, Acórdão eletrônico, DJe-181, div. 17/09/2014, pub. 18/09/2014.

⁴³ STJ, REsp 734.696/SP, Rel. Ministra Eliana Calmon, Segunda Turma, julgado em 16/10/2007, DJe 07/04/2009 – grifos nossos.

⁴⁴ In *Manual de Direito Administrativo*. 16ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006. p. 335 (g.n.)

que tenha sido ele o causador da interrupção ou paralisação. Parece-nos que a regra acima só tem aplicação quando o concessionário puder manter as condições de prestação do serviço. Não o podendo em virtude do inadimplemento do concedente, pode recorrer à via judicial e pleitear tutela cautelar, nos termos dos arts. 796 e seguintes do CPC, desde que presentes os pressupostos que amparam essa especial modalidade de prestação jurisdicional – a plausibilidade do direito (*fumus boni iuris*) e o risco de lesão irreparável (*periculum in mora*). Recorrendo a esse tipo essencial de processo, o concessionário poderá obter medida cautelar que tenha por fim permitir a interrupção ou paralisação imediata do serviço, sem que na ação principal possa o concedente descumpridor atribuir-lhe culpa por tais providências.”

125. Justamente, na tentativa de minimizar os graves danos que a natural demora processual irá impor ao já prejudicado Consórcio Autor é que se busca a tutela de urgência.

126. No caso em apreço, os requisitos previstos no art. 300 do CPC⁴⁵ para a concessão da tutela antecipada foram devidamente atendidos, como se expõe a seguir.

127. De todo modo, a existência de dano sequer precisaria ser comprovada por força do comando do já citado art. 497, parágrafo único, do CPC, que dispensa expressamente a demonstração da sua ocorrência, assim como a culpa ou dolo, para que se conceda tutela específica destinada a inibir a prática, a reiteração ou a continuação do ato ilícito (onde se insere o descumprimento contratual da Prefeitura), tal como pedida nestes autos. Nada obstante, aqui já ficaram comprovados não só a existência de danos passados vultuosos e o risco de danos futuros ainda maiores, além de culpa - e quiçá dolo – no inadimplemento contratual praticado pelo Município.

A) A PROBABILIDADE DO DIREITO

128. Tal como amplamente demonstrado até aqui, seja por extensa cobertura jornalística de fatos públicos e notórios, seja pelo parecer preliminar da Fundação Getúlio Vargas e toda

⁴⁵ Art. 300, NCPC: “A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo”

§3º: “A tutela de urgência de natureza antecipada não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão”.

documentação carreada pelo Consórcio, a probabilidade do direito que ampara os pedidos liminares é robusta.

129. Isso porque, além de exigência legal (vide art. 37, XXI e § 6º da CF⁴⁶, art. 396, IV, da Lei Orgânica do Município, apenas a título exemplificativo), tanto a cláusula 20 do Edital quanto a cláusula 8.2 do Contrato de Concessão impõem ao Poder Concedente o dever de preservar seus bens e serviços e assegurar às Concessionárias as condições para a sua prestação do serviço de transporte concedido.

130. Nesse sentido, por reiteradas vezes este Tribunal de Justiça ordenou, em sede liminar, que o Município cumpra sua obrigação de fazer, no propósito de conter a ocorrência de dano, sob pena de multa diária. Destacam-se:

“AGRAVO DE INSTRUMENTO. TUTELA DE URGÊNCIA. REALIZAÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS EMERGENCIAIS E NECESSÁRIAS. FIXAÇÃO DE MULTA DIÁRIA. PROVIDÊNCIA COERCITIVA QUE SE AFIGURA PERTINENTE. (...)

1. Trata-se de Agravo de Instrumento por meio do qual a parte autora pretende a fixação de astreintes em desfavor do Município de Niterói, para fins de coerção da obrigação de fazer imposta na decisão que deferiu a tutela de urgência pleiteada, para fins de realização de obras emergenciais e necessárias, bem como a suspensão da cobrança do IPTU.

2. A multa cominatória é providência que pode ser determinada pelo Juízo para assegurar a obtenção da tutela deferida, consoante autoriza o art. 497 do CPC/15, se tratando de medida coercitiva, destinada a induzir o Réu ao cumprimento da determinação judicial, a fim de garantir a efetividade do processo.(...)” (TJRJ; Agravo de Instrumento nº 0001472-41.2017.8.19.0000; Relator Des(a). BENEDICTO ULTRA ABICAIR – j. 23/01/2017 - SEXTA CÂMARA CÍVEL – g.n.)

⁴⁶ “Art. 37. (...)”

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

(...) § 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.”

“ (...) Trata-se de Ação de Obrigação de Fazer que a agravante move em face do agravado pleiteando a realização de obras de emergência de contenção a fim de evitar o desabamento da encosta que fica nos fundos da residência da Agravante e tem colocado a vida desta e de outros moradores do local em risco.

- Compulsando os autos, constatou-se que o parecer técnico elaborado em 2013, já havia evidenciado o perigo de desabamento das encostas, concluindo que não seria recomendável que as residências fossem habitadas, pois o perigo persiste até que se construa um muro de contenção na encosta.

- No caso, verifica-se a presença de ambos os requisitos a respaldar a antecipação dos efeitos da tutela recursal pretendida.

- Isto porque o fato de a agravante estar recebendo aluguel social não lhe retira a urgência na solução do problema acarretado pelo Município agravado cuja omissão no exercício de seu poder de polícia possibilitou a ocupação irregular e o uso desordenado do solo urbano. (...) PROVIMENTO DO RECURSO.” (TJRJ; Agravo de Instrumento nº 0048613-90.2016.8.19.0000; Relatora Des(a). FLÁVIA ROMANO DE REZENDE – j. 30/11/2016 - DÉCIMA SÉTIMA CÂMARA CÍVEL – g.n.)

B) O RISCO DE DANO SIGNIFICATIVO

131. Por outro lado, permitir que: (i) o Município siga ameaçando o Consórcio quanto à continuidade do Contrato de Concessão e retaliando suas demandas via penalidades arbitrárias; e (ii) as multas já aplicadas continuem a produzir efeito; tem o condão de causar significativo prejuízo financeiro ao Consórcio, e - mais grave! – dá margem ao Município para justificar sua inadimplência contumaz e para decretar a rescisão unilateral dos contratos de Concessão, na forma dos arts. 77 e 78 da Lei nº 8.666/93⁴⁷ de cada um dos instrumentos.

132. Nada precisa ser dito, por óbvio, sobre as consequências nefastas desta arbitrária rescisão por si só para o Consórcio e cada uma das Concessionárias.

⁴⁷ “Art. 77. A inexecução total ou parcial do contrato enseja a sua rescisão, com as consequências contratuais e as previstas em lei ou regulamento.”

“Art. 78. Constituem motivo para rescisão do contrato:

I - o não cumprimento de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;

II - o cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos e prazos;

(...) VIII - o cometimento reiterado de faltas na sua execução, anotadas na forma do § 1o do art. 67 desta Lei;”

133. Acertadamente, esse c. Tribunal de Justiça tem vedado a aplicação de penalidades contratuais pelo Poder Público, quando há evidências de que o próprio descumpriu as obrigações contratuais que lhe eram imputáveis, conforme abaixo exemplificado:

“Agravado de Instrumento. Ação de Obrigação de Fazer. Administrativo e Processual Civil. Tutela de urgência deferida para determinar que o Município Réu se abstenha da aplicação de penalidades pelo descumprimento contratual. (...) Ordenamento jurídico pátrio que admite a possibilidade de oposição da exceção de contrato não cumprido em desfavor da Administração Pública, independente de provimento judicial. Inteligência do art. 78, XV, da Lei nº 8.666/93. Precedente da Insígne Corte Superior de Justiça. Edilidade que não logrou comprovar a efetivação da contraprestação ajustada, tampouco apresentou justificativa razoável ao inadimplemento, a afastar a verossimilhança das alegações autorais. (...)” (TJRJ; Agravo de Instrumento nº 0020688-85.2017.8.19.0000; Relator Des(a). SÉRGIO NOGUEIRA DE AZEREDO - Julgamento: 29/09/2017 - DÉCIMA PRIMEIRA CÂMARA CÍVEL – g.n.)

134. Fundamental, portanto, que o Poder Judiciário continue a atuar no sentido de suspender os efeitos de multas arbitrariamente aplicadas pelo Município e impedir que novas penalidades lhe sejam impostas.

C) A POSSIBILIDADE DE REVERSÃO DA MEDIDA

135. Ademais, o deferimento dos pedidos liminares não gera risco algum de dano irreparável ao Município. De fato, tanto para: (i) fornecimento de condições mínimas de segurança para a operação através lotação de efetivo competente nas estações e ao longo do sistema; quanto para (ii) realização de obras de emergência nos trechos mais críticos das vias dedicadas e nas estações destruídas por atos de vandalismo; o Município estará atuando em estrito cumprimento de obrigações previamente assumidas nos Contratos de Concessão e decorrentes do ordenamento em vigor. Circunstância esta que não demanda desembolso extraordinário ou mesmo imprevisto pelo Município. Ao menos, não deveria.

136. Por outro lado, o cumprimento do pedido liminar consistente na obrigação de não fazer (abstenção da aplicação de penalidades abusivas e desvirtuadas) não ensejará encargo algum

para o Réu. Além deste impedimento não o prejudicar, o Poder Concedente continuará livre para, se necessário, aplicar outras penalidades contratuais dentro dos limites do contrato, da lei e dos princípios jurídicos aplicáveis.

137. Indispensável, assim, a concessão de tutela provisória de urgência, conforme requerido na sequência, com o fim de cessar (ao menos parcialmente) os danos que seu inadimplemento contratual tem imposto ao Consórcio.

VI – DO PEDIDO.

138. Nesse cenário, restando evidenciada a procedência da pretensão autoral, o Autor vem requerer:

(i) Seja concedida tutela de urgência na forma do art. 300 e s.s. do CPC, para que, *inaudita altera parte*:

(a.) determine que a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro cumpra sua obrigação contratual de assegurar às Concessionárias as condições mínimas necessárias à prestação regular do serviço de transporte, dotando as estações e terminais do BRT com agentes públicos de segurança, ao longo dos seus 3 turnos de funcionamento, no prazo máximo de 30 dias úteis, sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00;

(a.1) para aquelas estações fechadas por reiterados atos de vandalismo e de extrema insegurança (em especial aquelas do Ramal Santa Cruz/Campo Grande), o Poder Concedente providencie pessoal em número e com qualificação adequada, que permita futura retomada do serviço; no prazo máximo de 30 dias úteis, sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00;

(b) determine ao Município que cumpra sua obrigação contratual de assegurar às Concessionárias as condições mínimas de sinalização e infraestrutura, promovendo as obras de manutenção, recapeamento e/ou reconstrução das vias dedicadas do BRT;

(b.1) o início das obras deverá ser comprovado perante esse MM. Juízo, no prazo de 30 dias úteis, sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 por dia de atraso, devendo ser priorizados os seguintes trechos que se encontram em pior estado de degradação: Corredor Transoeste Estação América Park (sentido Centro); calha próxima ao Rio Mar (sentido Guaratiba); Estação Salvador Allende (sentido Guaratiba); Estação Gláucio Gil (sentido Centro);

(c) determine ao Município que promova o adequado cumprimento do seu Decreto nº 44.837/2018, sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00;

(d) autorize o Consórcio a retirar os funcionários e colaboradores que mantêm em regime de contingência e devolver, temporariamente, a posse das estações fechadas por atos de vandalismo (em especial aquelas ao longo do ramal Santa Cruz-Campo Grande), pelos riscos a que sua equipe tem sido exposta pela permanência no local, até que as condições mínimas de segurança sejam restabelecidas e as estações reconstruídas pelo Poder Concedente;

(e) determine ao Município que se abstenha de aplicar penalidades ao Consórcio por eventuais deficiências na prestação do serviço de transporte decorrentes do inadimplemento do réu de sua obrigação contratual de garantir as condições mínimas para a prestação do serviço (ex.: fechamento de estações por atos de vandalismo, modificação e desativação de rotas por falta de segurança, diminuição do número de veículos em circulação e aumento das médias de intervalo entre carros e de duração das viagens pelo mal estado de conservação das vias dedicadas e constante manutenção da frota que este exige), sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 por penalidade aplicada; assim permanecendo até o julgamento definitivo da presente ação;

(ii) Seja designada audiência de conciliação ou mediação na forma prevista no artigo 334 do CPC, informando, desde já, ter interesse na tentativa de composição amigável com o Réu;

(iii) A citação pessoal do Réu, para que, querendo, responda ao presente pedido sob pena de revelia e confissão quanto à matéria de fato;

(iv) No mérito, e ao final, sejam julgados procedentes os seguintes pedidos para:

(a) confirmar a liminar deferida para determinar, em definitivo, que o Município dote as estações e terminais do Sistema BRT com agentes competentes para garantir as condições mínimas de segurança e ordem pública necessárias à prestação regular do serviço de transporte, de forma permanente, ao longo dos seus 3 turnos de funcionamento;

(b) confirmar a liminar deferida para condenar o Município a se abster de aplicar penalidades ao Consórcio por eventuais deficiências na prestação do serviço de transporte decorrentes do inadimplemento de sua obrigação contratual de garantir as condições mínimas para a prestação do serviço;

(c) confirmar a liminar deferida para autorizar o Consórcio a retirar os funcionários e colaboradores que mantém em regime de contingência e devolver, temporariamente, a posse das estações fechadas por atos de vandalismo, pelos riscos a que a equipe tem sido exposta no local, até que as condições mínimas de segurança sejam restabelecidas e as estações reconstruídas pelo Poder Concedente, permitindo a retomada da posse pelo Consórcio, retomada e regularização do serviço e a reabertura destas estações;

(d) condenar o Réu a promover as obras necessárias nas estações e terminais do Sistema BRT para adequação do projeto original à demanda existente, levando em conta não só o número de usuários em circulação e horários de pico de movimento, como também as características, o comportamento e dinâmica desses usuários no embarque e desembarque das estações e terminais;

(e) condenar o Réu a promover as obras de manutenção, recapeamento e/ou reconstrução, conforme o caso, de toda malha de vias dedicadas do BRT, de sua sinalização e infraestrutura; de modo que retomem e mantenham as condições necessárias à adequada prestação do serviço de transporte por veículos articulados;

(f) condenar o Município a promover as obras necessárias à reconstrução ou reforma das estações e terminais do Sistema BRT atacados por atos de vandalismo;

(g) condenar o Município a reembolsar o Autor por todas as despesas comprovadamente incorridas na recuperação de veículos do Sistema BRT atacados por atos de vandalismo e pelo valor daqueles que tiveram perda total;

(h) condenar o Réu a ressarcir o Autor pela depreciação precoce e desproporcional (em relação à estimativa de vida útil constante do Edital e ao próprio ao mercado) da frota do Sistema BRT, bem como pela elevação dos custos de manutenção de seus veículos, provocadas pelo estado deteriorado das vias exclusivas;;

(i) condenar o Réu a promover o ressarcimento do Autor pelos gastos excessivos e extraordinários com manutenção das estações e terminais constantemente depredados pela ausência de agentes do Poder Concedente;;

(j) condenar o Réu a ressarcir o Consórcio pelas evasões praticadas no Sistema BRT, tendo em vista as atribuições contratuais e legais do Poder Concedente e sua confessada inadimplência e ineficiência em combater ou prevenir a evasão, considerando como teto da evasão a ser suportada pelo Consórcio a média da evasão no Sistema BRT existente em outras Cidades do País;

(k) condenar o Réu a restituir valores que tenham sido pagos pelo Consórcio a título de penalidades aplicadas por eventuais deficiências na prestação do serviço de transporte decorrentes do inadimplemento de sua obrigação contratual (vide exemplos anteriores);

(l) condenar o Réu ao pagamento das custas judiciais e honorários advocatícios arbitrados em 20% sobre o valor da condenação.

139. Protesta-se pela produção de todos os meios de provas em direito admitidas no art. 369 e ss. do CPC, notadamente documental suplementar, pericial, testemunhal e depoimento pessoal do Réu, sob pena de confissão. Desde já, o Autor esclarece que todos os pedidos de valor

ilíquido serão, oportunamente, comprovados em sede de perícia e poderão ser remetidos à liquidação de sentença, conforme avaliação desse MM. Juízo.

140. Os advogados do Autor receberão intimações na Av. Franklin Roosevelt, nº 115, 4º andar, CEP 20021-120, Rio de Janeiro/RJ, e e-mail intimacaoorj@wald.com.br.

141. Dá-se à causa o valor de R\$ 2.000.000,00, tendo em vista a iliquidez dos pedidos ora formulados, ressalvando que a taxa judiciária máxima foi recolhida pelo Autor.

Nestes termos, pede deferimento.

Rio de Janeiro, 24 de setembro de 2018.



ALEXANDRE DE MENDONÇA WALD
OAB/RJ 57.808



ARNOLDO WALD FILHO
OAB/RJ 58.789



SAMANTHA MENDES LONGO
OAB/RJ 104.119



PATRICIA MARIA A. SAUERBRONN
OAB/RJ 120.574

RELAÇÃO DE DOCUMENTOS

- Doc. 01 – Procuração e atos constitutivos do Consórcio BRT.
- Doc. 02 – Comprovante de inscrição e situação cadastral do Município do Rio de Janeiro junto à Receita Federal do Brasil.
- Doc. 03 – Edital e anexos.
- Doc. 04 – Contrato de concessão celebrado entre o Município e o Consórcio INTERSUL.
- Doc. 05 – Contrato de concessão celebrado entre o Município e o Consórcio INTERNORTE.
- Doc. 06 – Contrato de concessão celebrado entre o Município e o Consórcio TRANSCARIOCA.
- Doc. 07 – Contrato de concessão celebrado entre o Município e o Consórcio SANTA CRUZ.
- Doc. 08 – Decreto Municipal nº 35.235/2012 – Caderno de Encargos.
- Doc. 09 – Termos de Permissão de Uso das Estações e Aditivos.
- Doc. 10 – Notícias do Jornal “o Dia”, nas quais a Prefeitura reconhece a superlotação por inadequação das Estações afetadas.
- Doc. 11 – Ofício da Prefeitura informando a aplicação de penalidade o Consórcio por “falta de organização nas Estações”.
- Doc. 12 – Ofício CCO-060/2018 endereçado à Prefeitura, tratando sobre inadequação das Estações.
- Doc. 13 – Ofícios CCO-301/2017, CCO-001/2018, CCO-079/2018, CCO-139/2018 e CCO 140/2018, todos endereçados ao MPRJ, respondendo sobre fatos decorrentes da inadequação do projeto.
- Doc. 14 – Ofício CCO-059/2018 endereçado ao MPRJ sobre superlotação.
- Doc. 15 – Revisão do Padrão de Qualidade – ITDP
- Doc. 16 - Relatório de Inspeção – inquérito administrativo TCM.
- Doc. 17 – Inquérito MPRJ sobre acessibilidade.
- Doc. 18 - Planilha de Controle elaborada pelo Consórcio que contempla as chamadas “Ordens de Serviço” para manutenção das instalações.
- Doc. 19 - Relatório Preliminar elaborado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV.
- Doc. 20 - Ofícios CCO-026/2017, CCO-027/2017, CCO-296/2017 e CCO-297/2017, endereçados à Prefeitura, tratando sobre as vias exclusivas.
- Doc. 21 – E-mail de 03.03.2016 enviado ao Secretário Municipal, relatando estado precário das vias.
- Doc. 22 – Compilado de notícias sobre o estado de degradação das vias.
- Doc. 23 – Relatório de Inspeção Viária da Transcarioca realizado pelo Consórcio e pelo Rio Galeão.
- Doc. 24 – Compilado de notícias sobre o constante vandalismo nas estações.

- Doc. 25 – Ofícios enviados sobre os atos de vandalismo ocorridos nas estações.
- Doc. 26 – Ofício MPRJ 0365/2017.
- Doc. 27 – Ofícios CCO 203/2017, 258/2017 e 004/2018 sobre a falta de condições mínimas para operação do serviço.
- Doc. 28 – Ofícios encaminhados pela Prefeitura, nos quais o Poder Concedente tenta se eximir de culpa.
- Doc. 29 – Ofício CCO-001/2018 encaminhado pelo Consórcio sobre o inadimplemento do Município.
- Doc. 30 - Ofícios CCO-041/2018, CCO-124/2018 e CCO-133/2018.
- Doc. 31 - Decreto nº 42.874/2017.
- Doc. 32 – Lei nº 6.299/2017.
- Doc. 33 - Decreto nº 44.837/2018.
- Doc. 34 – Campanha educativa promovida pelo BRT.
- Doc. 35 – Ofício CCO-182/2018 – levantamento estações/evasões
- Doc. 36 – Minuta de Convênio e Plano de trabalho apresentada pelo Município Réu.
- Doc. 37 – Minuta de Plano de Ação apresentada pela Secretaria Municipal de Ordem Pública.
- Doc. 38 – Notícia sobre os prejuízos sofridos pelo Consórcio BRT em razão do inadimplemento do Município.
- Doc. 39 – Levantamento sobre o desgaste das vias exclusivas.
- Doc. 40 – Compilado de fotos.
- Doc. 41 – GRERJ paga.