

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA 16ª VARA DE
FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DO RIO DE JANEIRO – CAPITAL**

Distribuição por dependência ao
Processo nº 0007457-51.2018.8.19.0001

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, através do Grupo de Atuação Especializada no Combate à Corrupção (GAECC), por intermédio dos Promotores de Justiça signatários da presente peça, no exercício de suas atribuições constitucionais e legais, vem, com fundamento nos artigos 127 e 129, incisos II e III, da Constituição da República Federativa do Brasil, bem como nos artigos 1º, inciso IV, 3º e 12 da Lei nº 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública), combinado com o artigo 25, inciso IV, item “a”, da Lei nº 8.625/93 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público) e artigo 303 do Código de Processo Civil, ajuizar a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

com pedido de tutela de urgência

em face do (i) **ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede na Rua Pinheiro Machado s/nº, Laranjeiras, nesta cidade, CEP: 22.238-900; (ii) **CONCESSIONÁRIA RIO BARRA S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 02.893.588/0001-85, com sede na Avenida Rio Branco, 156, salas 1.702 e 1.703, Centro, nesta cidade, CEP: 20.040-901; (iii) **CONSÓRCIO CONSTRUTOR RIO BARRA – CCRB**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 12.132.723/0001-23, com sede na Avenida Bartolomeu Mitre, 905, Leblon, nesta cidade, CEP: 22.431-002; e (iv) **CONSÓRCIO LINHA 4 SUL – CL4S**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 15.108.496/0001-99, com sede na Avenida Bartolomeu Mitre, 905, Leblon, nesta cidade, CEP: 22.431-003, em virtude dos fatos e fundamentos que serão narrados adiante.

Sumário da Ação Civil Pública

1. NOTAS INTRODUTÓRIAS	3
1.1. Da distribuição por dependência à Ação Civil Pública nº 0007457-51.2018.8.19.0001.....	3
1.2. Delimitação do objeto da presente demanda. Segurança da coletividade x tutela do patrimônio público. Ponderação que indica a necessidade de eleição de prioridades no caso concreto	4
2. BREVE HISTÓRICO DA LINHA 4 DO METRÔ DO RIO DE JANEIRO	6
3. DOS FATOS.....	17
3.1. Da celeuma envolvendo a Estação Gávea.....	17
3.2. Medidas adotadas pelo MPRJ, MP de Contas, TCE e pelo TJRJ em vista da contumaz atuação insuficiente do Estado do Rio de Janeiro	23
3.3. Do risco à segurança. Urgência de retomada das obras de construção da Estação Gávea.....	34
3.4. Das recentes notícias de eventual aterramento.....	40
3.5. Do objeto da presente Ação Civil Pública. Particulares envolvidos e condições da obra.....	45
4. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS.....	62
4.1. Da atuação do Ministério Público, desde a tutela do patrimônio público até a proteção aos direitos sociais e individuais indisponíveis	63
4.2. A primazia do direito à vida e à integridade em cotejo com qualquer outro direito em colidência, a partir de uma atividade de ponderação.....	67
4.3. O risco no caso concreto como fator de aplicação do princípio da precaução	76
5. DA TUTELA DE URGÊNCIA.....	78
6. DOS PEDIDOS.....	84
RELAÇÃO DE DOCUMENTOS QUE INSTRUEM ESTA AÇÃO CIVIL PÚBLICA.....	87

1. NOTAS INTRODUTÓRIAS

1.1. Da distribuição por dependência à Ação Civil Pública nº 0007457-51.2018.8.19.0001

A presente Ação Civil Pública é distribuída por dependência ao feito cujo número consta na epígrafe desta seção por força do que consta no artigo 286, inciso I, do Código de Processo Civil, uma vez que foi identificada conexão entre as demandas. Isso porque estamos diante de pretensões que possuem identidade quanto à sua causa de pedir, fazendo incidir assim a hipótese preconizada na parte final do artigo 55 do mesmo diploma legal.

Importa destacar que ambas as ações estão relacionadas à celeuma verificada nas obras de construção da Estação Gávea e sua interligação com a rede metroviária da cidade do Rio de Janeiro, especificamente no que toca à Linha 4.

Inicialmente foi ajuizada a Ação Civil Pública nº 0007457-51.2018.8.19.0001, que, pautada em critérios estritamente econômicos, à luz da verificação de que o ESTADO DO RIO DE JANEIRO fez destinar às obras montante claramente desproporcional e injustificado, postulou obrigação de não fazer em relação ao ente público, no sentido de vedar todo e qualquer aporte de recursos do erário na construção em questão.

Ocorre que, após alardes desprovidos de maior substrato material, sobreveio há pouco indicativo concreto de que há risco iminente à segurança da coletividade, podendo haver colapso que, caso viesse a se concretizar, afetaria não apenas o canteiro de obras, mas sobretudo a circunvizinhança – aqui se incluindo a universidade PUC-Rio, prédios públicos e edifícios residenciais. Certamente seria uma catástrofe, com potencial efeito a uma quantidade incalculável de vidas.

Tal narrativa será melhor explanada ao longo da presente peça. De qualquer forma, certo é que o *Parquet* não pode deixar de considerar a alteração fática ocorrida, bem como a gravidade que se apresenta no momento, tendo chegado à conclusão de que a medida mais adequada sob o prisma jurídico reside na conclusão da construção.

As minúcias acerca das providências jurisdicionais pretendidas com este ajuizamento também se encontram adiante descritas. Contudo, fato é que o arcabouço fático é o mesmo tanto para a Ação Civil Pública assinalada na epígrafe como no que toca a esta pretensão: Estação Gávea do metrô, emprego de verbas desproporcionais e os respectivos efeitos à sociedade. Assim, à luz da observação feita por DANIEL AMORIM ASSUMPÇÃO NEVES¹ no sentido de que, qualquer seja a teoria adotada para classificação das espécies de causa de pedir - “*para todas as correntes doutrinárias, os fatos compõem a causa de pedir*” - resta claro identificar-se instituto ensejador da conexão, nos termos do artigo 55, do Código de Processo Civil, como já esclarecido.

Por isso, natural que exerça cognição a Autoridade Judiciária que já está ciente das singularidades do caso concreto, justificando-se, assim, o ajuizamento da presente Ação Civil Pública por dependência àquela de nº 0007457-51.2018.8.19.0001.

1.2. Delimitação do objeto da presente demanda. Segurança da coletividade x tutela do patrimônio público. Ponderação que indica a necessidade de eleição de prioridades no caso concreto

O *Parquet* promoveu anterior ação civil pública com o intento de fazer cessar o excessivo, mas acima de tudo, desproporcional emprego de verbas pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO para a construção da Estação Gávea e sua inserção na Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro. Tal ACP foi autuada sob o nº

¹ NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito processual civil – volume único**. 9ª Ed. Salvador: JusPodivum, 2017, p. 154.

assinalado na nota que a esta antecede, *supra*. Ocorre que, antes da prolação de sentença, sobreveio questão que reclama maior urgência na apreciação: **o risco à vida de pessoas e segurança da coletividade**.

Isso porque, após uma sucessão de ilações desprovidas de maior consistência técnica, seja pela ausência de dados fáticos, objetivos, que permitissem as inferências alcançadas, seja pela própria construção cognitiva dessas inferências, nem sempre resultantes das premissas utilizadas no intento de sustentá-las, finalmente veio a lume estudo abalizado com o condão de demonstrar que não apenas há um risco, mas que o mesmo pode ser iminente. Há assim um potencial de ocorrência de desastre no local, com efeitos de altíssima gravidade.

Conforme será devidamente fundamentado no capítulo próprio, *infra*, compete ao Ministério Público não apenas a tutela do patrimônio público, mas também o zelo por todos os interesses sociais e individuais indisponíveis. Logo, também é seu papel aferir a medida em que os fatos tratados na causa irão repercutir sobre a dinâmica social, aí compreendida a vida das pessoas afetadas.

Nos termos da explanação adiante consignada, se faz necessária uma ponderação de direitos e interesses jurídicos envolvidos no caso. Se no momento do ajuizamento da Ação Civil Pública nº 0007457-51.2018.8.19.0001, as operações hermenêuticas reclamavam que fosse priorizada a tutela do patrimônio público – o qual restou dolosa e gravemente afrontado – em detrimento de outros interesses que também circundavam a questão, nesse momento, as indicações apontam em sentido diverso: sem que tenhamos perdido o foco na defesa do patrimônio público, dada a vultuosidade das verbas já empregadas, com o notório cenário de corrupção que as envolveu, a vida de pessoas, direito fundamental com o maior peso abstrato em nosso ordenamento constitucional, quando comparado a todos os demais direitos que se revestem da mesma natureza, deve ganhar inquestionável primazia em relação aos demais interesses em concorrência, conforme melhor explanado em capítulo próprio.

Contudo, vale enfatizar que as assertivas acima não implicam, em absoluto, em aquiescência de que o *Parquet* estaria defendendo que os montantes empregados na obra, e que compõem o saldo contratual remanescente, estivessem corretos. Significa, em verdade, que, sendo a discussão entre valores monetários e vida, o Ministério Público irá proteger primeiramente o bem jurídico maior, a fim de que, posteriormente, garantida a segurança da coletividade, se perquiram dos causadores dos dispêndios irregulares a sua responsabilização, com a conseqüente recomposição.

Tanto assim o é que existem hoje diversas Ações Cíveis Públicas por Improbidade Administrativa que tratam de malversações de verba no contexto das obras da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro acompanhadas por este GAECC². Tais processos seguem seu regular trâmite e este Grupo de Atuação Especializada permanece na espera e na confiança da procedência ao final, com o ressarcimento daquilo que foi dilapidado dos cofres públicos.

Portanto, serve a presente para afastar qualquer possível cogitação de concordância do Ministério Público com as cifras envolvidas. Ao revés, sua discordância, repita-se, é patente. Todavia, diante do atual cenário, o aporte de recursos pode constituir uma medida necessária, para evitar o sacrifício, em um curto prazo, de bens jurídicos mais relevantes.

2. BREVE HISTÓRICO DA LINHA 4 DO METRÔ DO RIO DE JANEIRO

Em 11.11.1998, o ESTADO DO RIO DE JANEIRO, visando a atender à demanda de mobilidade entre as Zonas Sul e Oeste, realizou a Licitação PED/ERJ nº 02/98 (Processo TCE/RJ nº 109.582-7/98) para Concessão dos Serviços de Transporte Metroviário de Passageiros do Rio de Janeiro. A nova linha

² Nesse sentido, vide ACP's nº 0074393-24.2019.8.19.0001; 0102232-92.2017.8.19.0001; 0345260-29.2017.8.19.0001; 0345261-14.2017.8.19.0001; 0345262-96.2017.8.19.0001; 0345263-81.2017.8.19.0001; 0345264-66.2017.8.19.0001; 0313425-86.2018.8.19.0001; e 0074675-62.2019.8.19.0001.

metroviária, chamada de Linha 4, seria precedida de obras de implantação e de integração com a Linha 1, interligando os bairros da Barra da Tijuca e Botafogo.

Em decorrência desta licitação, em 21.12.1998, foi firmado o Contrato de Concessão L4/98 entre o ESTADO DO RIO DE JANEIRO e a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA³ 4. Referido contrato previa o orçamento necessário à execução das obras e aquisição dos bens no valor de R\$ 880.079.295,18 (oitocentos e oitenta milhões setenta e nove mil duzentos e noventa e cinco reais e dezoito centavos)⁵, cabendo ao ESTADO o aporte de recursos públicos na proporção aproximada de 45% do valor total, e à CONCESSIONÁRIA o investimento de aproximadamente 55% deste.

Entretanto, as obras do metrô não se iniciaram à época da contratação. Somente em 2010, dispensando novo certame licitatório, após quase 12 (doze) anos de inexecução contratual, o Governo do ESTADO serviu-se do Contrato de Concessão L4/98, o qual seria ainda formalmente modificado por quatro termos aditivos, para dar início às obras da Linha 4, ao argumento de urgência para atender à Copa do Mundo de 2014 e às Olimpíadas de 2016⁶.

Em 25.02.2010, foi celebrado o 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98 entre o ESTADO DO RIO DE JANEIRO, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA⁷ e a Riotrilhos⁸. Dentre outras modificações, o aditivo foi responsável

³ À época, a Concessionária Rio Barra era composta pela (i) Construtora Queiroz Galvão S/A, (ii) Constran S/A Construções e Comércio e (iii) Trans Sistemas de Transportes S/A.

⁴ Disponível em <<http://www.agetransp.rj.gov.br/documents/10181/54881/Contrato+de+concess%C3%A3o+-+Rio+Barra+-+21-12-1998.pdf/2a723285-ff18-43d1-b31e-cc6e14a9defb>>.

⁵ Valor histórico, previsto na “Cláusula Segunda – Execução de obras” do Contrato de Concessão L4/98, assinado em 1998.

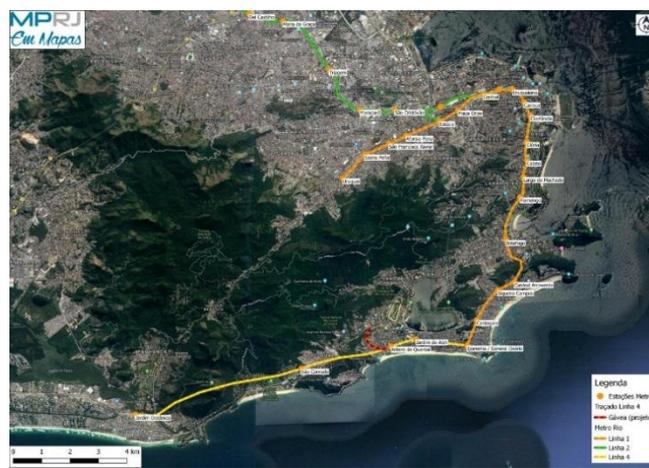
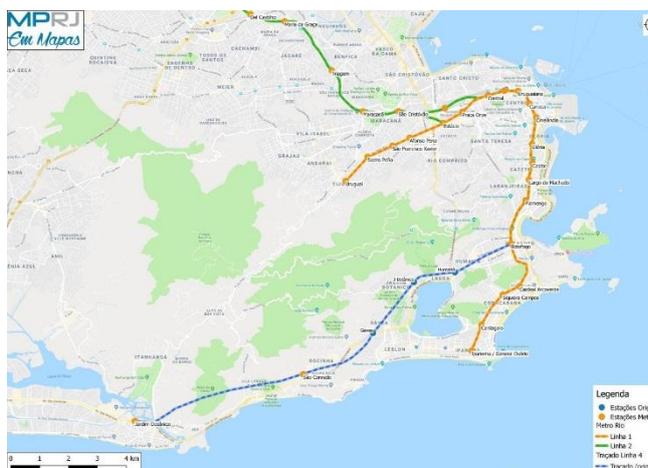
⁶ A construção da L4 foi inserida no Plano de Políticas Públicas – Legado dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016. Disponível em <<http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/legado/plano-de-politicas-publicas>>.

⁷ Nessa época, o quadro societário da Concessionária Rio Barra era composto pelas sociedades empresárias (i) Construtora Norberto Odebrecht S.A.; (ii) Queiroz Galvão Participações-Concessões S.A.; (iii) Zi-Gordo S.A.; (iv) Construtora Cowan S.A.; e (v) Servix Engenharia S.A., que figuraram como intervenientes na assinatura do termo.

⁸ Responsáveis pelo 1º Termo Aditivo: O então Governador Sérgio de Oliveira Cabral Santos Filho, a Concessionária Rio Barra e a Riotrilhos, esta última representada por Julio Luiz Batista Lopes (Diretor-Presidente) e Bento José de Lima (Diretor de Engenharia), figurando ainda como intervenientes as sociedades

pela alteração do traçado originalmente previsto para a Linha 4, realizado sem fundamentação técnica ou estudo de viabilidade econômico-financeira à época⁹, bem como por alterar a integração entre as Linhas 1 e 4, inicialmente prevista em Botafogo, para Ipanema¹⁰.

Traçado original	Traçado após o 1º Termo Aditivo
Jardim Oceânico	Jardim Oceânico
São Conrado	São Conrado
Gávea	Gávea
Humaitá	Antero de Quental
Botafogo (integração com a Linha 1)	Jardim de Alah
-	Nossa Senhora da Paz
-	General Osório (integração com a Linha 1)



Queiroz Galvão Participações-Concessões S.A.; Construtora Norberto Odebrecht S.A., CNO; Zi-Gordo S/A; Cowan, e Servix.

⁹ As tratativas para celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98 foram iniciadas no Processo Administrativo E-10/775/2010, não tendo sido localizada qualquer fundamentação técnica para a alteração do traçado naqueles autos. A Diretoria de Engenharia da Riortrilhos, nos autos do Processo TCE/RJ 103.971-2/2016, quando questionada acerca do documento técnico que fundamentou a alteração do trajeto pelo 1º Termo Aditivo, reportou-se ao Relatório “Razões Técnicas para a Alteração do Traçado da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro”, produto do Contrato nº 08/2010 celebrado entre a Secretaria de Estado da Casa Civil e a Fundação Getúlio Vargas em 22.07.2010 (Relatório de Auditoria, fl. 90). Contudo, o primeiro aditivo data de 21.02.2010, tendo sido, portanto, anterior ao Relatório da FGV.

¹⁰ Tal alteração de traçado acabou, na prática, transformando a Linha 4 em uma espécie de prolongamento da Linha 1, perdendo a característica de trecho avulso e descaracterizando o projeto inicial de implantação de malha metroviária da cidade, com a posterior possibilidade de fechamento de arco metroviário (entre a Gávea e a Estação Uruguai).

De modo a viabilizar a integração entre as Linhas 1 e 4 em Ipanema, as obras necessárias para a sua implementação foram suprimidas do escopo do Contrato de Concessão L4/98 e acrescentadas, também por aditivação, ao Contrato nº 1.028/87, originariamente celebrado com a sociedade empresária CBPO Engenharia Ltda. para a execução das obras de expansão da Linha 1 do metrô de Copacabana (Estação Cantagalo) a Ipanema (Estação General Osório).

Além da alteração do traçado e do local da integração metroviária, o primeiro aditivo também foi responsável pela redução da tarifa da Linha 4 para os preços praticados nas Linhas 1 e 2, ressaltando, tão logo, a necessidade de reestabelecimento do equilíbrio da equação econômico financeira do Contrato de Concessão L4/98, a ser realizado por meio de nova aditivação após a conclusão dos projetos, estudos técnicos, econômico-financeiros e de demanda, inerentes às adequações estabelecidas pelo aditivo.

Após a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA daria início às obras de implementação da Linha 4, de acordo com o novo traçado definido.

Contudo, em que pese à CONCESSIONÁRIA RIO BARRA ter sido vencedora do certame licitatório, as obras não foram por ela executadas, pois subcontratou a integralidade dos serviços de construção das obras civis da Linha 4 a dois consórcios distintos (projetos e obras). Para tanto, a obra foi dividida em: (i) Trecho Oeste, correspondente às estações Jardim Oceânico à Gávea, cuja responsabilidade seria do Consórcio Construtor Rio Barra; e (ii) Trecho Sul, correspondente às estações General Osório à Gávea, que ficou sob a responsabilidade do Consórcio Linha 4 Sul.

Quanto ao Trecho Oeste, já em 14.07.2010, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA celebrou com o CONSÓRCIO CONSTRUTOR RIO BARRA (CCRB), o Contrato de Execução dos Serviços de Construção das Obras Civis do Trecho Oeste da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro (Contrato nº

001/2010), cujo objeto correspondia, justamente, ao desenvolvimento do projeto executivo e à execução das obras civis relativas ao mencionado trecho, que compreende as estações Jardim Oceânico, São Conrado e Gávea, inclusive.

Após iniciadas as obras, apenas em 2011, em razão da mencionada ausência de estudos prévios para a modificação do traçado da Linha 4, constatou-se que a alternativa introduzida pelo 1º Termo Aditivo ensejava opção por metodologia de escavação diversa daquela originalmente prevista, mais dispendiosa, decorrente da diferença entre os terrenos presentes no trecho Gávea/Morro de São João (original) e no trecho Gávea/General Osório (pós 1º Termo Aditivo).

Por essa razão, em 31.08.2012, foi celebrado o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98 entre o ESTADO DO RIO DE JANEIRO, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA¹¹ e a Riotrilhos¹². O termo alterou a metodologia de escavação original para viabilizar a implementação do novo traçado, com base no Projeto Conceitual elaborado pela Fundação Getúlio Vargas, substituindo o método tradicional NATM (*New Austrian Tunneling Method*) pelo TBM (*Tunnel Boring Machine*), a ser utilizado no Trecho Sul.

Poucos dias após a celebração do segundo aditivo ao Contrato de Concessão L4/98, em 06.09.2012, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA firmou com o CONSÓRCIO LINHA 4 SUL (CL4S) o Contrato de Execução dos Serviços de Construção das Obras Civis do Trecho Sul da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro (Contrato nº 001/2012), o qual, de maneira similar, tinha como objeto o desenvolvimento do projeto executivo e a execução das obras civis próprios do

¹¹ Neste momento, a Concessionária Rio Barra era composta pelas sociedades empresárias: (i) Odebrecht Participações e Investimentos S.A.; (ii) Queiroz Galvão Participações-Concessões S.A.; e (iii) Zi-Participações S.A. A nova composição se manteve na celebração do 3º e 4º Termos Aditivos ao contrato, tendo as controladoras figurado como intervenientes nos atos.

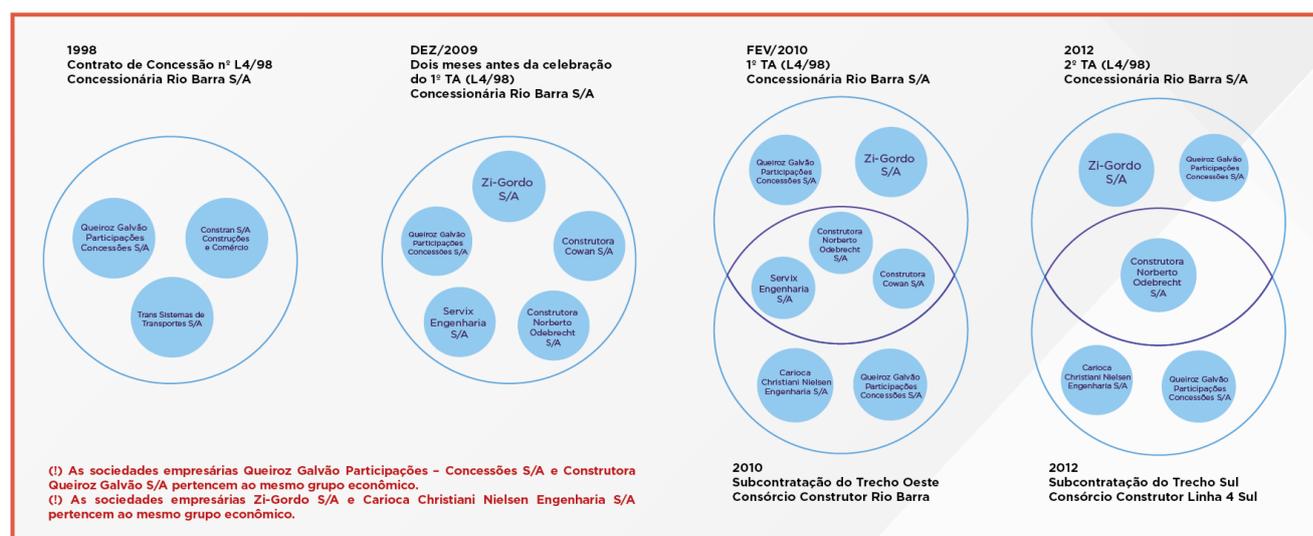
¹² Responsáveis pelo 2º Termo Aditivo: O então Governador Sérgio de Oliveira Cabral Santos Filho, Júlio Luiz Baptista Lopes (Secretário de Transportes), a Concessionária Rio Barra S.A. e a Riotrilhos, esta última representada por Tatiana Vaz Carius (Diretora Presidente) e Bento José de Lima (Diretor de Engenharia), figurando ainda como intervenientes Queiroz Galvão Participações-Concessões S/A; Odebrecht Participações e Investimentos S/A; e Zi-Participações S/A.

mencionado trecho, que compreende as estações Gávea, Leblon, Jardim de Alah, Praça Nossa Senhora da Paz e Praça General Osório, excetuando-se as obras e serviços da Estação Gávea e de expansão da estação General Osório.

Dessa forma, os traçados respectivos compreenderam, em síntese, as seguintes estações e peculiaridades:

TRECHO OESTE – CCRB	TRECHO SUL – CL4S
Estação Jardim Oceânico	Estação Nossa Senhora da Paz
Estação São Conrado	Estação Jardim de Alah
Estação Gávea	Estação Antero de Quental e do Poço Igarapava (poço de ventilação/emergência)
Ponte estaiada sobre o Canal da Barra, bem como a implementação dos túneis de via, executados através da metodologia NATM	Escavação dos túneis de via, efetivada através da metodologia TBM, popularmente conhecida como “tatuzão”

Mister mencionar, neste ponto, que as sociedades empresárias que compunham a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA eram semelhantes às que compunham os dois CONSÓRCIOS CONSTRUTORES contratados para a realização das obras. Confira-se:



Posteriormente, em 01.10.2012, foi celebrado o 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98 entre o ESTADO DO RIO DE JANEIRO, a

CONCESSIONÁRIA RIO BARRA, a Riotrilhos, e a AGETRANSP¹³. Referido aditivo teve como objetivo o reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, tendo por base estudos técnicos realizados, mais uma vez, pela Fundação Getulio Vargas, bem como a extensão do prazo da concessão até o dia 30.06.2036¹⁴. Conforme consta no referido termo, uma das considerações para a sua elaboração foi

*“a constatação de que a alteração do CONTRATO é menos onerosa, financeiramente, e mais célere para o ESTADO do que uma eventual rescisão do CONTRATO e novo processo licitatório, tendo em vista o compromisso internacional assumido pelo ESTADO em relação às Olimpíadas de 2016”.*¹⁵

Neste aditivo, restou estimado o custo total da Linha 4 no valor de R\$ 8.790.882.320,27 (oito bilhões setecentos e noventa milhões oitocentos e oitenta e dois mil trezentos e vinte reais e vinte e sete centavos)¹⁶. Desse total, caberia ao ESTADO desembolsar aproximadamente 87% do valor, referente à execução das obras civis, enquanto à CONCESSIONÁRIA caberia aportar o equivalente a 13% deste, referente à disponibilização (e não mais aquisição, prevista no contrato inicial) do Material Rodante, Sistema de Sinalização, Telecomunicações, Embarcados de Bordo, Gerenciamento, Pré-operação e Reinvestimentos.

Ou seja, o referido aditivo consolidou as alterações geradas pelos aditivos anteriores, ao estabelecer o traçado definitivo da Linha 4, com um

¹³ Responsáveis pelo 3º Termo Aditivo: O então Governador Sérgio de Oliveira Cabral Santos Filho, Julio Luiz Baptista Lopes (Secretário de Transportes), a Concessionária Rio Barra S.A. e Riotrilhos, esta última representada por Tatiana Vaz Carius (Diretora Presidente) e Heitor Lopes de Sousa (Diretor de Engenharia) e AGETRANSP, representada por Luiz Antonio Laranjeira (Presidente), figurando ainda como intervenientes Queiroz Galvão Participações-Concessões S/A; Odebrecht Participações e Investimentos S/A, e ZiParticipações S/A.

¹⁴ Previsto na “CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO DE CONCESSÃO” do 3º Termo aditivo ao Contrato de Concessão L4/98.

¹⁵ Trecho retirado do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98, página 3.

¹⁶ Valor indicado na “CLÁUSULA PRIMEIRA – EXECUÇÃO DAS OBRAS E DO APORTE DE RECURSOS”, item 1.1, §2º, do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98.

aumento do valor total do contrato em 229%, sendo que a participação do ESTADO DO RIO DE JANEIRO foi ampliada de 45% para 87% do novo valor total do contrato corrigido e, em contrapartida, a participação da CONCESSIONÁRIA RIO BARRA diminuiu de 55% para 13%.

Além disso, o terceiro aditivo também estipulou que a remuneração da CONCESSIONÁRIA seria composta pela receita obtida com a cobrança de tarifas dos usuários que embarcassem na Linha 4, ainda que o desembarque ocorresse nas outras linhas metroviárias, bem como da totalidade da receita obtida na cobrança de tarifa dos usuários que ingressassem nas Linhas 1 ou 2, tendo como desembarque a Linha 4, incluindo, ainda, as decorrentes de integração. Para isso, deveriam ser firmados instrumentos jurídicos necessários para implementar o repasse/compartilhamento das receitas entre a Concessionária da Linha 4 e das Linhas 1 e 2¹⁷.

Por fim, em 29.12.2015, visando à adequação do “*contrato à nova realidade executiva e orçamentária, tendo em vista os impactos das alterações qualitativas e quantitativas nas obras civis*”¹⁸, foi celebrado o 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98 entre o ESTADO DO RIO DE JANEIRO, CONCESSIONÁRIA RIO BARRA, Riotrilhos e AGETRANSP¹⁹.

Referido aditivo representou um acréscimo de aproximadamente 850 milhões de reais ao valor estimado do contrato, de modo que o custo total passou a ser de R\$ 9.643.697.011,65 (nove bilhões seiscentos e quarenta e três milhões seiscentos e noventa e sete mil e onze reais e sessenta e

¹⁷ Informação constante na “CLÁUSULA QUINTA – REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS”, do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98.

¹⁸ Trecho retirado da “CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO DESTE ADITIVO”, item 1.1, do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98.

¹⁹ Responsáveis pelo 4º Termo Aditivo: Luiz Fernando de Souza, Governador do Estado à época, e o então Secretário de Transportes Carlos Roberto de Figueiredo Osorio; Concessionária Rio Barra S.A., figurando como intervenientes a Riotrilhos, esta última representada por Tatiana Vaz Carius (Diretora Presidente) e Heitor Lopes de Sousa (Diretor de Engenharia); AGETRANSP, representada por César Francisco Ferraz Mastrangelo (Presidente), e os acionistas da concessionária, Queiroz Galvão Participações-Concessões S/A; Odebrecht Participações E Investimentos S/A, e Zi-Participações S/A.

cinco centavos). Desse total, coube ao ESTADO DO RIO DE JANEIRO o custeio de 88% do valor total e à CONCESSIONÁRIA apenas 12% dele.

Ademais, o aditivo também determinou que a conclusão das obras da Linha 4 deveriam ser concluídas até 30.06.2016 para permitir a operação especial para atender aos Jogos Olímpicos de 2016, **com exceção das obras da estação Gávea, que deveriam ser concluídas até 30.01.2018**²⁰. Desse modo, restou programado que entrariam em operação, num primeiro momento, apenas as estações Nossa Senhora da Paz, Jardim de Alah, Antero de Quental, São Conrado e Jardim Oceânico.

Diante desses fatos, foi realizado novo cronograma para que a ligação entre as estações Jardim Oceânico e General Osório pudesse ser feita à época dos Jogos Olímpicos de 2016, tendo sido pactuado que as obras relativas à Estação Gávea seriam realizadas posteriormente.

Por fim, impende destacar que, além de a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA não ter sido a responsável pelo custeio e pela execução das obras de implementação da Linha 4, conforme já aqui mencionado, também não é ela a responsável pela operação do serviço metroviário, visto que houve a subconcessão do serviço à METRÔRIO (Concessionária Metroviária do Rio de Janeiro S.A.), atual responsável pela operação das Linhas 1 e 2 do metrô carioca.

No intuito de viabilizar a operação da Linha 4, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA firmou 3 (três) contratos distintos, todos datados de 18.06.2013, quais sejam, **(i)** o Contrato de Locação de Material Rodante e Sistemas Operacionais para o Transporte Metroviário de Passageiros da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro, celebrado com a METROBARRA²¹; **(ii)** o Contrato de

²⁰ Informação extraída do item 2.5 do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98.

²¹ Celebraram o contrato de locação de material rodante e sistemas as sociedades empresárias METROBARRA S/A e a Concessionária Rio Barra S.A., figurando ainda como intervenientes anuentes as sociedades empresárias Queiroz Galvão Participações-Concessões S/A; Odebrecht Participações e Investimentos S/A, Zi-Participações S/A e Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A - INVEPAR.

Operação e Manutenção Para a Prestação dos Serviços Públicos Concedidos de Transporte Metroviário de Passageiros da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro, celebrado com a METRÔRIO²²; e **(iii)** o Contrato de Compartilhamento/Repasse de Receita da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro, também celebrado com a METRÔRIO²³.

Referidos instrumentos contratuais foram elaborados para vigorar em regime transitório, até a realização da opção prevista no 4º instrumento contratual, com a celebração do Contrato de Outorga de Opções de Compra e de Venda de Ações de Emissão da CONCESSIONÁRIA RIO BARRA S.A. e Outras Ações, celebrado entre a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA e a sociedade empresária Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – INVEPAR (controladora da METRÔRIO)²⁴.

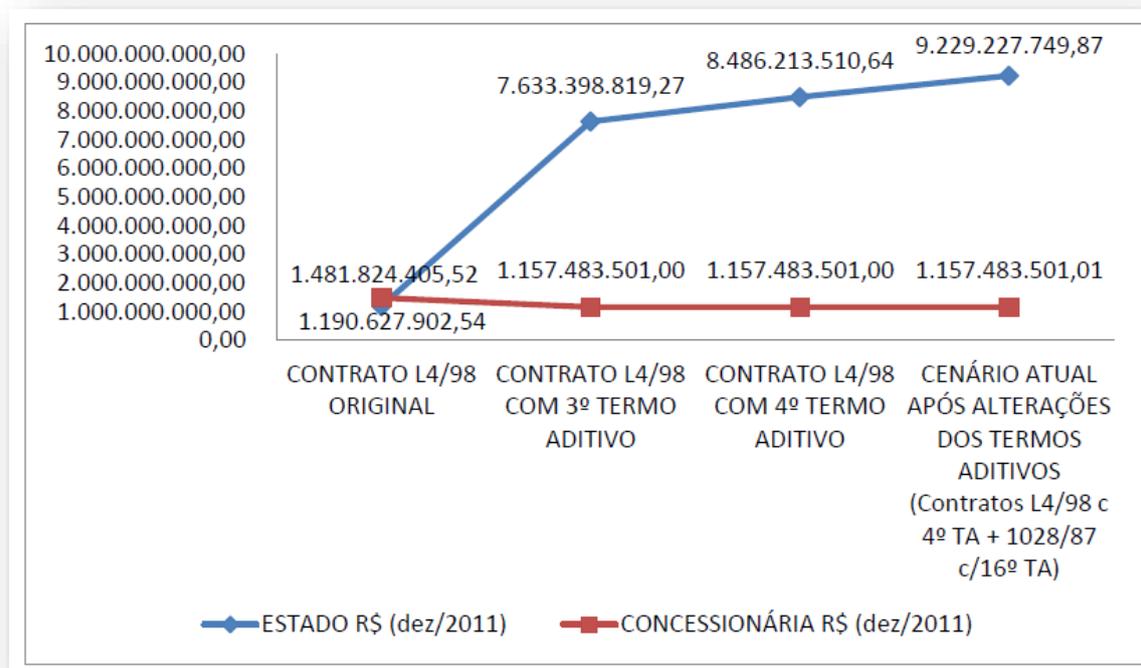
E foi esta, em síntese, a sucessão de termos aditivos efetuados sobre o Contrato de Concessão L4/98, por meio dos quais chegou-se ao seguinte cenário: a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA, originariamente obrigada a aportar o valor de R\$ 1.481.824.405,52 (um bilhão quatrocentos e oitenta e um milhões oitocentos e vinte e quatro mil quatrocentos e cinco reais e cinquenta e dois centavos), passou, com o advento do 4º Termo Aditivo, a estar vinculada a um investimento de R\$ 1.157.483.501,01 (um bilhão cento e cinquenta e sete milhões quatrocentos e oitenta e três mil quinhentos e um reais e um centavo).

²² Celebraram o contrato de operação e manutenção as sociedades empresárias Concessionária Rio Barra S.A. e Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S/A, figurando ainda como intervenientes anuentes o Estado do Rio de Janeiro, neste ato representado pelo então Governador Sérgio de Oliveira Cabral Filho e pelo Secretário de Transportes à época Julio Luiz Baptista Lopes, e as sociedades empresárias Queiroz Galvão Participações-Concessões S/A; Odebrecht Participações e Investimentos S/A, Zi-Participações S/A, Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – INVEPAR e METROBARRA S/A.

²³ Celebraram o contrato de compartilhamento/repasse de receitas as sociedades empresárias Concessionária Rio Barra S.A. e Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S/A, figurando ainda como intervenientes anuentes o Estado do Rio de Janeiro, neste ato representado pelo então Governador Sérgio de Oliveira Cabral Filho e pelo Secretário de Transportes à época Julio Luiz Baptista Lopes, e as sociedades empresárias Queiroz Galvão Participações-Concessões S/A; Odebrecht Participações e Investimentos S/A, Zi-Participações S/A, Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – INVEPAR e METROBARRA S/A.

²⁴ Celebraram o contrato de outorga de opções de compra e venda de ações: as sociedades empresárias Queiroz Galvão Participações-Concessões S/A; Odebrecht Participações e Investimentos S/A; Zi-Participações S/A; Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – INVEPAR, figurando ainda como interveniente anuente a Concessionária Rio Barra S.A.

Ao mesmo tempo, o ESTADO DO RIO DE JANEIRO teve sua participação aumentada, passando de R\$ 1.190.627.902,54 (um bilhão cento e noventa milhões seiscentos e vinte e sete mil novecentos e dois reais e cinquenta e quatro centavos) para R\$ 9.229.227.749,87 (nove bilhões duzentos e vinte e nove milhões duzentos e vinte e sete mil setecentos e quarenta e nove reais e oitenta e sete centavos)²⁵. Confira-se, em síntese²⁶:



É este, portanto, um resumo do contexto em que se firmaram os negócios jurídicos que guardam relação, de algum modo, com a questão da Estação Gávea, sendo pertinente esta breve exposição em virtude da complexidade do tema e da série de eventos que se passou até o alcance deste momento. Contudo, o objeto deste feito consiste na questão envolvendo a construção da Estação Gávea. É desse tema que passamos a tratar.

²⁵ Os dados em questão são originários da apuração levada a cabo pelo Tribunal de Contas do Estado, nos autos do Relatório de Auditoria Governamental – Auditoria de Conformidade (Processo TCE-RJ 103.971-2/16).

²⁶ Dados extraídos originariamente do Relatório do Corpo Técnico Instrutivo do TCE/RJ 103.971-2/16, e encartados na inicial da Ação Civil Pública nº 0102232-92.2017.8.19.0001.

3. DOS FATOS

3.1. Da celeuma envolvendo a Estação Gávea

Conforme exposto no item 2 da presente, o Contrato de Concessão L4/98 sofreu 4 (quatro) aditivamente que, dentre outras modificações, alteraram o traçado original da Linha 4 para o atual, que tem início na Estação Jardim Oceânico, seguida das Estações São Conrado, **Gávea**, Antero de Quental, Jardim de Alah, Nossa Senhora da Paz e General Osório, em Ipanema, onde ocorre a integração com a Linha 1 do metrô.

Em observância ao 4º Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98, assinado em 29.12.2015, as obras necessárias para a implementação da Linha 4 neste novo traçado deveriam ser concluídas até o dia 30.06.2016, excetuando-se a Estação Gávea que, em razão da necessidade de operação especial da linha metroviária nos Jogos Olímpicos de 2016, teve o prazo final de conclusão estendido para o dia 30.01.2018.

Todavia, as obras da Estação Gávea já estavam estacionadas desde o primeiro semestre de 2015, sob alegações de ausência de dotação orçamentária estatal. Dessa forma, o *status quo* da construção foi mantido, e a situação inconclusa dessas obras foi sendo monitorada pela CONCESSIONÁRIA RIO BARRA e demais empresas por ela contratadas, com a emissão de relatórios contínuos, os quais serão melhor abordados adiante.

Em 13.05.2015, a projetista CJC Engenharia e Projetos exarou o Relatório A-4115.001, que teve como objetivo avaliar a necessidade de serem tomadas medidas adicionais de reforço à Estação Gávea, diante da possibilidade de paralisação das obras por tempo indeterminado. Neste relatório, considera-se que o revestimento instalado na Estação Gávea é primário, “*de caráter provisório*”, o que significa que a sua vida útil seria limitada consoante às ações de maior ou menor agressividade dos agentes presentes no meio.

Dessa forma, seria necessário, além da avaliação da durabilidade dos materiais empregados, a aplicação de medidas extraordinárias, de modo assegurar a funcionalidade do revestimento. Para tanto, foram feitas recomendações para dois cenários possíveis para a estação: galerias e poços drenados ou inundados, sendo que o segundo cenário só deveria ser considerado após um período não inferior a 6 (seis) meses, de forma a garantir que obra se encontrava estabilizada.

Destaca-se que, dentre as recomendações constantes no relatório atinentes ao segundo cenário possível para a estação, foi observado que a inundação

*“tem como agravante a impossibilidade de se realizarem as inspeções e o monitoramento interno. Mesmo mantendo o monitoramento externo este poderá não ser suficiente para garantir o controle efetivo da obra. Na eventualidade de instabilização a sua detecção ocorrerá tardiamente, e o tempo até aplicação de medidas será, provavelmente, muito extenso. Nesse caso, a necessidade emergencial de retirada de água da obra poderá levar ao agravamento do problema”.*²⁷

Nessa perspectiva, em 19.10.2016, após mais de 12 (doze) meses desde a paralisação das escavações, foi emitido o Relatório A-4115.002, no qual é apresentado um parecer sobre a estratégia sugerida pela Promon Engenharia para uma possível paralisação das obras e das escavações da Estação Gávea, no estado em que se encontram, por tempo indeterminado.

Dentre as informações trazidas pelo relatório em apreço, se destacam aquelas referentes aos impactos no entorno da obra, no sentido de que

²⁷ Relatório A-4115.001, emitido pela projetista CJC Engenharia e Projetos, item 4.2.

*“Ao que tudo indica, em consequência do rebaixamento do lençol freático provocado pelas infiltrações na escavação, verifica-se, pelas leituras da instrumentação dos túneis e dos prédios, da superfície e dos tassômetros, que mesmo decorridos 20 meses da paralização das escavações, **recalques²⁸ são observados nas edificações mais próximas e com fundações superficiais.** (...)”*

Corroborando as experiências relatadas na bibliografia técnica, ao se atingir essa ordem de grandeza de recalques totais e diferenciais, danos começam a surgir, inicialmente nas construções mais frágeis, trazendo transtornos e insegurança.

Daí decorre a convicção de que seria de todo conveniente poder interromper esse processo e eliminar a causa raiz desses problemas, qual seja o permanente rebaixamento do lençol freático provocado pelas infiltrações”. (grifamos)

Em seguida, o relatório recomenda que a cava seja inundada para o enfrentamento de um longo período de paralisação, a qual deverá ser acompanhada de outras medidas adicionais de segurança, sobretudo para acompanhamento acerca do estado dos tirantes²⁹. Confira-se:

“É nossa convicção de que a principal providência recomendada para enfrentar um longo período de paralização das obras será promover uma lenta inundação dos túneis e poços escavados, acompanhada de injeção controlada d’água externamente, de modo a equilibrar as pressões hidrostáticas internas e externas, eliminando as infiltrações responsáveis pelo rebaixamento do lençol na vizinhança da escavação. (...)”

A manutenção da cava inundada não é, entretanto, uma condição que possa ser mantida ad eternum. Pressupõe uma limitação temporal de modo a que, após um período sugerido

²⁸ Recalques consistem no fenômeno que ocorre quando uma edificação sofre um rebaixamento devido ao adensamento do solo sob sua fundação, podendo causar trincas e rachaduras e, em determinado grau, até mesmo levar uma obra à ruína.

²⁹ Tirantes são instrumentos de ancoragem para uma estrutura de contenção.

de 5 anos, a cava possa ser esvaziada para permitir uma inspeção completa, incluindo a verificação in loco da resistência dos revestimentos e da capacidade dos tirantes. Tomadas as eventuais medidas de manutenção, o processo de inundação poderá ser repetido em seguida.” (grifamos)

Na mesma data, também foi emitido o Relatório A-4115.003 pela projetista CJC Engenharia e Projetos, tendo como objetivo avaliar e atualizar a situação da Estação Gávea no mês de agosto de 2016. Neste, são destacados como efeitos negativos da suspensão da obra os *“recalques que estão provocando distorções mais ou menos pronunciadas, nos edifícios mais próximos e com fundações rasas”*, bem como são novamente avaliados os dois possíveis cenários da estação, com a estrutura drenada ou inundada.

Além disso, em sentido semelhante àquele já apontado no Relatório A-4115.001, foi destacado que a inundação das obras poderia gerar dificuldades no monitoramento das condições estruturais desta – fato que, por sinal, veio a ganhar especial destaque no recente parecer encaminhado pela PUC-Rio ao *Parquet*, o qual trouxe novos pontos técnicos para reflexão.

“Os poços inundados não permitirão inspecionar regularmente o seu interior (exceto com a contratação de mergulhadores profissionais), nem realizar os trabalhos rotineiros de monitoramento interno, ficando estes restringidos à superfície.

É preciso considerar que em qualquer suposta emergência devido a colapso, ruptura ou deslocamento inesperado não ser possível tomar medidas de contingência imediatas, devido à necessidade de se executar o esgotamento da água que deverá demorar mês e meio (1 metro por dia) para ser executado em segurança, tempo necessário para permitir a descida gradual da pressão piezométrica nos maciços presentes.”

Posteriormente, após 2 (dois) anos da paralisação das obras da Estação Gávea, a CJC Engenharia e Projetos produziu o RE-ATO-016_GERAL_REV

02, no qual informou que foram executados os serviços de preparação para inundação da estrutura, conforme indicado nos Relatórios A-4115.001 e A-4115.003, e avaliou a condição da estação no referido mês com o intuito de dar início à etapa de inundação.

O relatório em referência mencionou novamente os reflexos negativos da inundação, conforme exposição *supra*. Contudo, destacou como ponto positivo o fato dessa medida aumentar o fator de segurança da obra, bem como minimizar o risco de desenvolvimento de mecanismos de instabilidade do maciço, além de preservar a integridade do concreto e do aço do revestimento do poço. Em conclusão, assim consta:

- “a) Os trabalhos de preparação para o Cenário 2 foram executados a contento, melhorando o coeficiente de segurança tanto do revestimento primário implantado, quanto das superfícies metálicas existentes (cambotas, cabeças de tirantes, etc...)”*
- b) O plano de contingências para tomadas de decisões passa pelo acompanhamento e análise sistemáticas da instrumentação, bem como de eventuais reclamações da vizinhança, de forma semelhante ao que ocorreu durante a execução das obras.*
- c) Após a Estação ser inundada o monitoramento e inspeção internos ficarão comprometidos e limitados aos tassômetros;*
- d) Após implementação do Cenário 2, obra deverá ser continuamente monitorada e acompanhada tendo em consideração a geologia, devido à sua baixa cobertura rochosa e de má qualidade, à cobertura de solos que estão adensando, por via da drenagem, e que estão afetando a superfície e edifícios, à degradação do revestimento primário, mesmo reforçado, e à envolvente da obra por estar inserida num campus universitário importante como a PUC.”*

Nesse sentido, em agosto de 2017, foi dado início à inundação da Estação Gávea, com o desligamento das bombas que deixavam os poços drenados. O processo foi feito lentamente e de forma controlada, com o objetivo, à

época, de evitar ou remediar eventuais efeitos negativos, razão pela qual foi finalizado apenas no 1º semestre de 2018.

Após realizada a inundação da Estação Gávea, de modo a aumentar o nível de segurança das obras, é válida a menção a outro relatório produzido pela projetista CJC Engenharia e Projetos em setembro de 2018, identificado como “*ESTAÇÃO GÁVEA – AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE SEGURANÇA COM A PARALISAÇÃO DAS OBRAS DA ESTAÇÃO GÁVEA*”³⁰, que teve como finalidade a apresentação de estudos e considerações sobre a condição de segurança da Estação Gávea e o seu entorno.

A projetista apontou que, após a inundação, os recalques estavam estabilizados e não haveria risco iminente de comprometimento da integridade estrutural do revestimento provisório dos poços e túneis já executados, e nem dos edifícios no entorno. Afirmou que, apesar da inundação ter aumentado o nível de segurança do revestimento, ela dependeria do tempo de vida útil dos tirantes, os quais se encontravam protegidos por resinas, o que aumentaria a sua durabilidade.

Em conclusão, disse que:

“Embora não haja risco iminente à estabilidade das obras já executadas e ao entorno da Estação Gávea e embora seja possível monitorar a integridade dos tirantes da estação de maneira indireta, a única atitude que garante que a obra alcance a condição de segurança de longo prazo (de obra definitiva) é a retomada das obras da estação, de maneira a possibilitar a conclusão do revestimento definitivo.”

³⁰ O Ministério Público teve acesso a 3 (três) relatórios com a mesma nomenclatura, todos produzidos em setembro de 2018, quais sejam: **(i)** ESTAÇÃO GÁVEA AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE SEGURANÇA COM A PARALISAÇÃO DAS OBRAS DA ESTAÇÃO RE-ATO-024_GERAL_GAV_R1; **(ii)** ESTAÇÃO GÁVEA AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE SEGURANÇA COM A PARALISAÇÃO DAS OBRAS DA ESTAÇÃO GÁVEA RE-ATO-024_GERAL_GAV_R2; e **(iii)** ESTAÇÃO GÁVEA AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE SEGURANÇA COM A PARALISAÇÃO DAS OBRAS DA ESTAÇÃO GÁVEA. Foi utilizada como referência a última versão por ser esta a única com a assinatura de um profissional.

A exposição acima, com descrição dos relatórios obtidos sobre as medidas adotadas após a paralisação das obras da Estação Gávea, objetivou reforçar o panorama histórico a esse Juízo, sendo que os reflexos das intervenções permanecem sendo monitorados pelas empresas responsáveis³¹, com a emissão de relatórios periódicos.

Tal cenário estaria consolidado, tido como “sob controle”, não fosse a sobrevinda de novo estudo, conforme item 3.3, *infra*, o qual constatou que, apesar dos ditos esforços, há fatores que indicam a existência de risco à estrutura da Estação Gávea da forma como hoje se encontra.

Antes, porém, de adentrar ao exame propriamente dito desta inovação no contexto fático, é pertinente firmar registro do contexto jurídico inerente à celeuma, seja em âmbito judicial ou extrajudicial. Afinal, tal componente é elemento essencial à plena compreensão das razões que conduziram a situação ao estágio em que se encontra.

3.2. Medidas adotadas pelo MPRJ, MP de Contas, TCE e pelo TJRJ em vista da contumaz atuação insuficiente do Estado do Rio de Janeiro

Em paralelo à situação fática da paralisação das obras e de eventuais medidas de segurança a serem tomadas em relação à Estação Gávea, conforme externalizado por meio dos mencionados relatórios, é válida a referência às discussões administrativas e judiciais que envolvem o Contrato de Concessão L4/98.

Inicialmente, nos autos do Processo TCE/RJ 103.971-2/16³², instaurado pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro para verificar a

³¹ Estando a tarefa atualmente a cargo da empresa LPC LATINA COMERCIAL LTDA, após a substituição da antiga pessoa jurídica responsável, TUV SUD BUREAU DE PROJETO E CONSULTORIA LTDA.

³² Referido processo foi desmembrado, sendo tratado nestes autos apenas o Achado 5 do Relatório de Auditoria, concernente ao sobrepreço global decorrente de preços excessivos frente ao mercado. Os demais foram assim divididos: (i) o Processo TCE-RJ 101.319- 8/18, que cuida da sonegação de informações e documentos; (ii) o Processo TCE-RJ 101.330-2/18, que trata dos Achados 4 e 6, além das questões referentes às preliminares de

legalidade, legitimidade e economicidade da contratação e execução das obras para implantação da Linha 4 do metrô, foram identificadas irregularidades no âmbito do Contrato de Concessão L4/98, através de Relatório de Auditoria Governamental Ordinária realizada na Riotrilhos, no período de 29.06.2015 a 04.12.2015, as quais caracterizariam sobrepreço e superfaturamento em valores bilionários³³.

Nessa perspectiva, o Conselheiro, à época, José Gomes Graciosa, em voto proferido no dia 24.11.2016 naqueles autos, dentre outras determinações, requisitou fosse comunicado ao Secretário de Estado de Fazenda para reter, imediatamente, o repasse de créditos à CONCESSIONÁRIA RIO BARRA e aos CONSÓRCIOS CONSTRUTORES do Trecho Oeste e Trecho Sul. Confira-se:

“LXXX - Pela COMUNICAÇÃO ao atual Secretário de Estado de Fazenda, a ser efetivada nos termos da Lei Orgânica deste Tribunal, em vigor, para que adote providências no sentido de reter, imediatamente, os créditos, que o Consórcio Rio Barra S/A, CNPJ nº 02.893.588/0001-58 ou quaisquer de suas filiais, possui com o Estado, bem como dos Consórcios Linha L4 Sul – CL4S (CNPJ nº 15.108.496/0001-99), composto pela Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia, e Consórcio Construtor Rio Barra – CCRD (CNPJ nº 12.132.723/0001-23), composto pelas empresas Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia S/A, Construtora COWAN S/A e SERVIX Engenharia S/A, no montante de R\$ 139.443.947,65 (cento e trinta e nove milhões, quatrocentos e quarenta e três mil, novecentos e quarenta e sete reais e sessenta e cinco centavos), conforme evidenciado na planilha acima, sem prejuízo de que garanta a retenção de outros créditos presentes ou futuros, até o montante

mérito e outras manifestações de defesa adicionais; (iii) o Processo TCE-RJ 101.387-5/18, que trata de superfaturamentos identificados nos Achados 1, 2 e 3, bem como outras manifestações adicionais de defesa.

³³ Em nova decisão proferida no dia 19.12.2018, o plenário da Corte de Contas entendeu ter restado devidamente demonstrado o sobrepreço praticado no Contrato de Concessão L4/98, concluindo ainda que o mesmo teria sido fundado em atos ilegais. Desse modo, decidiu-se pela conversão dos autos em Tomada de Contas Especial Ex Officio, citando-se os responsáveis para apresentação de razões de defesa ou para o recolhimento, de forma solidária, do débito apurado, no limite de sua responsabilidade.

de R\$ 1.297.040.699,61 (um bilhão, duzentos e noventa e sete milhões, quarenta mil, seiscentos e noventa e nove reais e sessenta e um centavos), parte do superfaturamento constatado nos autos, no qual o dano foi apurado e os responsáveis devidamente qualificados, informando, no prazo de 15 dias, as medidas adotadas, alertando-o de que o não atendimento injustificado sujeita-o às sanções previstas no inciso IV do art. 63 da Lei Complementar 63/90.” (grifamos)

Em que pese às obras da Estação Gávea já estarem paralisadas desde 2015, devido à priorização da demanda dos Jogos Olímpicos e ao 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98, tal decisão teve como resultado prático a paralisação completa das obras civis relativas à conclusão da Estação Gávea, ante a ausência de aporte de recursos públicos pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

Ultrapassados alguns meses dessa decisão da Corte de Contas, em julho de 2017, o Governador do ESTADO à época, Luiz Fernando de Souza, encaminhou solicitação ao TCE tendo por objeto pedido para avaliação da “*conveniência e oportunidade de se permitir a retomada das obras*” de expansão da Linha 4 do transporte metroviário até a Estação da Gávea, tendo em vista a medida cautelar determinada no Processo TCE/RJ 103.971-2/16, acima referido.

O pleito teve tramitação prioritária devido à complexidade do tema e levou à instauração de outro Processo TCE/RJ, de nº 103.894-0/17, pois foram registradas informações a respeito da situação à época atualizada das obras da Linha 4 do metrô (mais especificamente quanto à Estação Gávea), bem como se mencionaram possíveis riscos e impactos negativos à população pela eventual não conclusão do projeto.

No que diz respeito aos riscos referentes à interrupção dos serviços, o então solicitante destacou que os poços e galerias da futura estação haviam sido executados somente com revestimento primário, que possui caráter provisório, pelo que existiriam, assim, riscos para as estruturas. Já no que tange aos impactos negativos à população, alegou que a paralisação das obras impactaria

diretamente a geração de milhares de empregos diretos e indiretos, e deixaria de atender cerca de 22 mil passageiros diariamente, conforme estudo de demanda realizado pela Fundação Getulio Vargas (FGV). Destacou, ainda, que as intervenções na futura estação Gávea, que já teria 48% de sua execução realizada, representavam um valor de R\$ 934.456.156,10 (novecentos e trinta e quatro milhões quatrocentos e cinquenta e seis mil cento e cinquenta e seis reais e dez centavos), atualizado em 2017.

Diante do mencionado pleito, em voto proferido no dia 09.01.2018 no Processo TCE/RJ 103.894-0/17, o novo Conselheiro Relator Rodrigo Melo do Nascimento, dentre outras providências, deferiu a solicitação formulada pelo então Governador e revogou parcialmente o item LXXX do voto proferido no Processo TCE/RJ 103.971-2/16, com a consequente liberação dos créditos futuros à CONCESSIONÁRIA RIO BARRA e aos CONSÓRCIOS CONSTRUTORES:

*“III. Pela **REVOGAÇÃO PARCIAL do item LXXX** do Voto proferido em Sessão Plenária de 24/11/2016, no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, com os efeitos listados a seguir, podendo esta decisão ser revista em caso de descumprimento da determinação constante do item V deste Voto:*

*III.1. **Liberação dos créditos futuros, a contar da presente decisão, relativos ao Consórcio Rio Barra S/A**, CNPJ nº 02.893.588/0001-58 ou quaisquer de suas filiais, com o Governo do Estado, **bem os pertinentes aos Consórcios Linha L4 Sul – CL4S** (CNPJ nº 15.108.496/0001-99), composto pela Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia, **e Consórcio Construtor Rio Barra – CCRD** (CNPJ nº 12.132.723/0001-23), composto pelas empresas Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia S/A, Construtora COWAN S/A e SERVIX Engenharia S/A;*

III.2. Manutenção da retenção dos créditos já bloqueados pela Secretaria de Estado de Fazenda (notas de empenho nº 2015NE00671

e nº 2016NE00153), relativos aos Consórcios mencionados no item III.1 desta decisão;

(...)

V. Pela COMUNICAÇÃO à atual Diretora-Presidente da Companhia de Transportes sobre Trilhos do ESTADO DO RIO DE JANEIRO – RIOTRILHOS, com DETERMINAÇÃO, nos termos do art. 2º da Deliberação TCE-RJ nº 204/96, para que, em caso de retomada das obras da Linha 4 do Metrô atinentes à Estação Gávea (com a devida disponibilidade orçamentária):

V.1. Celebre termo aditivo para que, nos serviços em que foram constatadas irregularidades no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, somente sejam pagos os valores que estejam de acordo com o entendimento deste Tribunal, conforme explicitado a seguir, até que haja pronunciamento definitivo quanto ao mérito no referido processo, reiterando-se o disposto no subitem I do item LXVIII do Voto proferido em Sessão Plenária de 24/11/2016: (...)"

No entanto, diante das dificuldades financeiras do ESTADO, das limitações legais da Lei de Responsabilidade Fiscal, e da excessiva onerosidade do ente público estadual ao longo de todo o Contrato de Concessão L4/98³⁴, o que, por si só, já seria motivo suficiente para que não se permitisse ao ESTADO prosseguir agravando o quadro financeiro com o aporte de novos recursos, o *Parquet* ajuizou a Ação Civil Pública nº 0007457-51.2018.8.19.0001³⁵, em 12.01.2018, distribuída ao Juízo da 16ª Vara de Fazenda Pública da Capital.

A referida Ação Civil Pública foi proposta com pedido liminar, visando a que o ESTADO DO RIO DE JANEIRO fosse proibido de realizar novos empenhos, liquidações ou pagamentos à CONCESSIONÁRIA RIO BARRA, no propósito de custear a retomada de obras civis da Estação Gávea no âmbito do

³⁴ A qual, vale dizer, tem um de seus pilares alicerçado no fato de que o Estado do Rio de Janeiro promoveu adituação de um negócio jurídico há muito defasado, técnica e economicamente, invés de proceder da maneira correta, que seria a edição de novo certame licitatório sob a égide das regulares normas atinentes à espécie.

³⁵ A ação foi ajuizada tendo como base o Inquérito Civil MPRJ nº 2017.00208551, instaurado para apuração de possível malversação dos recursos públicos nas obras da Linha 4 do metrô, em razão da existência de equipamentos mantidos sem funcionamento há dois anos na Estação Gávea com custos elevados aos cofres públicos. O procedimento investigatório ainda está tramitando junto ao GAECC.

Contrato de Concessão L4/98. Argumentou-se, em síntese, (i) a calamidade pública no âmbito da administração financeira do ESTADO, que geraria a necessidade de serem adotadas medidas eficazes ao reequilíbrio de suas próprias contas, de modo a priorizar a preservação de direitos e garantias fundamentais e não agravar o quadro de vulnerabilidade financeira; e (ii) a impossibilidade do Poder Concedente tomar para si a integralidade dos riscos do negócio objeto da concessão, não havendo que se prosseguir, à época e diante daquelas circunstâncias, com a execução de contrato já em grave desequilíbrio.

Em 22.01.2018, este MM. Juízo concedeu a antecipação dos efeitos da tutela, determinando que o ESTADO DO RIO DE JANEIRO se abstinhasse de realizar novos empenhos, liquidações ou pagamentos à CONCESSIONÁRIA, no propósito de retomar as obras no âmbito do Contrato de Concessão L4/98, sob pena de multa equivalente ao valor dispendido^{36 37}.

O processo tramitou de forma regular, em observância ao devido processo legal. As partes apresentaram contestação e réplica, bem como foi realizada Audiência Especial no dia 21.02.2019, sem que houvesse, todavia, a possibilidade de conciliação.

Após deferida a diligência probatória e devidamente intimadas as partes para a apresentação de prova documental suplementar, o ESTADO DO RIO DE JANEIRO, ao argumento de fato novo, apresentou a Nota Técnica “**Diagnóstico de Gávea**”, produzida pela Riotrilhos e datada de 18.03.2019, tendo

³⁶ Inconformado, em 06.02.2018, o ERJ interpôs o Agravo de Instrumento nº 0005176-28.2018.8.19.0000, a fim de ver anulada ou reformada a r. decisão liminar. Contudo, em acórdão proferido no dia 09.10.2018, os Desembargadores que compõem a Egrégia Décima Segunda Câmara Cível do TJRJ confirmaram a decisão em 2ª instância, entendendo que as alegações deste *Parquet* soavam verossímeis.

³⁷ Ao mesmo tempo em que a referida ação foi ajuizada pelo *Parquet* e a liminar em referência concedida, vale menção à representação realizada pelo Ministério Público Especial junto ao TCE, em face do ESTADO DO RIO DE JANEIRO, SETRANS, Riotrilhos, CONCESSIONÁRIA RIO BARRA e Metrôrio. A representação gerou o Processo TCE/RJ 100.747-2/18 e pede, em síntese, que as autoridades administrativas competentes adotem medidas para que a CONCESSIONÁRIA ultime a obra da Estação Gávea, às suas expensas. Em 31.07.2018, em que pese o Conselheiro Relator Rodrigo Melo do Nascimento ter proferido voto pelo conhecimento da representação, opinou pelo sobrestamento da demanda até que seja proferida decisão definitiva nos autos do Processo TCE/RJ 103.894-0/17 (ref. pedido do Governador para a continuidade das obras), ao qual deveria ser apensado.

“por finalidade traçar um diagnóstico e apresentar medidas para garantir a segurança da área onde estão localizados os 02 (dois) poços que abrigarão a futura estação Gávea e suas edificações lindeiras”.

A Nota técnica menciona trechos dos Relatórios A-4115.001, A-4115.002, A-4115.003, RE-ATO-016_GERAL_REV 02 e RE_ATO_024_GERAL_GAV_R2, já expostos acima, e dispõe que nenhum dos relatórios até então apresentados, seja no cenário drenado ou inundado, teria apontado a ausência de riscos. *“A posição da projetista de que há ausência de ‘risco iminente’ apenas prolonga um quadro de indefinição e insegurança, haja vista que ‘iminência’ está limitada à ideia do ‘agora’”.*

Em resposta, o *Parquet* se manifestou pelo não cabimento da reconsideração da tutela antecipatória, tendo em vista a necessidade de se manter a decisão como forma de evitar o agravamento do desequilíbrio tanto das finanças públicas quanto do Contrato de Concessão L4/98. Além disso, também apresentou provas documentais suplementares ao feito, as quais corroboravam todas as alegações trazidas e evidenciavam as ilegalidades identificadas no Contrato e a impossibilidade de se prosseguir com a sua execução. Todas as manifestações foram devidamente embasadas, após análise pormenorizada do quadro fático que se descortinava à época.

Ressaltou-se, ainda, que a Nota Técnica apresentada pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO consistia apenas em novo parecer sobre os mesmos documentos, já presentes no momento do ajuizamento daquela ação, do deferimento da liminar e de sua **confirmação em sede de agravo**, sendo incapaz, portanto, de provocar a possibilidade de reconsideração da decisão liminar exarada por este d. Juízo. Isto porque, os documentos fornecidos não indicavam revisão do conteúdo decisório, conforme deliberação da dupla instância.

Posteriormente, em complementação à manifestação anterior, o *Parquet* juntou aos autos à Informação Técnica nº 662/2019, produzida pelo

Grupo de Apoio Técnico Especializado (GATE/MPRJ). A informação apontava que, na documentação apresentada pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO inexistiam dados técnicos que corroborassem a alegação de risco iminente às estruturas da Estação Gávea.

Nesse sentido, o *Parquet* permaneceria no aguardo de uma demonstração, pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO, dos danos, riscos ou sinais concretamente identificados como consequência do estado da obra, confiando na capacidade do ente federativo, por seu gabaritado corpo jurídico e técnico, para buscar as soluções adequadas e necessárias que, sem descuidar da reparação do erário perquirida nestes autos, poderiam atender a eventuais necessidades isoladamente identificadas³⁸.

Ante todo o exposto, diante das informações prestadas nos autos da ACP, somadas às informações enviadas pelo TCE/RJ, em 14.06.2019, o Juízo assim se manifestou:

“A decisão que se pretende ver reformada determinou “que o ESTADO DO RIO DE JANEIRO se abstenha de realizar quaisquer novos empenhos, liquidações ou pagamentos à CONCESSIONÁRIA RIO BARRA S.A., no propósito de retomar as obras no âmbito do Contrato L4/98, sob pena de multa equivalente ao valor dispendido”, o que não se confunde necessariamente com a alegada proibição ou inviabilidade de retomada da obra tratada nestes autos ou da adoção

³⁸ Neste ponto, menciona-se a atuação do Ministério Público Especial que, após apresentada a mencionada Nota Técnica pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO, representou novamente ao TCE/RJ, solicitando fosse prestada a jurisdição de contas de urgência, “considerando a informação prestada por um representante do Estado, que aponta para a existência de risco de estruturas ‘ruírem e colocarem em perigo vidas e a estrutura de prédios lindeiros”, tendo em vista a não conclusão das obras da Estação Gávea. A peça fez referência ao Processo TCE/RJ 100.747-2/18, já aqui referido, e gerou o Processo TCE/RJ 103.351-2/2019. Em 10.06.2019, o Conselheiro Relator Rodrigo Melo do Nascimento determinou que fossem oficiados o ESTADO DO RIO DE JANEIRO, a SETRANS e a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA S/A, “para que, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, a contar da ciência desta decisão, apresente os esclarecimentos que entender necessários não só quanto ao Pedido de Reconsideração formulado pelo Ministério Público Especial, como também, para subsidiar eventual adoção ex officio de medida cautelar, informe as medidas porventura adotadas (v.g. declaração de caducidade da concessão, anulação da concessão, realização de nova licitação etc.) para atender ao que já restou decidido por este Tribunal no Processo TCE-RJ nº 103.894-0/17 (Decisão Plenária de 09/01/2018) e no Processo TCE-RJ nº 103.971-2/16 (Decisão Plenária de 19/12/2018), com vistas à necessária conclusão das obras da Estação Gávea do Metrô e à urgente cessação dos riscos a vidas, à estrutura das obras metroviárias e aos imóveis lindeiros, sem prejuízo da imperiosa obediência às decisões judiciais vigentes sobre a matéria”.

de providências com o intuito de minorar ou acabar com os riscos e prejuízos de sua interrupção.

Do exame dos autos vê-se que a obra encontra-se paralisada desde muito antes do ajuizamento da presente demanda, em virtude de decisão tomada pelo TCE, segundo sustenta o réu. Vê-se, ainda, que todos os riscos e consequências da paralisação da obra já tinham sido estudados, previstos e relatados àquela época. Tanto é assim que antes mesmo da propositura da presente ação já havia sido adotada a medida de segurança de inundação da obra para redução de fatores de risco estrutural decorrentes do tempo de sua paralisação. O teor do laudo novo, novo já que elaborado recentemente, por demanda da equipe do novo Governador do Estado, no que tange aos riscos da paralisação da obra, repete os documentos técnicos preparados anos antes da propositura da presente ação (documentos que instruem os autos).

Como mencionado pelo MP em index 2811, o laudo ‘não aponta, em momento algum, vícios objetivamente identificados que estejam ocorrendo a partir da situação em que se encontra a obra. Logramos encontrar menções a exemplos da composição da circunvizinhança da obra, exposição a possibilidades genéricas de riscos e até mesmo uma comparação com episódio que se passou na cidade de São Paulo, sem que tenha sido relatada eventual semelhança quanto ao terreno ou ao modo de atuação’.

O parecer técnico inova, sim, ao atender à demanda da nova equipe do Governo e propor duas diferentes possíveis medidas técnicas a serem tomadas pela Administração ante o decurso de tempo já prolongado sem que se tenha chegado a uma solução para o impasse, com o intuito de que a obra ‘alcance a condição de segurança de longo prazo (de obra definitiva)’. Os técnicos sugerem a continuidade de parte da obra até que seja possível a conclusão do revestimento definitivo dos túneis e poços, com a escavação do corpo da estação gávea e a concretagem das duas naves ou sejam os poços piloto e a cava de gávea aterrados.

Assim, não se discute a relevância e urgência de tudo quanto aqui tratado, especialmente quanto a todos os riscos inerentes à paralisação de obra de tal magnitude, não havendo qualquer dúvida de que a Administração Pública deve adotar com urgência medidas a fim de solucionar a questão.

A esse respeito destaque-se a decisão monocrática proferida esta semana nos autos do processo TCE-RJ nº 103.351-2/19 para que o Exmo. Governador do ESTADO DO RIO DE JANEIRO, ‘no prazo de 5 (cinco) dias úteis, a contar da ciência desta decisão, apresente os esclarecimentos que entender necessários não só quanto ao Pedido de Reconsideração formulado pelo Ministério Público Especial, como também, para subsidiar eventual adoção ex officio de medida cautelar, informe as medidas porventura adotadas (v.g. declaração de caducidade da concessão, anulação da concessão, realização de nova licitação etc.) para atender ao que já restou decidido por este Tribunal no Processo TCE-RJ nº 103.894-0/17 (Decisão Plenária de 09/01/2018) e no Processo TCE-RJ nº 103.971-2/16 (Decisão Plenária de 19/12/2018), com vistas à necessária conclusão das obras da Estação Gávea do Metrô e à urgente cessação dos riscos a vidas, à estrutura das obras metroviárias e aos imóveis lindeiros, sem prejuízo da imperiosa obediência às decisões judiciais vigentes sobre a matéria.’

Diante de todo o exposto, inexistindo nos autos, até o presente momento, fatos novos capazes de ensejar a reconsideração da medida requerida pelo MP, deferida pelo Juiz titular e confirmada pelo Tribunal de Justiça, indefiro o pedido do réu. (...)

Após a referida decisão, foi aberto prazo para a apresentação de alegações finais pelas partes no processo. Não tendo sido apresentado quaisquer documentos pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO que corroborassem a alegação de risco iminente à Estação Gávea, conforme relatado pela Nota Técnica sem a devida fundamentação, o *Parquet* corroborou todas as manifestações anteriores, pleiteando pela condenação do ente público nos termos da decisão liminar.

Entretanto, **dias após a referida manifestação**, chegou ao conhecimento do *Parquet* documento produzido pela PUC-Rio, no qual são apontados riscos efetivos à estrutura da Estação Gávea, os quais envolvem diretamente a segurança das pessoas que circulam ou residem na área em questão, conforme será melhor tratado no item 3.3, *infra*, como já dito.

Sem prejuízo de tudo que foi aqui narrado, é pertinente destacar que, tendo tomado posse na Chefia do Executivo Estadual o novo Governador, e devidamente investida a sua equipe, já em 2019, foram realizadas pelo menos 4 (quatro) reuniões deste Grupo de Atuação Especializada com o Exmo. Sr. Governador do Estado e outros integrantes da Administração Superior, além de Procuradores do Estado, no propósito de apresentar aos mesmos o amplo cenário jurídico envolvendo diversos inquéritos civis e ações judiciais que tramitam sob a responsabilidade do GAECC que estão a demandar do ESTADO a adoção de providências, para o fim de enfrentamento das irregularidades que envolveram e ainda envolvem a concessão da Linha 4.

No entanto, até o presente momento, este GAECC não recebeu, por parte dos representantes do ESTADO, indicação concreta sobre eventuais medidas determinadas na esfera administrativa tendentes a resolver a questão. O que se teve notícia, vale dizer, ainda na gestão que a esta antecedeu, foi a criação de uma já extinta comissão encarregada da realização de estudos ligados às irregularidades que envolvem a Linha 4 do metrô, sem que tenham sido encaminhadas a este Grupo de Combate à Corrupção qualquer documento indicando os encaminhamentos necessários ao enfrentamento, remoção ou regularização das mencionadas irregularidades, por parte do ESTADO. E, mais recentemente, chegou a ser criado grupo de trabalho pela Setrans para análise correcional das linhas 1, 2 e 4.

Importante destacar que chegou a ser remetida cópia de documentos que instruem os diversos inquéritos civis ao Exmo. Sr. Governador do Estado e demais integrantes da Administração Pública, inclusive à Presidência da

Riotrilhos, para que esclarecessem se determinarão providências em relação aos fatos, tendo em conta o poder-dever de a Administração rever suas decisões, no exercício da autotutela administrativa, estando ainda a fluir o prazo lá apontado para manifestação das autoridades oficiadas.

Tais documentos corroboram a ausência de alternativas aventadas pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO em relação ao cenário vislumbrado.

3.3. Do risco à segurança. Urgência de retomada das obras de construção da Estação Gávea

Tudo isso observado, cumpre agora tratar da evidência que enfim chegou ao conhecimento do Ministério Público, qual seja, o primeiro documento que, **de maneira robusta e crível**, apontou a iminência do risco. Estamos falando do parecer intitulado “*Considerações sobre a manutenção do status quo da Estação Gávea do Metrô do Rio de Janeiro*”, produzido pelo Núcleo Interdisciplinar de Meio Ambiente da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, e assinado pelo Prof. Tácio M. P. de Campos³⁹.

O documento em questão merece destaque não apenas pelo renome da instituição responsável ou pelo currículo do subscritor, mas também pela objetividade das premissas adotadas, destacando-se a análise efetuada sobre a vida útil esperada dos tirantes e também sobre o nível dos recalques identificados por meio da estrutura de monitoramento atualmente implementada.

³⁹ “Possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade de Brasília (1971), mestrado em Engenharia Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (1974), mestrado em Mecânica dos Solos - Imperial College, University of London (1979) e doutorado em Mecânica dos Solos - Imperial College, University of London (1984). Atualmente é professor associado do Departamento de Engenharia Civil da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Tem experiência na área Geotécnica, com ênfases em Geotecnia Experimental e Geotecnia Ambiental, atuando principalmente nos seguintes temas: solos não saturados; solos residuais; instabilidade de encostas; processos erosivos; disposição de resíduos industriais, de mineração e urbanos; transporte de contaminantes pelo subsolo e águas subterrâneas e recuperação de áreas degradadas por movimentos de massa ou contaminação do subsolo. Líder técnico da empresa Alta Geotecnia Ambiental desde 2010, spin off do Núcleo de Geotecnia Ambiental do DEC/PUC-Rio, agraciada com o Prêmio Nacional ANPROTEC de Empreendedorismo Inovador como a melhor empresa incubada do país em 2013, envolvendo consultorias no desenvolvimento de projetos e avaliações geológico-geotécnicas nas áreas de infraestrutura civil, mineração e energia e meio ambiente.” (Disponível em <<http://lattes.cnpq.br/7476904353230115>>)

O relatório em questão destaca que, de fato, hoje “todas as edificações lindeiras à obra encontram-se estáveis, com recalques totais e diferenciais estabilizados, sugerindo não existirem riscos potenciais caso as condições atuais de inundação das escavações sejam mantidas por tempo indeterminado”. Entretanto, o documento destaca que inexistem análises de risco que pudessem afastar a iminência de colapso. Ao revés, aponta que as circunstâncias fáticas encontradas na localidade são alarmantes, indicando o perigo de rupturas nas edificações ainda não finalizadas.

Nesse diapasão, merece transcrição a constatação gravada no documento sobre os fatores de identificação do risco em concreto (grifamos):

*“As estruturas de contenção presentemente existentes na obra são provisórias, compreendendo, essencialmente, concreto projetado e tirantes. A parcela em concreto de tais estruturas não foi, entretanto, dimensionada para garantir, sozinha, a estabilidade das escavações. Assim sendo, **os tirantes provisórios constituem um componente estrutural fundamental para que se possa garantir tal estabilidade.**”*

*É importante notar aqui que, conforme o item 3.2 da recentemente revista Norma Brasileira que trata da execução de tirantes ancorados no terreno, ABNT NBR 5629: 2018, **a vida útil de tirantes provisórios é de 2 anos**, a contar da data de instalação dos mesmos. Ora, como **as obras foram paralisadas em 2015, as condições atuais da principal parcela resistente das estruturas de contenção das escavações subterrâneas já contrariam uma recomendação da Associação Brasileira de Normas Técnicas.***

Afora este aspecto, os seguintes fatores contribuem, potencialmente, para uma aceleração de processos de deterioração, ao longo do tempo, das estruturas provisórias de contenção das escavações:

a) O substrato rochoso na área é constituído por rochas ácidas, o que contribui para se ter água subterrânea, em particular a que percola ao longo das discontinuidades (fraturas, intrusões permeáveis, etc) do maciço rochoso. Corroborando tal possibilidade, medidas de pH

(potencial hidrogeniônico) efetuadas pelo Consórcio (ver, por exemplo, o Doc 7) indicaram valores de pH da água dos poços do empreendimento da ordem de 6.0. Tal magnitude está de acordo com valores de pH determinados rotineiramente em Laboratório da PUC-Rio em dois poços de abastecimento de água da Universidade. Este valor de pH, ligeiramente ácido, obtido a partir da coleta de águas de poços pode, entretanto, não ser representativo daquele associado à água que percola pelas discontinuidades do maciço rochoso. Como exemplo, **medidas de pH da água percolada em fraturas do substrato rochoso local, realizadas por pesquisador da PUC-Rio, indicaram valores de pH da ordem de 5.0. Tal magnitude de pH já se torna altamente preocupante pois águas ácidas atacam tanto o aço quanto o concreto, contribuindo, portanto, para uma deterioração mais rápida das estruturas provisórias instaladas, que se encontram diretamente afetadas pela água percolada pelas discontinuidades do maciço rochoso.** Além disto, existem evidências na literatura corrente (e.g. Little et al, 1992; Makhlouf & Botello, 2018) de que microrganismos podem promover deteriorações acentuadas (corrosão) do aço, mesmo em condições anaeróbias, ou seja, sem a presença de oxigênio. Assim sendo, mesmo na condição atual de inundação das escavações, os tirantes podem, potencialmente, ser adicionalmente degradados em decorrência de ações microbianas.

b) Medidas da qualidade da água de poços de abastecimento de água da PUC-Rio, realizadas no Laboratório de Caracterização de Águas da Universidade, têm sistematicamente indicado a presença de sulfato em sua composição química. Conforme amplamente conhecido, tal tipo de espécie química tende a atacar o concreto. Assim, o potencial de deterioração do concreto projetado que constitui parte das estruturas de contenção das escavações é ampliado.”

Vê-se, assim, que foram indicados fatores concretos que denotam perigo à estrutura tal qual hoje se encontra. E o risco de colapso se agrava pelo fato de que, como ocorreu a inundação dos poços, criou-se grande dificuldade

à atividade de monitoramento. Sobre a mesma, o citado relatório também elenca os óbices que hoje existem quanto ao acompanhamento em questão do estado de segurança (grifos nossos):

“As questões anteriormente colocadas seriam passíveis de ser contornadas desde que fosse possível manter vistorias sistemáticas de todas as estruturas de contenção provisórias. Entretanto, a inundação das escavações tornou tal processo, se não impossível, inadequado ou insuficiente para prevenir a ocorrência de qualquer evento adverso, tendo em vista que:

- i) Diferentemente de processos de recalques (afundamentos do terreno ou deslocamentos verticais de edificações), que se desenvolvem de forma relativamente lenta ao longo do tempo, **processos de ruptura podem ocorrer subitamente**, ou seja, sem avisos prévios;*
- ii) Medidores de Nível de Água não constituem instrumentos indicadores de qualquer possibilidade de ocorrência de um evento adverso do tipo que pode ocorrer;*
- iii) Piezômetros tipo Casagrande, por si próprios, não possibilitam, também, qualquer informação em tempo de possibilitar medidas mitigadoras de qualquer processo de ruptura em profundidade, em particular se tal ruptura ocorrer de forma repentina (eventos não drenados);*
- iv) Inclinômetros, por propiciarem informações sobre deslocamentos horizontais ao longo da profundidade, constituem instrumentos adequados na avaliação de movimentações em solos. Não constituem, entretanto, instrumentos adequados a movimentos envolvendo rochas;*
- v) Instrumentos tais como tassômetros e placas e pinos de recalque seriam passíveis de servir como indicadores de inicializações de possíveis deslocamentos verticais, por exemplo, do teto das escavações. Para tal, entretanto, tais instrumentos teriam que ser automatizados, ou seja, teriam que possibilitar não somente informações em tempo real, mas também possibilitar a análise de tais informações também em tempo real. Mais **ainda, mesmo que tais condições fossem atendidas, seria impossível a tomada de quaisquer medidas preventivas quanto à ocorrência de um***

***evento adverso.** Tal se deve a que seria necessário rebaixar o nível de água dentro das escavações para que qualquer medida adequada pudesse ser efetivada.”*

Há, assim, um cenário de incerteza, sem a possibilidade de previsão sequer quanto a um possível lapso que proporcionasse tempo de reação a eventual dano detectado. E mais, como visto, já se expirou a vida útil dos tirantes, que garantiriam a manutenção da estrutura provisória. É um cenário, pois, em que eventual colapso pode acontecer a qualquer momento.

Sobre o resultado potencialmente alcançável pelo colapso, assim tratou o mesmo relatório (grifos nossos):

“O desenvolvimento de processos de ruptura em um ou mais pontos das escavações da Estação Gávea podem desencadear um processo, conhecido na Geotecnia, como de subsidência. Neste processo, mudanças no estado de tensões em profundidade do maciço terroso implicam no desenvolvimento de deformações verticais e horizontais que atingem a superfície do terreno de forma catastrófica.

Um exemplo de tal tipo de consequência encontra-se ilustrado na Figura 18. Esta figura mostra fotos de uma cratera (e deslizamentos de terra associados) desenvolvida na superfície do terreno em decorrência da ruptura de escavações subterrâneas (abertura de um túnel) executadas em um trecho da Serra de Petrópolis, dentro de um projeto de duplicação da BR-040 (rodovia Rio-Juiz de Fora), próximo à saída para a Escola Municipal Leonardo Boff (km 81 da subida da Serra). O fenômeno ocorreu em Novembro de 2017, sem nenhum sinal evidente de que um processo de subsidência estaria sendo desenvolvido, a partir do colapso de um túnel que se encontrava com suas obras paralisadas desde Julho de 2016. Apesar de não se poder, de nenhuma forma, comparar quaisquer aspectos de projeto e execução das obras deste túnel com os associados às escavações da Estação Gávea, três similaridades devem ser consideradas: (a) as obras encontravam-se paralisadas por ordem judicial; (b) as estruturas

de contenção das escavações compreendiam obras provisórias e (c) o tipo de embasamento rochoso e a espessura de solos acima da rocha são equivalentes.

Tendo como base o potencial de danos associados a um evento de subsidência, pode-se esperar que **uma eventual ruptura de uma ou mais partes das escavações da estação Gávea possam vir a provocar: (a) desabamentos de estruturas lindeiras em fundação superficial (Edifício Genesis da PUC-Rio e Edifício do Juizado); (b) danos estruturais sérios nos Edifícios da Petrobrás e Garagem da PUC-Rio e no Prédio Residencial adjacente, que têm suas fundações em estacas e, em um caso mais extremo, (c) fechamento da rua Marquês de São Vicente.**

(...)

As informações disponibilizadas não incluem nenhuma análise de riscos envolvendo a manutenção do status quo das obras da Estação Gávea. Na realidade, **inexistem informações mínimas que permitam avaliar, utilizando critérios cientificamente embasados, qual a probabilidade de ocorrência de um evento adverso no local. Existem evidências, entretanto, de que tal probabilidade não pode ser minimizada, independentemente do fator tempo envolvido. Por outro lado, em particular considerando que pelos menos 100 pessoas ocupam, diariamente, os Edifícios Genesis e do Juizado, torna-se claro ser inadmissível aceitar as consequências potenciais associadas à ocorrência de um evento adverso no local.**”

A parte final acima transcrita revela de maneira clara o atual cenário das obras ora em contendo, passível de formar convencimento em relação aos riscos que hoje são suportados pela estrutura da construção, como também edificações próximas e pessoas que ali habitam, trabalham ou simplesmente se deslocam.

Válido destacar que não se está a apregoar que, expirado determinando número de dias, vá tudo ruir, até porque tal cálculo não é possível

ser executado com precisão no campo da engenharia. Contudo – e essa conclusão é viável tecnicamente –, não há como garantir que, em um curto prazo, não possa ocorrer um colapso. Nesse aspecto, o documento em exame fornece indicativos claros e objetivos dos fatores que podem desencadear a ruptura das estruturas. E isso nos parece suficiente para justificar a adoção da máxima cautela no tratamento da matéria.

Por todo o exposto, o cenário que se apresenta é o de perigo, impondo-se uma pronta reavaliação no tratamento do caso, empregando-se um olhar mais detido em relação a segurança que deflui do estado da obra.

3.4. Das recentes notícias de eventual aterramento

O Ministério Público do Rio de Janeiro, tal como a sociedade fluminense, foi surpreendido no decorrer da semana passada, com anúncio veiculado por intermédio da imprensa de que o ESTADO DO RIO DE JANEIRO promoveria o aterramento das escavações executadas para construção da Estação Gávea, ao argumento de que tal providência poderia finalizar com as controvérsias que envolvem essa problemática e, conseqüentemente, extinguiria os riscos já propagados⁴⁰.

Embora seja uma notícia recente, sem que possamos efetivamente confirmar a real intenção em adotá-la por parte do Governo, convém, desde já, não só noticiá-la nesta peça, como também comentá-la, já que a citada medida não atende aos propósitos da segurança que a propositura dessa demanda pretende alcançar.

Isso porque, diante do direito envolvido, qual seja, direito à vida e a integridade física de pessoas submetidas aos riscos, incontáveis e indetermináveis – relembrando que pelas vizinhanças transitam milhares de pessoas diariamente –, devemos buscar a segurança na localidade em grau elevado,

40

compatível com os direitos que se buscam resguardar, e não medidas que possam ser paliativas, ainda pendentes de incertezas quanto a potencialidade de atender ao objetivo primordialmente almejado e cujo início da eventual execução não ocorreria imediatamente, ao menos se atendidas as formalidades para tanto.

A priori, convém salientar que, conforme apontado pela já mencionada Nota Técnica “Diagnóstico de Gávea”, elaborada pela Riotrilhos, atualmente o cenário relativo às obras da Estação Gávea pode ser assim resumido:

“Túnel Sul (Alça Sul) – Dos 1.685 metros de extensão, ainda precisam ser escavados 1.256 metros, contratualmente, pelo TBM (“tatuzão”);

Túnel Oeste (Alça Oeste) – Dos 1.829 metros de extensão, somente precisam ser terminados 15 metros, pelo método NATM (a fogo/explosão);

Estação Gávea (Naves Sul e Oeste) – Os 02 (dois) poços da futura estação contam com 22% de seus volumes escavados.”

Desse modo, não estamos falando de escavações superficiais ou sem complexidades, que se satisfazem com intervenções comuns e rotineiras. Inclusive, dada a sua grandiosidade, já foram constatados alguns efeitos danosos nas estruturas prediais de imóveis vizinhos a futura estação.

Essa pequena introdução teve por objetivo demonstrar que qualquer providência que se proponha a resolver a controvérsia pendente não é simples ou de modesta execução, dada a profundidade e o tamanho das escavações e os reflexos já produzidos, tanto no solo, como nas edificações lindeiras. Ao revés, qualquer intervenção reclama o emprego de esforços proporcionais à dimensão do que já fora efetuado. Por isso, a escolha da providência deve ter como orientação central a segurança do local de forma definitiva e não protelatória, de forma a obrigar novos governos a retomarem a obra em certo lapso temporal. É legítimo que um governante opte, no domínio das decisões políticas, estender a malha metroviária, a fim de atender ao interesse social, o que não é o caso do momento presente, vez que há um contrato em vigor e, paralelamente, o ESTADO tem o dever

fundamental de defender, proteger e promover a vida das pessoas. Portanto, a intervenção a ser feita no momento presente deve buscar uma solução permanente, que solucione a pendência, sem postergá-la e, inexistem demonstrações de que o aterramento observe esse ponto da questão, enquanto que a finalização da obra, em razão dos estudos e projetos já realizados, alcança esse objetivo.

Nesse seguimento, não nos parece que o aterramento seja a providência adequada nas presentes circunstâncias. A opção por aterrar essas intervenções subterrâneas necessariamente demandaria estudos e cálculos diversos, comparativos e complexos, tal como análise de solo e outros múltiplos fatores aí englobados, para se inferir se o aterramento traria uma segurança real à problemática e não seria meramente uma providência a adiar novas intervenções, que se fariam necessárias no futuro.

Inferência semelhante é extraída do parecer “*Considerações sobre a manutenção do status quo da Estação Gávea do Metrô do Rio de Janeiro*”, produzido pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, o qual, à fl. 23, ao tratar das soluções potenciais, esclarece que:

4. SOLUÇÕES POTENCIAIS

Na documentação analisada, encontram-se as seguintes propostas visando afastar riscos estruturais à obra:

a. Manter as escavações inundadas e, a cada 5 anos, rebaixar o nível do lençol freático e avaliar, in loco, as condições de funcionamento das estruturas provisórias existentes. Efetuar monitoramento por vídeo do estado geral dos revestimentos, com frequência semestral (ver DOC 16 - Promon);

b. Rebaixar o nível do lençol freático, esgotar totalmente as águas da área escavada, avaliar as condições das paredes e dos tirantes, e preencher todas as escavações presentemente inundadas utilizando materiais ou misturas diversas (terra, areia, coulis etc), com suporte suficiente, os quais deverão ser avaliados mais detalhadamente, considerando a

disponibilidade, o custo e, principalmente, aspectos ambientais de uso e de descarte (ver item 3.2 do DOC 34 - Riotrilhos);

c. Rebaixar o lençol freático, drenar a água dos poços e realizar eventuais serviços de escoramento; terminar a escavação em rocha da alça Oeste que falta para chegar à Estação e escavar o restante do volume das duas naves que comporão a mesma; realizar a obra bruta (concretagem) do corpo da estação Gávea e construir uma laje para cobrir os poços (ver item 3.1 do DOC 34 – Riotrilhos).

A proposta (a) é aqui considerada inadequada tendo em vista, em particular, a inexistência de qualquer garantia de que tirantes provisórios possam ser mantidos por tempo indeterminado, não levando em conta, portanto, recomendações de norma brasileira.

A proposta (b), também, é considerada inadequada pois o preenchimento das escavações com qualquer tipo de material não vai impedir a deterioração das estruturas provisórias ao longo do tempo. Pior ainda, implicará em ações de custo muito mais elevado se e quando a Estação vier a ser considerada como parte definitiva do sistema metroviário do Rio de Janeiro.

Considerando exclusivamente aspectos de segurança quanto à estabilidade das escavações, a proposta (c) é a mais indicada, por envolver a introdução dos sistemas de contenção permanentes em todas as escavações da Estação. Tendo em vista, entretanto, que a etapa de rebaixamento do nível de água constituirá, sem nenhuma dúvida, uma etapa altamente crítica no processo, é recomendável a execução de investigações geotécnicas adicionais de campo, antes de proceder ao necessário rebaixamento do nível d'água. Recomendações quanto às novas investigações requeridas encontram-se ainda em discussão na PUC-Rio.” (grifos nossos)

E, paralelamente, para que se perquirira com maior aprofundamento se o aterramento é apto a proporcionar um grau considerável de segurança na localidade, seria preciso decidir dentre diversos métodos de aterramento, o mais adequado às diversas singularidades que o caso comporta, com elaboração de projeto básico, projeto executivo e outras formalidades para que se tenha uma contratação pública regular para a consecução do serviço, em

conformidade com as exigências legais, de modo a não priorizar um concorrente em detrimento de outros.

E o cenário **não nos confere tempo suficiente**, aquele **necessário** para que as demandas acima sejam respondidas de modo eficiente, já que a estrutura pode estar já corrompida e eventual acidente não aguardará a adoção dessas medidas. Ainda que viesse o Poder Público a optar pela dispensa de licitação, com contratação emergencial – e aqui não estamos aquiescendo juridicamente com essa solução –, essa também implica em fases que necessariamente devem ser superadas para a regularidade da contratação.

Diante dos argumentos expendidos, resta evidenciado, portanto, que o aterramento não atende à **exigência de segurança** que a situação cobra, seja em termos de definitividade, seja em relação ao grau de segurança, seja, principalmente, no tocante ao lapso temporal que tal providência tomaria para que o início de sua execução viesse a ocorrer, quando, repita-se, o risco é iminente.

Por outro lado, conforme já esclarecido pelo próprio ESTADO DO RIO DE JANEIRO em peça de fls. 890/930 do processo 0007457-51.2018.8.19.0001, já foi investido na futura Estação Gávea o montante de R\$ 934.456.156,19 (novecentos e trinta e quatro milhões quatrocentos e cinquenta e seis mil cento e cinquenta e seis reais e dezenove centavos)⁴¹, - verba pública cujo emprego encontra-se necessariamente vinculado ao atendimento ao interesse público -, o qual estaria sendo desperdiçado, vez que não seria entregue à população carioca o bem público respectivo, avançado no contrato administrativo que originou o dispêndio de dita importância. Referida verba pública estaria, *in casu*, literalmente sendo aterrada.

Sem prejuízo de eventual e futura responsabilização a ser perquirida em razão da má gestão da coisa pública, pretende o Ministério Público que não se verifique mais esse prejuízo na implementação da Linha 4 do Metrô,

⁴¹ Valores atualizados em 2017.

evitando-se, dessa forma, novo dano patrimonial ao ESTADO DO RIO DE JANEIRO, na medida que os recursos já dispendidos serão, finda a obra, regularmente usufruídos pela população, com a operacionalização da referida estação. Em outros termos, os cidadãos terão o retorno do investimento público alocado em política pública prioritária diante da ordem constitucional, qual seja, o transporte público.

Outrossim, há um contrato administrativo em vigor, pelo que a rescisão do mesmo por decisão unilateral do Poder Público, dependendo dos motivos que vierem fundamentar tal ato, pode gerar eventual direito de indenização aos particulares contratados. Ainda que o *Parquet* tenha como certo que, diante dos inúmeros desvios de verbas verificados na execução do contrato, devidamente descritos na ação civil pública 0102232-92.2017.8.19.0001, em trâmite perante 6ª Vara de Fazenda Pública da Capital, e posteriormente desmembrada em cinco processos, aos concessionários não seria devido qualquer crédito em detrimento do ESTADO DO RIO DE JANEIRO – ao revés, vislumbra o Ministério Público a existência de considerável débito, a ser reconhecido na mencionada ação -, todas as possibilidades jurídicas devem ser hipotetizadas para a tomada de decisões.

3.5. Do objeto da presente Ação Civil Pública. Particulares envolvidos e condições da obra

Diante da exposição até aqui desenvolvida, o pleito ministerial reside na condenação do ESTADO DO RIO DE JANEIRO e dos particulares negocialmente vinculados às obras, no sentido de que sejam compelidos a finalizar os serviços, e, assim, dar fim à situação de insegurança que paira sobre a circunvizinhança da Estação Gávea. Pede-se, assim, a condenação dos demandados em obrigação de fazer.

Quanto ao ESTADO, é desnecessário tecer maiores considerações sobre a origem de sua responsabilidade, uma vez que se trata do ente responsável pela completude da obra, além de sujeito passivo do dever

fundamental de defesa, proteção e promoção de direitos fundamentais em relação aos cidadãos, *in casu*, como dito direito à vida, integridade física e também direito à propriedade, vez que eventual colapso das estruturas certamente ocasionariam afronta ao direito de propriedade das pessoas titulares dos domínios das unidades residenciais dos imóveis que sofreriam os efeitos nefastos. O ESTADO assume papel de garantidor de referidos direitos.

Em relação aos particulares, convém lembrar que por figurarem como contratantes, obrigados à execução da obra na relação de concessão precedida de obra pública, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA, o CONSÓRCIO CONSTRUTOR RIO BARRA – CCRB e o CONSÓRCIO LINHA 4 SUL – CL4S, estão vinculados ao cumprimento do que fora voluntariamente avençado.

A CONCESSIONÁRIA RIO BARRA é a pessoa jurídica que se sagrou vencedora na concessão precedida de obra materializada no Contrato de Concessão L4/98. A esse propósito, vide o teor do *caput* da cláusula segunda do instrumento originário contratual:

“CLÁUSULA SEGUNDA – EXECUÇÃO DE OBRAS

Precedendo a exploração dos SERVIÇOS objeto do presente CONTRATO, conforme disposto na Cláusula Primeira, a CONCESSIONÁRIA deverá executar as obras de implementação de toda a estrutura da Linha 4 (quatro), tudo conforme descrito no Projeto Básico modificado pelo traçado alternativo aprovado pelo METRÔ que constitui o Anexo IV, do presente CONTRATO e de acordo com Projeto Executivo a ser elaborado pela CONCESSIONÁRIA e submetido à prévia aprovação do METRÔ.”

Foram efetuadas mudanças em vários parágrafos da cláusula, que minudenciam a obrigação do particular no contrato de concessão precedida de obra que se encontra sob exame, mas o teor do que fora acima transcrito se mantém íntegro.

Entretanto, conforme narrado na contextualização acima veiculada, houve a subcontratação dos consórcios CONSTRUTOR RIO BARRA e LINHA 4 SUL – CL4S⁴².

Em 2010, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA subcontratou o CONSÓRCIO CONSTRUTOR RIO BARRA para a execução dos serviços de construção das obras civis do Trecho Oeste da Linha 4 do metrô, compreendido entre as estações Jardim Oceânico, São Conrado e Jóquei/Gávea, inclusive (Contrato nº 001/2010). Confira-se:

“CLÁUSULA 1 – DEFINIÇÕES

1.1 Toda vez que neste CONTRATO ou em qualquer de seus documentos integrantes, forem encontrados os termos ou expressões abaixo, entender-se-ão de acordo com as definições atribuídas a seguir: (...)

TRECHO OESTE DA LINHA 4: Consistente no trecho da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro – RJ compreendido entre as estações Jardim Oceânico, São Conrado e Jóquei/Gávea, inclusive, não estando incluídos outros trechos e/ou estações da Linha 4.”

“CLÁUSULA 2 – OBJETO

2.1 Este CONTRATO tem por objeto a execução da OBRA pela CONTRATADA, incluindo o fornecimento de sistemas auxiliares e o desenvolvimento e elaboração do PROJETO EXECUTIVO, a serem quantificados/calculados de acordo com as medições por preços unitários, limitadas ao VALOR DO CONTRATO, observado o PROJETO BÁSICO, ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS e demais documentos que integram este CONTRATO, observando-se o disposto na Cláusula 3 – Documentos e Ordem de Prevalência. Fica expressamente excluído deste contrato o fornecimento de material rodante e demais sistemas operacionais, assim como suas instalações.

⁴² A subcontratação é um dos componentes que confere justa causa à Ação Civil Pública por Improbidade Administrativa nº 0074675-62.2019.8.19.0001, que tramita perante a 5ª Vara de Fazenda Pública da Capital.

2.2 Os serviços e fornecimentos a serem realizados pela CONTRATADA, com base na PROPOSTA, que passa a fazer parte integrante deste CONTRATO como Anexo 2, abrangem as seguintes atividades, dentre outras que possa vir a ser necessárias no decorrer da execução dos serviços:

- a) Mobilização de pessoal, fornecimento de materiais, equipamentos e implantação do seu CANTEIRO para execução da OBRA, e, se necessário, instalações de alojamento;
- b) Desenvolvimento e elaboração do PROJETO EXECUTIVO, conforme orientações da CONTRATANTE;
- c) Execução da OBRA em estrita observância ao PROJETO BÁSICO e ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.
- d) Desmobilização de pessoal e equipamento e das suas instalações do CANTEIRO, incluindo alojamentos, quando existentes.”

Já em 2012, a CONCESSIONÁRIA RIO BARRA subcontratou o CONSÓRCIO LINHA 4 SUL para a execução dos serviços de construção das obras civis do Trecho Sul da Linha 4 do metrô, o qual compreende as estações Gávea, Leblon, Jardim de Alah, Praça Nossa Senhora da Paz e Praça General Osório, excetuando-se as obras e serviços da estação Gávea e de expansão da estação General Osório (Contrato nº 001/2012).

“CLÁUSULA 1 – DEFINIÇÕES

1.1 Toda vez que neste CONTRATO ou em qualquer de seus documentos integrantes, forem encontrados os termos ou expressões abaixo, entender-se-ão de acordo com as definições atribuídas a seguir: (...)

TRECHO SUL DA LINHA 4: Consistente no trecho da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro – RJ compreendido entre as estações Gávea, Leblon, Jardim de Alah, Praça Nossa Senhora da Paz e Praça General Osório, excetuando-se as obras e serviços da Estação Gávea e obras e serviços da Expansão da Estação General Osório, não estando incluídos outros trechos e/ou estações da Linha 4.”

“CLÁUSULA 2 – OBJETO

2.1 Este CONTRATO tem por objeto a execução da OBRA pela CONTRATADA, incluindo o desenvolvimento e elaboração do PROJETO EXECUTIVO, a ser quantificado/calculado de acordo com as medições por preços unitários, tendo como base o PROJETO BÁSICO, ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS e demais documentos que integram este CONTRATO, bem como o disposto na Cláusula 3 – Documentos e Ordem de Prevalência. Fica excluído deste contrato o fornecimento de material rodante e sistemas, assim como suas instalações.

2.2 Fica estabelecido que a metodologia de execução da OBRA deverá ser por método não destrutivo mecanizado, com utilização de TBM (Tunnel Boring Machine), conforme estipulado pelo ESTADO no Segundo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, para o TRECHO SUL DA LINHA 4, substituindo-se o método tradicional, denominado de túnel mineiro ou NATM.

2.3 Caberá à CONTRATADA prover e fornecer os serviços e equipamentos destinados à execução da escavação do túnel metroviário do TRECHO SUL DA LINHA 4, de acordo com o método não destrutivo mecanizado, por meio de TBM (Tunnel Boring Machine), obedecendo às dimensões fixadas pelo ESTADO e pela CONTRATANTE, nos termos do projeto conceitual.

2.4 Os serviços e fornecimentos a serem realizados pela CONTRATADA, com base na PROPOSTA, que passa a fazer parte integrante deste CONTRATO como Anexo 2, abrangem as seguintes atividades, dentre outras que possam vir a ser necessárias no decorrer da execução dos serviços

a) Mobilização de pessoal, fornecimento de materiais, equipamentos e implantação do seu CANTEIRO para execução da OBRA, e, se necessário, instalações de alojamento;

b) Desenvolvimento e elaboração do PROJETO EXECUTIVO, conforme orientações da CONTRATANTE;

c) Execução da OBRA em estrita observância ao PROJETO BÁSICO e ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.

d) Desmobilização de pessoal e equipamento e das suas instalações do CANTEIRO, incluindo alojamentos, quando existentes.”

Considerando que, direta ou indiretamente, tanto a CONCESSIONÁRIA como os CONSÓRCIOS se obrigaram perante o Poder Público a entregar a obra contratada, finalizada está o direcionamento da demanda aos aludidos particulares.

Resta necessária, pois, a aferição das condições em que a obra deve ser feita pelo ESTADO e pelas pessoas jurídicas em questão. Nesse particular, é necessário adentrar na discussão do custo remanescente da obra.

Não obstante tudo que já foi colocado ao ensejo das notas introdutórias assinaladas ao início desta peça, é necessário estabelecer parâmetros para uma definição dos valores dos recursos empregados na continuidade da construção da Estação Gávea. Para tanto, cumpre recorrer às análises levadas a cabo pelo Tribunal de Contas do Estado sobre a matéria.

Após a primeira decisão do TCE, que encaminhou orientação no sentido de se vedar qualquer aporte de recursos públicos às obras, exarada ainda sob a relatoria do Conselheiro José Gomes Graciosa em 24.11.2016, nos autos do procedimento de nº 103.971-2/16, sobrevieram duas decisões de relevo em relação ao caso em apreço, a merecerem o devido registro.

Inicialmente, cumpre ressaltar o voto proferido pelo Conselheiro Relator Rodrigo Melo do Nascimento, nos autos de nº 103.894-0/17. Tal expediente consiste em solicitação formulada pelo então Governador do Estado do Rio de Janeiro Luiz Fernando de Souza, no qual *“são informadas as atividades já realizadas para a ligação da linha metroviária até o bairro da Gávea, tais como a escavação de túneis, a aquisição de diversos sistemas e equipamentos, a escavação para construção da futura estação (que já possui 48% de sua execução realizada)”*, representando todas essas intervenções um valor já despendido de R\$ 743.487.638,67 (data-base: dezembro/2011), ou, em valores atuais, R\$ 934.456.156,10, segundo cálculos do próprio solicitante”.

Feitas essas e outras considerações, o então Chefe do Executivo Estadual pediu que o TCE autorizasse a retomada das obras.

Sobre a mesma, assim se manifestou o Ministério Público Especial de Contas:

*“pela **DETERMINAÇÃO** ao Exmo. Sr. Governador do Estado para que diligencie, inclusive com a tomada de providências judiciais cabíveis, se necessário for, no sentido de **OBRIGAR a empresa concessionária à IMEDIATA RETOMADA DAS OBRAS DA LINHA 4 DO METRÔ DO RIO DE JANEIRO, ATÉ SUA ULTERIOR E REGULAR CONCLUSÃO, POR SUA CONTA E RISCO, SOB PENA DA APLICAÇÃO DAS SANÇÕES CABÍVEIS, INCLUSIVE, A DECRETAÇÃO DA CADUCIDADE DA CONCESSÃO.**”*

Não obstante, procedeu-se à revogação parcial da restrição inicialmente colocada pelo TCE, nos seguintes termos, constantes da decisão exarada em 09.01.2018:

*“III. Pela **REVOGAÇÃO PARCIAL** do item LXXX do Voto proferido em Sessão Plenária de 24/11/2016, no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971- 2/16, com os efeitos listados a seguir, podendo esta decisão ser revista em caso de descumprimento da determinação constante do item V deste Voto:*

III.1. Liberação dos créditos futuros, a contar da presente decisão, relativos ao Consórcio Rio Barra S/A, CNPJ nº 02.893.588/0001-58 ou quaisquer de suas filiais, com o Governo do Estado, bem os pertinentes aos Consórcios Linha L4 Sul – CLAS (CNPJ nº 15.108.496/0001-99), composto pela Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani – Nielsen Engenharia, e Consórcio Construtor Rio Barra – CCRD (CNPJ nº 12.132.723/0001-23), composto pelas empresas Construtora Queiróz Galvão S/A, Construtora Norberto Odebrecht e Carioca Christiani –

Nielsen Engenharia S/A, Construtora COWAN S/A e SERVIX Engenharia S/A;

III.2. Manutenção da retenção dos créditos já bloqueados pela Secretaria de Estado de Fazenda (notas de empenho nº 2015NE00671 e nº 2016NE00153), relativos aos Consórcios mencionados no item III.1 desta decisão;

Além disso, a Corte de Contas traçou parâmetros para realização dos dispêndios posteriores. Confira-se:

“V. Pela **COMUNICAÇÃO** à atual Diretora-Presidente da Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro – RIOTRILHOS, com **DETERMINAÇÃO**, nos termos do art. 2º da Deliberação TCE-RJ nº 204/96, para que, em caso de retomada das obras da Linha 4 do Metrô atinentes à Estação Gávea (com a devida disponibilidade orçamentária):

V.1. Celebre termo aditivo para que, nos serviços em que foram constatadas irregularidades no âmbito do processo TCE-RJ nº 103.971-2/16, somente sejam pagos os valores que estejam de acordo com o entendimento deste Tribunal, conforme explicitado a seguir, até que haja pronunciamento definitivo quanto ao mérito no referido processo, reiterando-se o disposto no subitem I do item LXVIII do Voto proferido em Sessão Plenária de 24/11/2016:

V.1.1. Situação 1 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Deve ser adotado critério de medição adequado para o serviço de fornecimento e aplicação de concreto projetado (item 15.03.6.1), conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03; ou seja, o concreto projetado deve ser medido adotando-se as dimensões de projeto (volume obtido através da multiplicação da espessura da camada, pela linha de pagamento e pela distância entre duas seções consideradas), não devendo ser medido na bomba, uma vez que todas as perdas já estão incluídas no preço unitário;

V.1.2 Situação 2 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago transporte, em item específico da planilha, em relação a qualquer tipo de concreto, uma vez que o preço unitário

do concreto já inclui o seu transporte até o local de lançamento, conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03”;

V.1.3. Situação 3 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o item IN.2.08 - Adequação e Consolidação do Projeto Básico;

V.1.4. Situação 4 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o serviço de colunas de solo-cimento verticais com tecnologia "Jet Grouting" tipo CCP (Cement Churning Pile) com diâmetro de 0,60m, sem previsão contratual, no outro item (5.36.1) distinto do orçamento, qual seja "Jet Grouting" com diâmetro de 1,20m; para a medição e pagamento deste serviço, adote o preço unitário referencial indicado no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.001 e FRM.CAO.03.001;

V.1.5. Situações 5 a 8 do Achados 2 e Situação 11 do Achado 5

Devem ser adotados os preços unitários referenciais indicados no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.003 e FRM.CAO.03.003 (Achado 2), e LVF.CAO.01.005 e FRM.CAO.02.002 (Achado 5);

V.2. Enquanto não for formalizado termo aditivo, as faturas a serem pagas deverão ser liquidadas em valor a menor, observadas as condicionantes previstas nos itens V.1.1 a V.1.5 deste Voto, restando-se a diferença.”

Oportuno destacar, ainda, a menção feita no voto em apreço ao saldo contratual remanescente. Confira-se (grifamos):

“Além disso, devo ressaltar que a Auditoria Governamental (processo TCE-RJ nº 103.971-2/16), convertida em Tomada de Contas Especial Ex Officio, está em fase inicial de contraditório, de maneira que o dano apurado ainda poderá ser modificado por meio da apresentação de justificativas pelos responsáveis. Dessa forma, ainda que mantida a existência de sobrepreço, não se pode precisar, atualmente, o seu exato valor.

O saldo contratual remanescente de R\$ 558.988.222,21,
atualizado com os índices hodiernos, alcança a cifra de aproximados

700 milhões. Com a revogação parcial da cautelar que tornou indisponível o pagamento de créditos futuros, há que se tomar todas as medidas para que as mesmas irregularidades não sejam cometidas, aumentando ainda mais o dano ao erário.”

Vale dizer que o valor de R\$ 558.988.222,21 (quinhentos e cinquenta e oito milhões novecentos e oitenta e oito mil duzentos e vinte e dois reais e vinte e um centavos), citado pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro como saldo contratual remanescente, teve como base as informações trazidas pela Riotrilhos, em resposta à decisão do dia 24.11.2016 nos autos do Processo TCE/RJ 103.971-2/16, que foram assim sintetizadas pelo Corpo Instrutivo da Corte de Contas⁴³:

Famílias de Serviços	Contrato L4/98 (4º Termo Aditivo)	Medido Acumulado de Mar/2010 a Set/2016			Saldo Contratual
		TRECHO OESTE	TRECHO SUL	TOTAL	
Obras Civas	R\$ 6.514.212.753,34	R\$ 2.962.339.922,02	R\$ 3.134.170.138,42	R\$ 6.096.510.060,44	R\$ 417.702.692,91
Sistemas	R\$ 1.240.034.998,24	R\$ 716.028.495,08	R\$ 438.686.189,77	R\$ 1.154.714.684,85	R\$ 85.320.313,40
Itens Adicionais	R\$ 636.603.933,66	R\$ 325.216.350,28	299.398.694,72	R\$ 624.615.045,00	R\$ 11.988.888,66
Itens Novos (BRT, Passagem Sub.,	R\$ 95.361.825,39	R\$ 51.385.498,15	R\$ 0,00	R\$ 51.385.498,15	R\$ 43.976.327,24
TOTAL =	R\$ 8.486.213.510,65	R\$ 4.054.970.265,53	R\$ 3.872.255.022,91	R\$ 7.927.225.288,43 93,41%	R\$ 558.988.222,21 6,59%
<i>Notas:</i>					
Valores na data base do contrato (lo = Dez/2011), ou seja, sem reajustamento.					
O valor de R\$ 8.486.213.510,65 corresponde ao total do aporte financeiro do Governo do Estado.					

Nesse sentido, com base no montante destacado pelo Tribunal de Contas do Estado, e com base no sistema de atualização de valores disponibilizado pelo Egrégio Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, com termo inicial definido na data do último termo aditivo (29.12.2015)⁴⁴, chega-se a um saldo remanescente de **R\$ 705.171.505,96 (setecentos e cinco milhões cento e**

⁴³ Tabela retirada do documento intitulado “*Informação da SSO*”, que data de 15.08.2017, produzido pelo Corpo Instrutivo do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, nos autos do Processo TCE/RJ 103.894-0/17, fl. 124 – verso.

⁴⁴ Termo *a quo* que se justifica por ter sido a última oportunidade em que os envolvidos na relação contratual pactuaram sobre valores, acrescendo aporte. Logo, tratou-se da última deliberação a respeito de eventual composição do saldo remanescente – o que inclusive foi feito, pelo aporte de maior soma. Razoável, pois, que se tome a data como parâmetro.

setenta e um mil quinhentos e cinco reais e noventa e seis centavos). Confira-se a simulação realizada pelo Ministério Público no próprio *site* do mencionado tribunal, abaixo:

 Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro	
Cálculo de Débitos Judiciais	
Valor a ser atualizado:	R\$ 558.988.222,21
Período de atualização monetária:	de 29/12/2015 até 13/08/2019 (1304 dias)
Tipo de juros:	Sem Juros
Taxa de juros:	-
Período dos Juros:	Sem incidência
Honorários (% sobre valor corrigido + juros):	0,00%
Índice de correção monetária:	1,26151407
Valor corrigido:	R\$ 705.171.505,96
Valor dos juros:	R\$ 0,00
Valor corrigido + juros:	R\$ 705.171.505,96
Total de honorários:	R\$ 0,00
Total:	R\$ 705.171.505,96
Total em UFIR:	206.124.201,56

Sobre esses valores, alguns esclarecimentos se mostram necessários. Em primeiro lugar, não se desconhece as alterações promovidas na redação original do parágrafo terceiro da cláusula segunda do Contrato de Concessão L4/98 pelos 1º e 3º Termos Aditivos.

Vejam os a redação original e as subsequentes alterações, frutos das referidas aditativas:

Original	§3º Do custo total mencionado no §2º desta cláusula, o ESTADO aportará R\$ 392.091.923,26 (trezentos e noventa e dois milhões, noventa e um mil, novecentos e vinte e três reais e vinte e seis centavos), e a CONCESSIONÁRIA R\$ 336.787.371,92 (trezentos e trinta e seis milhões, setecentos e oitenta e sete mil, trezentos e
-----------------	---

	setenta e um reais e noventa e dois centavos), para a execução das obras, além de R\$ 151.200.000,00 (cento e cinquenta e um milhões e duzentos mil reais) a serem aportadas também pela CONCESSIONÁRIA, referentes à aquisição do material rodante, obedecido o Valor do Fator de Economicidade (VFE) integrante do Valor da Oferta (VO) do Leilão.
1º Aditivo	§3º - Os valores acima sofrerão reajuste mediante a aplicação da variação do IGP-M publicado pela Fundação Getúlio Vargas, desde o mês da assinatura do CONTRATO (21 de dezembro de 1998).
2º Aditivo	Não foram feitas alterações no dispositivo.
3º Aditivo	§3º - Os valores acima poderão sofrer alteração em face de fatores que desequilibrarem a equação econômica e financeira do CONTRATO, dentre eles, mas não se limitando: (i) da comprovação de fatores geológicos ou geotécnicos que importe em maiores custos para a implantação da LINHA 4; (ii) alteração das premissas adotadas no Estudo de Reequilíbrio Econômico Financeiro, conforme Anexo I, deste ADITIVO; (iii) remanejamento de eventuais interferências que não tenham sido previamente identificadas; (iv) caso fortuito, força maior, fato da administração, fato do príncipe ou quaisquer atos ou fatos sem interferência da CONCESSIONÁRIA e que afetem o equilíbrio econômico e financeiro do CONTRATO
4º Aditivo	Não foram feitas alterações no dispositivo.

Em relação ao Aditivo 3, cumpre destacar que há cláusula expressa no sentido de que a redação do parágrafo 3º da cláusula 2ª, com redação dada pelo Aditivo 1, estaria integralmente revogada, ainda que os termos constantes da nova avença não necessariamente afrontem o teor da anterior. Isso porque, ao elaborarem a nova redação, ajustaram os contratantes que os “§§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 7º, 9º, 12º e 13º da Cláusula Segunda do Contrato, conforme alterado pelo 1º ADITIVO, passam a ter a seguinte redação”, ocorrendo, então, supressão do que fora anteriormente ajustado, deixando de vigorar esta estipulação na relação

jurídica entre as partes a partir daquela data. Tal fato gerou uma lacuna em relação a qual índice de atualização deveria ser aplicado.

Em outras palavras, a previsão de incidência do IGP-M, como forma de atualização dos valores, estabelecida pelo Aditivo de nº 01 foi revogada pela disposição veiculada no instrumento de nº 03. Vê-se, assim, que chegou a ser estabelecido o IGP-M como mecanismo de reajuste periódico, mas tal disposição veio a ser suprimida pelo condicionamento dos fatos às variáveis preconizadas no 3º Termo Aditivo.

Das quatro circunstâncias estabelecidas nesta terceira alteração contratual, o que se tem notícia, em termos documentais, é do estudo de reequilíbrio econômico e financeiro produzido pela FGV PROJETOS, que compõe o Anexo I do Aditivo em apreço. A esse propósito, logramos identificar duas versões do documento: uma datada de 01º de junho de 2012, expressamente referida como o citado Anexo I, e uma segunda versão, com data de 26 de setembro de 2012⁴⁵.

Eis a conclusão do primeiro documento (grifos nossos):

⁴⁵ Na apresentação do 2º documento, explica-se a razão de sua produção, que é abaixo reproduzida em sua integralidade:

“A Fundação Getúlio Vargas – FGV, no âmbito do Contrato celebrado com o Governo do Estado do Rio de Janeiro, elaborou e entregou, no dia 1º de junho de 2012, a primeira versão do estudo para o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro (Anexo I).

O documento apresentado teve por objetivo indicar a metodologia e as premissas adotadas para a elaboração do estudo, e um primeiro cenário de reequilíbrio econômico-financeiro, considerando as diretrizes estabelecidas pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro para a assunção dos investimentos por parte da Concessionária, com ênfase para os investimentos em Material Rodante e Sistemas. As premissas apresentadas tomaram por base informações sobre a demanda, os custos operacionais e os custos de investimentos disponíveis até maio de 2012.

As informações contidas naquele relatório suscitaram, na sequência, uma série de reuniões entre representantes da FGV e do Governo do Estado do Rio de Janeiro, nas quais foram discutidas as bases técnicas das premissas adotadas, visando à definição de um cenário final de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro.

A partir dos dados da primeira versão do Relatório de Reequilíbrio, o Governo do Estado do Rio de Janeiro procedeu às consultas necessárias, fornecendo novas premissas e diretrizes para um novo cenário do Reequilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato de Concessão da Linha 4 a ser estudado pela FGV.

Com base nestes novos insumos, este Relatório, da mesma forma que o anterior, tem por objetivo apresentar a metodologia e as premissas adotadas para a elaboração do estudo e o resultado do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da Linha 4”.

“Este relatório apresentou a metodologia e as premissas adotadas para a elaboração do estudo de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro.

Apresentou, também, um primeiro cenário de reequilíbrio econômico-financeiro, considerando as diretrizes estabelecidas pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro para a assunção dos investimentos orçados. Para esse cenário, em que a Concessionária assume 100% dos investimentos em material rodante e sistemas, totalizando R\$ 1.740 milhões, a taxa interna de retorno real do empreendimento é 7,06% ao ano, na data base de 2011 (Final de Período).

Considerando que esse resultado representa uma taxa de retorno, em princípio, adequada para o empreendimento, chegou-se a uma situação inicial de equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

Conforme previsto contratualmente e na legislação pertinente, essa situação inicial de equilíbrio deverá ser revista periodicamente, considerando o comportamento efetivo das variáveis inicialmente projetadas até a data da revisão e eventuais reestimativas das projeções adotadas para o restante do período da Concessão.

Espera-se que as informações contidas no relatório ensejem uma discussão em bases técnicas das premissas adotadas, visando a definição do cenário final de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro e que represente um consenso entre as partes.

Essa definição é uma condição necessária para que o Governo do Estado e a Concessionária possam avançar estudos e negociações visando à estruturação do funding do empreendimento.”

Da mesma forma, eis o que constou da 2ª versão do documento (grifos nossos):

“Este relatório apresentou a metodologia, as premissas adotadas e os resultados do estudo de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro.

Considerando as diretrizes estabelecidas pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro para a assunção dos investimentos por parte da Concessionária, com ênfase nos investimentos em Material Rodante e Sistemas além de reinvestimentos ao longo da Concessão, totalizando R\$ 1.157 milhões, a preços de 2012, a taxa interna de retorno real obtida do empreendimento foi de 7,88% ao ano.

Esse resultado representa uma taxa de retorno adequada para o empreendimento, o que permite uma situação inicial de equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

Conforme previsto contratualmente e na legislação pertinente, essa situação inicial de equilíbrio deverá ser revista periodicamente, considerando o comportamento efetivo das variáveis inicialmente projetadas até a data da revisão e eventuais reestimativas das projeções adotadas para o restante do período da Concessão.”

Fica claro, assim, pelo teor das conclusões acima transcritas, que após os respectivos estudos, não sobreveio nenhuma das variantes elencadas na cláusula como fatores a ensejarem revisão para equilíbrio econômico-financeiro, que permitisse fixação de novo valor com intuito de recomposição do mencionado equilíbrio⁴⁶.

À míngua de fatores expressa e objetivamente identificados, fica claro que os montantes em jogo restam submetidos aos parâmetros normais de correção monetária. Por essa razão, adotamos como mecanismo de atualização do saldo remanescente já apontado pelo Tribunal de Contas do Estado a ferramenta de correção disponibilizada por este Egrégio Tribunal de Justiça, conforme acima indicado.

No mais, impende referir à nova análise da Corte de Contas, nos autos do procedimento nº 103.351-2/19, originada em pedido de

⁴⁶ Não se desconhecendo ainda que novo aporte de recursos foi feito ao ensejo do 4º Termo Aditivo. E, vale dizer, o objeto material desta alteração contratual se insere, em alguma medida, no que foi tratado na Ação Civil Pública por Improbidade Administrativa nº 0074393-24.2019.8.19.0001, que tramita perante a 3ª Vara de Fazenda Pública da Comarca da Capital.

reconsideração feito pelo Ministério Público de Contas em face da prévia decisão acima mencionada, tendo o *Parquet* Especial requerido que fosse determinado o prosseguimento das obras às expensas dos particulares contratados.

No caso, o TCE indeferiu o pleito, mas determinou a instauração de auditoria governamental extraordinária de acompanhamento, a fim de se proceder ao “*controle concomitante das atividades a serem executadas pela Setrans no que tange à continuidade das obras metroviárias da Estação Gávea*”. Evidentemente, poderá resultar da auditoria a revisão do montante encontrado, mas até agora não possuímos notícia de alterações de tal sorte. Eis o teor da decisão:

*“III. Pela **INSTAURAÇÃO DE AUDITORIA GOVERNAMENTAL EXTRAORDINÁRIA DE ACOMPANHAMENTO**, a ser processada em autos apartados, com vistas ao controle concomitante das atividades a serem executadas pela Setrans no que tange à continuidade das obras metroviárias da Estação Gávea, no bojo da qual deverão ser acompanhadas *pari passu* as ações mencionadas no Plano de Emergência a ser apresentado em atendimento ao item II deste Voto”*

Sendo assim, o que se constata hoje é um saldo remanescente reconhecido pelo Tribunal de Contas do Estado que, hoje, alcança a soma de R\$ 705.171.505,96 (setecentos e cinco milhões cento e setenta e um mil quinhentos e cinco reais e noventa e seis centavos). Sem prejuízo do que já foi explanado acerca da tangência desta demanda com a necessária tutela do patrimônio público, é este valor, já atualizado, que constitui teto ao que deve o ESTADO aportar para ver concluídas as obras.

E, não é demais lembrar, impõe-se, no prosseguimento da obra, fiel observância às condicionantes trazidas pelo TCE ao ensejo do que restou decidido em 09.01.2018:

“V.1.1. Situação 1 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Deve ser adotado critério de medição adequado para o serviço de fornecimento e aplicação de concreto projetado (item 15.03.6.1), conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03; ou seja, o concreto projetado deve ser medido adotando-se as dimensões de projeto (volume obtido através da multiplicação da espessura da camada, pela linha de pagamento e pela distância entre duas seções consideradas), não devendo ser medido na bomba, uma vez que todas as perdas já estão incluídas no preço unitário;

V.1.2 Situação 2 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago transporte, em item específico da planilha, em relação a qualquer tipo de concreto, uma vez que o preço unitário do concreto já inclui o seu transporte até o local de lançamento, conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03”;

V.1.3. Situação 3 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o item IN.2.08 - Adequação e Consolidação do Projeto Básico;

V.1.4. Situação 4 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o serviço de colunas de solo-cimento verticais com tecnologia "Jet Grouting" tipo CCP (Cement Churning Pile) com diâmetro de 0,60m, sem previsão contratual, no outro item (5.36.1) distinto do orçamento, qual seja "Jet Grouting" com diâmetro de 1,20m; para a medição e pagamento deste serviço, adote o preço unitário referencial indicado no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.001 e FRM.CAO.03.001;

V.1.5. Situações 5 a 8 do Achados 2 e Situação 11 do Achado 5

Devem ser adotados os preços unitários referenciais indicados no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.003 e FRM.CAO.03.003 (Achado 2), e LVF.CAO.01.005 e FRM.CAO.02.002 (Achado 5);

V.2. Enquanto não for formalizado termo aditivo, as faturas a serem pagas deverão ser liquidadas em valor a menor, observadas as condicionantes previstas nos itens V.1.1 a V.1.5 deste Voto, restando-se a diferença.”

São os termos em que, espera-se, poderá a obra prosseguir e enfim alcançar o seu termo, de modo a propiciar a segurança esperada na circunvizinhança.

4. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Finda a exposição *supra*, passamos agora à exposição dos fundamentos jurídicos que lastreiam a pretensão presente. Desde já, cumpre registrar que a presente foi construída sobre a viga-mestra da proteção da pessoa humana, enquanto epicentro e objetivo último de todo o ordenamento jurídico – e, naturalmente, da atuação do Ministério Público, instituição vinculada aos valores supremos de nossa Carta Magna.

Nesse contexto, busca-se, pela presente, além de fornecer substrato material à pretensão assinalada ao final da exposição, explicitar o papel constitucional do *Parquet*. Por consequência, o escopo basilar desta demanda: garantir que vidas não serão findas por conta de uma atividade estatal desidiosa e despida da celeridade que o caso concreto recomenda, além da preservação também da integridade física e direito de propriedade. Esse é o complexo jusfundamental no qual se assenta a pretensão.

Como narrado acima – e será gravado nos pedidos, *infra* – esta Ação Civil Pública tem por intento não apenas obrigar o ESTADO e os particulares contratualmente compromissados a finalizar as obras da Estação Gávea do Metrô do Rio de Janeiro, mas também estabelecer os parâmetros para tanto, que se tornam ainda mais necessários em vista do contexto de ponderação do qual deflui este ajuizamento. É o que se passa a demonstrar nos subtópicos que seguem.

4.1. Da atuação do Ministério Público, desde a tutela do patrimônio público até a proteção aos direitos sociais e individuais indisponíveis

O ajuizamento desta Ação Civil Pública se dá em concomitância com demanda já em curso nessa Vara de Fazenda Pública, proposta inicialmente pela 4ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva da Cidadania da Capital, processo nº 0007457-51.2018.8.19.0001, cuja *causa petendi* remonta às problemáticas da Estação Gávea. A mesma teve por intento “*a confirmação da medida liminar, com a condenação do Réu em obrigação de não fazer para que se abstenha de realizar novos empenhos, liquidações ou pagamentos à CONCESSIONÁRIA RIO BARRA S.A., no propósito de custear a retomada de obras civis, no âmbito do Contrato de Concessão nº L4/98, conforme dispõe o art. 497 do Código de Processo Civil*”.

O pedido em questão foi justificado por uma série de supedâneos de ordem econômico-financeira, relacionados sobretudo ao desequilíbrio verificado entre as condições vigentes à época e aquelas inicialmente preconizadas para a proporção de participações pública e privada. Em síntese: constatou-se a irregularidade da participação que era debitada dos cofres públicos do ESTADO DO RIO DE JANEIRO, fazendo com que esse ente, como dito, arcasse com valores consideravelmente superiores aos inicialmente ajustados.

Nesses moldes, a atuação ministerial na demanda referida é afeta à tutela do patrimônio público, gravemente afetado por conta da situação conduzida pelos então exercentes da gestão do Executivo fluminense. E, vale dizer, **não houvesse a situação de risco que dá azo à presente Ação Civil Pública, não haveria motivo para efetuar qualquer desvio de prumo no rumo da demanda em questão.**

Entretanto, conforme exposição fática *supra*, sobrevieram indícios de que o risco que muitas vezes foi infundadamente apregoado é, de fato, atualmente real. Possivelmente iminente. E nesse momento, diante de um cenário com estas nuances, há de se lembrar a extensão do olhar que o Ministério Público

deve projetar no cumprimento de suas atribuições, avaliando todos os direitos e interesses presentes no caso concreto, efetivando as ponderações necessárias, em conformidade com as metodologias hermenêuticas já solidificadas para tanto.

A razão de existir do Ministério Público remonta ao artigo 127, *caput*, da Constituição da República, *in verbis*:

“Art. 127. O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.”

À luz do mandamento constitucional em apreço, em apertada síntese, o *Parquet* existe para defender a ordem jurídica, zelar pela manutenção do regime democrático e salvaguardar os interesses sociais e individuais indisponíveis.

Sobre o tema, EMERSON GARCIA⁴⁷ define os interesses sociais como sendo aqueles que *“transcendem a individualidade dos diversos interesses que neles podem estar ínsitos, sendo relevantes para a sociedade como um todo (v. g.: interesses difusos e coletivos)”*. Note-se que a extensão do conceito abarca tanto a defesa do patrimônio público como a tutela da incolumidade e da segurança gerais.

Prosseguindo, o mesmo autor elenca características do interesse social sobre o qual se debruça a atividade ministerial:

“A Constituição deve ser interpretada “como um todo harmônico, onde nenhum dispositivo deve ser considerado isoladamente. Mesmo as regras que regem situações específicas, particulares, devem ser interpretadas de forma que não se choquem

⁴⁷ GARCIA, Emerson. **Ministério Público: organização, atribuições e regime jurídico**. 4ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

com o plano geral da Carta. Além dessa unidade interna, a Constituição é responsável pela unidade externa do sistema”[66]. Os comandos estatuídos nos arts. 127, caput, e 129, III, da Constituição da República precisam ser interpretados de forma a potencializar seus fins, garantindo-se a teleologia do sistema. O art. 127, caput, deve ser analisado em sua integridade, pois, segundo ele, não só a tutela dos interesses individuais indisponíveis é atribuição do Ministério Público, como também a defesa da ordem jurídica e dos interesses sociais. Dessa forma, **o obrar que importe em mácula ao ordenamento jurídico e ao interesse social, bem como que acarrete danos a interesses individuais (coletivamente considerados), será passível de ser impugnado pelo Ministério Público, quer sejam eles disponíveis ou indisponíveis. Nesse caso, o interesse social é vislumbrado na necessidade de: a) suprimir-se o elemento desestabilizador das relações jurídicas de inúmeros componentes do grupamento; b) solucionar-se rapidamente a lide; c) tornar efetivo o direito dos hipossuficientes, aos quais seria inviável o acesso individual ao Judiciário; d) tornar efetiva a norma, em especial aquela asseguradora de direitos fundamentais, desiderato que seria comprometido caso fosse exigida a defesa individual do direito; e e) garantir a máxima uniformidade na prestação jurisdicional, o que será viabilizado com o uso dos mecanismos de tutela coletiva.**” (grifamos)

Ademais, vale dizer que o artigo 129 da Constituição da República confere densidade à instituição ministerial, estabelecendo as suas funções institucionais. A esse propósito, vale fazer referência ao inciso III do dispositivo, que confia ao *Parquet* a tarefa de “*promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos*”.

Fica claro, pois, que compete ao Ministério Público atuar nas questões de impacto transindividual, obedecidos os *guidelines* acima transcritos. Por conseguinte, nos termos do dispositivo constitucional acima referido, será dado

ao *Parquet* o exame dos interesses difusos e coletivos, sobre os quais cumpre fazer remissão aos conceitos trazidos pelo artigo 81, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 8.078/90:

*“Parágrafo único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:
I - interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato;
II - interesses ou direitos coletivos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base;”*

Com efeito, essa breve contextualização teve por intento deixar claro um aspecto fundamental: a gama de matérias que se inserem no âmbito da análise do Ministério Público é deveras extensa. Preenchendo-se os requisitos apresentados, estaremos diante de uma hipótese de atuação ministerial.

Nesse sentido, evidentemente a tutela do patrimônio público, ao traduzir interesse difuso, naturalmente terá sua defesa a cargo do Ministério Público – o que consta, por sinal, expresso no inciso III do artigo 129, CRFB. Ocorre que o caso concreto suscita outro interesse social indisponível a merecer exame: a incolumidade pública, enquanto consectário natural do direito à vida e integridade das pessoas.

Afinal, as circunstâncias fáticas demonstram que uma coletividade imensurável está com seu direito à vida e integridade em risco, dadas as circunstâncias de fato observadas no estado da obra da Estação Gávea. E a extensão de um eventual colapso é impossível de se precisar, haja vista a dimensão da obra – duas escavações com profundidade e diâmetro consideráveis – e a grande quantidade de edificações que estão sendo monitoradas, e poderiam ser objeto de impacto.

Sendo assim, preenchidos os requisitos constitucionais e legais, trata-se de questão que igualmente demanda a análise do *Parquet*. Ou seja, a atividade ministerial precisa, de maneira simétrica, tutelar o patrimônio público e zelar pela incolumidade geral, com a proteção do direito à vida sob um aspecto transindividual, realizando as devidas ponderações.

Isso significa, em termos concretos, um aparente paradoxo: cabe ao Ministério Público evitar que mais recursos saiam do combalido erário estadual, e, ao mesmo tempo, verificar um correto emprego de verbas na finalização das obras, eis que se trata de medida necessária à segurança das edificações. Como resolver a situação?

4.2. A primazia do direito à vida e à integridade em cotejo com qualquer outro direito em colidência, a partir de uma atividade de ponderação

Como visto, são dois os pesos que repousam sobre a balança: de um lado, a necessidade de defesa do erário, não apenas pelos próprios fundamentos ínsitos a tal atividade, mas pelos evidentes desdobramentos ocasionados. Havendo maior quantidade de recursos disponíveis, contará a máquina pública com combustível necessário para transpor à prática os ideais constitucionais, conferindo efetividade aos direitos fundamentais inerentes à pessoa humana.

Por outro lado, também como já narrado, há uma necessidade de finalização da obra, ainda que se tenham verificado vícios de diversas naturezas nos contratos e termos aditivos firmados, seja em sua gênese, seja em sua execução. Tal necessidade se justifica pelo fato de que o estado atual da construção da Estação Gávea não garante a segurança necessária à coletividade, e é necessário o emprego de verba para custeio da finalização das obras. Afinal, há risco de colapso, e conseqüentemente há risco de vida.

Paralelamente, o princípio da eficiência, que sujeita a atividade administrativa, apregoa que deve o agente público buscar as medidas que atendam ao interesse público, com execução do serviço com presteza, qualidade, rendimento funcional e custo compatível, evitando-se despesas que não venham otimizar aquela respectiva atuação administrativa. Assim, os núcleos centrais da eficiência consistem na produtividade e na economicidade, alcançando em maior medida os fins buscados com aquela intervenção pública, que deve refletir as necessidades do grupo atendido pela prestação, com o menor gasto possível, sem o desperdício do dinheiro público.

Assim, pelo princípio da eficiência, as medidas concretas para a obtenção dos resultados anteriormente delimitados e em relação aos quais o Poder Público se vinculou devem atentar para a máxima da maior efetividade na execução da política pública, com menor custo possível. A análise das despesas está, portanto, abraçada no princípio da eficiência.

Ao pensarmos o princípio da eficiência, não nos deparamos apenas com uma obrigação de meio, na qual nos debruçamos sobre as vias escolhidas para a consecução do resultado normativo, mas também uma obrigação de fim, a qual, para sua integral satisfação, impõe que os resultados obtidos reflitam as razões subjacentes aos comandos normativos respectivos, ou seja, que contemplem rentabilidade social específica daquela ação.

A medida de aterramento, ao desconsiderar que já foram aplicados R\$ 934.456.156,19 (novecentos e trinta e quatro milhões, quatrocentos e cinquenta e seis mil , cento e cinquenta e seis reais e dezenove centavos) na obra, impede que a máxima que exige a otimização dos resultados, típica do princípio da eficiência, possa se verificar.

São, portanto, essas as tutelas que se contrapõem no caso concreto: a proteção do patrimônio público, que se viu afrontado pelas práticas de corrupção na execução do contrato referente a Estação Gávea e a proteção à vida

e integridade de incontáveis pessoas, além da propriedade dos detentores dos domínios dos imóveis vizinhos.

Malgrado todos sejam de indiscutível relevância na estrutura de garantias disponibilizadas ao cidadão, e que, em condições outras, tornariam mandatória uma proteção integral, o caso concreto torna necessário que um deles prevaleça – ainda que não se vá deixar de, em alguma medida, prestigiar o outro, como será adiante explicitado. Impõe-se, assim, o exercício de uma atividade de ponderação.

Sobre tal exercício, é oportuno trazer à baila a definição e o detalhamento ensinados por LUIS ROBERTO BARROSO⁴⁸, inclusive quanto à sequência de análises que é feita ao ensejo do desenvolvimento da ponderação (grifamos):

*“(...) Em suma, consiste ela [a ponderação] em uma **técnica de decisão jurídica, aplicável a casos difíceis, em relação aos quais a subsunção se mostrou insuficiente**. A insuficiência se deve ao fato de existirem normas de mesma hierarquia indicando soluções diferenciadas. Nos últimos tempos, a jurisprudência, inclusive do Supremo Tribunal Federal, incorporou essa técnica à rotina de seus pronunciamentos[78]. De forma simplificada, é possível descrever a ponderação como um processo em três etapas, descritas a seguir.*

Na primeira etapa, cabe ao intérprete detectar no sistema as normas relevantes para a solução do caso, identificando eventuais conflitos entre elas. Como se viu, a existência dessa espécie de conflito – insuperável pela subsunção – é o ambiente próprio de trabalho da ponderação. Relembre-se que norma não se confunde com dispositivo: por vezes uma norma será o resultado da conjugação de mais de um dispositivo. Por seu turno, um dispositivo isoladamente considerado pode não conter uma norma ou, ao revés, abrigar mais de uma[79]. Ainda neste estágio, os diversos fundamentos normativos –

⁴⁸ BARROSO, Luis Roberto. **Curso de direito constitucional contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo**. 4^a Ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

isto é, as diversas premissas maiores pertinentes – são agrupados em função da solução que estejam sugerindo. Ou seja: aqueles que indicam a mesma solução devem formar um conjunto de argumentos. O propósito desse agrupamento é facilitar o trabalho posterior de comparação entre os elementos normativos em jogo.

Na segunda etapa, cabe examinar os fatos, as circunstâncias concretas do caso e sua interação com os elementos normativos.

Relembre-se, na linha do que foi exposto anteriormente, a importância assumida pelos fatos e pelas consequências práticas da incidência da norma na moderna interpretação constitucional. Embora os princípios e regras tenham uma existência autônoma, em tese, no mundo abstrato dos enunciados normativos, é no momento em que entram em contato com as situações concretas que seu conteúdo se preencherá de real sentido. Assim, **o exame dos fatos e os reflexos sobre eles das normas identificadas na primeira fase poderão apontar com maior clareza o papel de cada uma delas e a extensão de sua influência.**

Até aqui, na verdade, nada foi solucionado, nem sequer há maior novidade. Identificação das normas aplicáveis e compreensão dos fatos relevantes fazem parte de todo e qualquer processo interpretativo, sejam os casos fáceis, sejam difíceis. É na terceira etapa que a ponderação irá singularizar-se, em oposição à subsunção. Relembre-se, como já assentado, que os princípios, por sua estrutura e natureza, e observados determinados limites, podem ser aplicados com maior ou menor intensidade, à vista de circunstâncias jurídicas ou fáticas, sem que isso afete sua validade[80]. Pois bem: **nessa fase dedicada à decisão, os diferentes grupos de normas e a repercussão dos fatos do caso concreto estarão sendo examinados de forma conjunta, de modo a apurar os pesos que devem ser atribuídos aos diversos elementos em disputa e, portanto, o grupo de normas que deve preponderar no caso. Em seguida, será preciso ainda decidir quão intensamente esse grupo de normas – e a solução por ele indicada – deve prevalecer em detrimento dos demais, isto é: sendo possível graduar a intensidade da solução escolhida, cabe ainda decidir qual deve**

ser o grau apropriado em que a solução deve ser aplicada. *Todo esse processo intelectual tem como fio condutor o princípio da proporcionalidade ou razoabilidade (v. supra)."*

À luz dos ensinamentos acima transcritos, vê-se que a situação em tela reclama exatamente esta atividade, uma vez que foram identificados bens jurídicos de grande relevância em perigo, os quais, no caso concreto, apresentam colisão.

Nesse sentido, é pertinente observar que, a teor do artigo 1º, inciso III⁴⁹, da Constituição da República, a proteção da dignidade da pessoa humana é fundamento estruturante da República Federativa do Brasil. Chega a ser considerada, como definiu ANA PAULA DE BARCELLOS⁵⁰, *“o pressuposto filosófico de qualquer regime jurídico civilizado e das sociedades democráticas em geral”*.

Embora os conceitos de dignidade da pessoa humana e direito à vida sejam distintos⁵¹, cumpre ressaltar que a ideia que orienta aquele princípio traduz a proteção à figura do ser humano, em todas as suas dimensões: física, psíquica, emocional etc, fazendo emergir daí os direitos fundamentais que tutelam as diferentes facetas do humano, com diferentes pesos em abstrato, a depender da proximidade que se colocam em relação a esse valor central: dignidade humana.

⁴⁹ Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

- I - a soberania;
- II - a cidadania;
- III - a dignidade da pessoa humana;
- IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;
- V - o pluralismo político.

⁵⁰ BARCELLOS, Ana Paula de. **A Eficácia Jurídica dos Princípios Constitucionais: O Princípio da Dignidade da Pessoa Humana**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002, p. 203.

⁵¹ *“A relação mais forte, como já foi possível verificar, é a que se estabelece entre o direito à vida e a dignidade da pessoa humana, precisamente em função do valor da vida para a pessoa e para a ordem jurídica, ademais do fato de que a vida é o substrato fisiológico (existencial no sentido biológico) da própria dignidade, mas também de acordo com a premissa de que toda vida humana é digna de ser vivida”* (SARLET, Ingo Wolfgang; MARINONI, Luiz Guilherme; MITIDIERO, Daniel. **Curso de direito constitucional**. 7ª Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018).

Tudo isso importa dizer que toda e qualquer atividade administrativa estatal precisa tomar por supedâneo axiológico a proteção a pessoas eventualmente atingidos pela atuação em comento.

Por sinal, nesse sentido se coloca ANDRÉ DE CARVALHO RAMOS⁵²:

“A Constituição Federal de 1988 estruturou, já em seu preâmbulo, o Estado Democrático de Direito, "destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais", como um dos "valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos". No mesmo diapasão, figura, em seu artigo 1.º, entre os fundamentos desse Estado Democrático, a dignidade da pessoa humana.

A dignidade da pessoa humana, então, ocupa o topo da ordem jurídica brasileira e se concretiza na previsão da proteção de direitos humanos em diversos de seus dispositivos, sem excluir ainda aqueles previstos em tratados internacionais.

Ressalte-se, então, que entendo, por direitos humanos ou direitos fundamentais da pessoa humana, fundado na percepção de Hesse, um conjunto mínimo de direitos necessário para assegurar uma vida do ser humano baseada na liberdade e na dignidade. No mesmo diapasão, cite-se o conceito de Dallari, para o qual direitos humanos representam "uma forma abreviada de mencionar os direitos fundamentais da pessoa humana. Esses direitos são considerados fundamentais porque sem eles a pessoa humana não consegue existir ou não é capaz de se desenvolver e de participar plenamente da vida". Dessa maneira, a interpretação dos demais preceitos constitucionais e legais é feita sob o comando daquelas normas constitucionais que proclamam e consagram direitos fundamentais, as normas de direito fundamental. Nesse sentido, Canotilho preleciona que "a interpretação

⁵² RAMOS, André de Carvalho. **O combate internacional à corrupção e a lei de improbidade**. In: SAMPAIO, José Adércio Leite; COSTA NETO, Nicolao Dino de Castro e; SILVA FILHO, Nívio de Freitas; ANJOS FILHO, Robério Nunes dos (org.). **Improbidade administrativa**: 10 anos da Lei 8.429/92. Belo Horizonte: Ed. Del Rey, 2002.

da Constituição pré-compreende uma teoria dos direitos fundamentais"

Firmada essa premissa, voltemos às tutelas que aprioristicamente se chocam no caso concreto: proteção à vida, à integridade – e de modo mais tímido, a eficiência administrativa - e o necessário zelo pelo patrimônio público, diante do princípio republicano acolhido pela Constituição da República.

A aplicação de uma análise desenvolvida sob a ótica apresentada deixa claro que deste cotejo a primazia deve ser conferida ao direito à vida, pressuposto basilar de uma tutela da dignidade da pessoa humana, que, em sede de direito positivo, encontra guarida ainda no *caput* do art. 5º da Constituição da República.

A esse propósito, assim leciona UADI LAMEGO BULLOS⁵³:

“O direito à vida é o mais importante de todos os direitos. Seu significado constitucional é amplo, porque ele se conecta com outros, a exemplo dos direitos à liberdade, à igualdade, à dignidade, à segurança, à propriedade, à alimentação, ao vestuário, ao lazer, à educação, à saúde, à habitação, à cidadania, aos valores sociais do trabalho e da livre-iniciativa.”

Evidentemente, para que uma existência seja digna, ela precisa ser material, concreta, palpável. Ou seja, com o perdão da redundância: ela precisa existir.

A proteção do direito à vida é matéria complexa, com singularidades que extrapolam os estreitos limites de análise aqui desenvolvida. Mas é possível traçar alguns parâmetros básicos que o ESTADO *lato sensu* deve

⁵³ BULLOS, Uadi Lamego. **Curso de direito constitucional**. 8ª Ed. São Paulo: Saraiva 2014, p. 542

respeitar em relação à temática. Mais uma vez, há de se invocar a doutrina de ANDRÉ DE CARVALHO RAMOS⁵⁴:

“Para o Estado, a ‘inviolabilidade do direito à vida’ resulta em três obrigações: (i) a obrigação de respeito; (ii) a obrigação de garantia; e (iii) a obrigação de tutela:

- *A obrigação de respeito consiste no dever dos agentes estatais em não violar, arbitrariamente, a vida de outrem.*
- *A obrigação de garantia consiste no dever de prevenção da violação da vida por parte de terceiros e eventual punição àqueles que arbitrariamente violam a vida de outrem.*
- *A obrigação de tutela implica o dever do Estado de assegurar uma vida digna, garantindo condições materiais mínimas de sobrevivência.”*

Cumprir direcionar holofotes ao segundo vetor de orientação acima colacionado. É papel da Administração Estatal prevenir qualquer ameaça de violação ao direito à vida, garantindo, na medida do possível, a incolumidade pública. Nessa toada, trata-se de obrigação que pode ser interpretada de maneira individual, mas que ganha maior densidade e relevo ao se considerar a dimensão coletiva eventualmente impactada.

Ainda sob esse mesmo prato da balança se assentam o direito à integridade de incontáveis pessoas que ali transitam, já que um colapso pode não gerar a cessação da vida, mas pode ocasionar danos à integridade, como também o princípio da eficiência administrativa, diante das explanações já tecidas.

Evidentemente, também será extraído da dignidade da pessoa humana o substrato material para a sustentação da importância e da relevância da proteção ao patrimônio público⁵⁵. Este, em virtude do princípio republicano, é

⁵⁴ RAMOS, André de Carvalho. **Curso de direitos humanos**. São Paulo: Saraiva, 2014.

⁵⁵ “(...) o ilícito de corrupção acaba por privar milhões de pessoas de suas necessidades básicas, de sua dignidade. Logo, é inquestionável que se trata de um problema em que a relação com os direitos humanos se agudiza, comprometendo ainda, lembre-se sempre, seriamente a legitimidade do direito e da democracia, já que a corrupção, falando de forma metafórica, acaba se revelando como um terrível monstro, tal como o ‘Cérberus’

de titularidade de todos, que isonomicamente - pela igual dignidade que portam - devem contar com igualdade de tratamento nesse aspecto. Outrossim, por exigência também do princípio republicano, os recursos públicos, que compreendem o patrimônio público devem ser empregados para o atendimento dos interesses da coletividade e não interesses pessoais, como ocorreu nos noticiados casos de corrupção que envolveram a Estação Gávea.

Todavia, a tutela ao patrimônio público, justamente por encontrar menor proximidade com a dignidade humana, se comparada a tutela à vida, reclama maior retenção no caso concreto em exame. Em outras palavras, o direito fundamental à boa gestão pública, o qual cobra a tutela do patrimônio público pelo Ministério Público possui menor peso em abstrato quando contrastado com o direito à vida.

Valendo-nos do postulado da proporcionalidade para realização dessa operação hermenêutica, temos que a continuidade da obra é o meio adequado para que se proteja as vidas em perigo. Paralelamente, revela-se o mais útil, já que inexistente outro meio menos oneroso, que não traga contrapartidas nocivas à adoção dessa providência. Nesse ponto, relevante destacar que a deliberação do Tribunal de Contas do Estado no sentido de realizar auditoria governamental extraordinária de acompanhamento constitui uma medida que colabora na maior preservação do patrimônio público, conferindo maior sustentação ao posicionamento adotado nessa fase, como contrapeso. Por fim, em cumprimento a última etapa do referido instrumento metodológico, temos que a proporcionalidade em sentido estrito também se mostra atendida, ao passo que o direito à vida possui maior peso em abstrato que o direito à boa gestão da coisa pública, promovendo, essa solução, a harmonia diante do sistema constitucional.

*da mitologia grega, uma vez que condena as pessoas - em especial os mais vulneráveis e necessitados - a viver eternamente no pior dos infernos - o 'reino de Hades' -, do qual não conseguem sair. Inferno que na modernidade não se limita ao reino das almas, pois incide na vida terrena, de uma triste realidade nua e crua, facilmente observada em diversos cantos do Brasil, com pessoas ainda vivendo em condições subumanas, sem qualquer expectativa ou esperança". (SENNA, Gustavo. **Combate à má governança e à corrupção**: uma questão de direitos fundamentais e de direitos humanos - Coleção Direitos fundamentais e acesso à justiça no estado constitucional de direito em crise - Coordenação: Gregório Assagra de Almeida. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2019, p. 192).*

À luz da doutrina de LUIS ROBERTO BARROSO colacionada ainda nesta seção da peça, existe uma possibilidade/necessidade de se dosar a medida em que se dará essa prevalência. Afinal, não estamos diante de um cotejo positivo-negativo de subsunção, mas sim da intensidade de aplicação de normas. E é isso que irá justificar a aplicação de parâmetros para se exarar aquiescência com a continuidade das obras – os quais constaram dos tópicos 5 e 6 abaixo, constituindo componentes dos pedidos cautelares e principais.

4.3. O risco no caso concreto como fator de aplicação do princípio da precaução

Sem prejuízo de tudo que já foi exposto ao longo da presente peça, é pertinente trazer à baila, como corolário argumentativo, a assertiva de que o caso concreto enseja a incidência, ainda, do princípio da precaução.

Conforme narrado na exposição fática *supra*, enfim sobrevieram documentos com a densidade técnicas necessária a lastrear entendimento no sentido de que há sim iminência no risco, impondo-se ao ESTADO, independentemente de discussões quanto à higidez das avenças (vide o que foi assinalado nas notas introdutórias à esta peça), agir a fim de evitar um colapso da estrutura que, certamente, provocará risco de morte a uma infinidade de pessoas.

Nessa toada, haja vista as circunstâncias e as características do objeto da lide, desde já se mostra adequado o manejo do princípio da precaução, importado do direito ambiental. Até mesmo porque, estando o ser humano integrado ao meio ambiente urbano, não há razão para negar incidência ao art. 225, §1º, V, da Constituição da República⁵⁶.

⁵⁶ Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

Tal orientação encontra assento no Princípio 15 da Declaração do Rio de Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992 (grifamos):

*“De modo a proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deve ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. **Quando houver ameaça de danos sérios ou irreversíveis, a ausência de absoluta certeza científica não deve ser utilizada como razão para postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental.**”*

O que se extrai do aludido princípio é simples: se há risco, impõe-se a necessidade de agir. E, como leciona PAULO AFFONSO DE LEME MACHADO⁵⁷, *“a Constituição Federal manda que o Poder Público não se omita no exame das técnicas e métodos utilizados nas atividades humanas que ensejem risco para a saúde humana e o meio ambiente”*.

Assim, tendo em vista que o caso concreto apresenta um risco com traços de iminência, se torna mandatório agir para evitar que um evento danoso aconteça. Até mesmo porque, caso contrário, ocorrendo resultado danoso trágico, operar-se-á uma irreversibilidade do quadro, com a impossibilidade de retorno ao *status quo ante*.

Serve o presente, assim, para reforçar a conclusão exarada a partir da atividade de ponderação assim explanada, acrescentando razão para a preponderância, no caso concreto, da tutela do bem jurídico vida das pessoas.

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

⁵⁷ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 21ª Ed. São Paulo: Malheiros, 2013.

5. DA TUTELA DE URGÊNCIA

Com azo primeiramente nos artigos 294 e 297, do Código de Processo Civil, e a teor de tudo que foi exposto em relação aos fatos que lastreiam a pretensão em tela, importa dizer que a iminência do risco que emana do caso concreto reclama a aplicação de uma tutela de urgência. Afinal, não há como garantir que a solução do caso poderá aguardar o regular caminhar da marcha processual.

Certo é que, com base no artigo 300, também do CPC, “*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*”. Constata-se, assim, a exigência dos tradicionais requisitos de *fumus boni iuris* e *periculum in mora*, já previstos sob a égide do CPC/73, mas agora com a roupagem técnico-jurídica conferida pelo código vigente.

Ambas as exigências podem ser extraídas do Relatório Preliminar encaminhado pela PUC-Rio, que, pautado em premissas técnicas, assevera a potencialidade do evento danoso e o risco advindo da impossibilidade de se precisar um prazo para tanto, o que permite a inferência, como já enfatizado de que o risco é iminente, ou seja, a possibilidade de ruptura é já atual.

Primeiramente, quanto à “fumaça de bom direito”, cumpre destacar que o ESTADO é, naturalmente, responsável não apenas por entregar a obra concluída, mas sobretudo por garantir que não advenha qualquer evento danoso à incolumidade física da circunvizinhança. Ademais, os particulares demandados estão contratualmente vinculados aos fatos, tendo celebrado contratos de concessão precedida de obra pública, no caso da CONCESSIONÁRIA RIO BARRA, e de subcontratação atinente a trechos das construções, em relação aos consórcios ora réus.

Da mesma forma, é manifesto o *periculum in mora* que defluiu do contexto fático que se apresenta. Com base em tudo que já foi narrado, enfim restou demonstrado, em contornos claros e objetivos, o caráter de iminência que marca o risco à segurança da coletividade. E não há como fornecer sequer expectativa de tempo para que eventual dano ocorra: isso pode se dar a qualquer momento.

Como reforço, cumpre trazer à baila novamente o que é expressamente asseverado no documento intitulado “*Considerações sobre a manutenção do status quo da Estação Gávea do Metrô do Rio de Janeiro*”:

*“É importante notar aqui que, conforme o item 3.2 da recentemente revista Norma Brasileira que trata da execução de tirantes ancorados no terreno, ABNT NBR 5629: 2018, **a vida útil de tirantes provisórios é de 2 anos, a contar da data de instalação dos mesmos. Ora, como as obras foram paralisadas em 2015, as condições atuais da principal parcela resistente das estruturas de contenção das escavações subterrâneas já contrariam uma recomendação da Associação Brasileira de Normas Técnicas.***

(...)

As informações disponibilizadas não incluem nenhuma análise de riscos envolvendo a manutenção do status quo das obras da Estação Gávea. Na realidade, inexitem informações mínimas que permitam avaliar, utilizando critérios cientificamente embasados, qual a probabilidade de ocorrência de um evento adverso no local. **Existem evidências, entretanto, de que tal probabilidade não pode ser minimizada, independentemente do fator tempo envolvido. Por outro lado, em particular considerando que pelos menos 100 pessoas ocupam, diariamente, os Edifícios Genesis e do Juizado, torna-se claro ser inadmissível aceitar as consequências potenciais associadas à ocorrência de um evento adverso no local.**

Ademais, cumpre observar que os demandados estão obrigados à conclusão das obras, sendo certo que a discussão que se dá é apenas em relação aos montantes correlatos ao pagamento. Logo, a prestação dos serviços é medida que se impõe, imediatamente, sob pena inclusive do perecimento de vidas. Eventual discussão subjacente diz respeito unicamente a valores.

A esse propósito, tendo em vista que o ponto controvertido na relação fático-jurídica enfrentada diz respeito apenas a valores, vê-se que não está presente a hipótese de irreversibilidade da medida, preconizada pelo artigo 303, §3º, do Código de Processo Civil.

Outrossim, cumpre destacar que a possibilidade de antecipação dos efeitos da tutela nos casos em que a Fazenda Pública compõe a relação jurídico-processual foi consagrada no âmbito deste Egrégio Tribunal de Justiça pelo Enunciado nº 60 de sua Súmula⁵⁸. Confira-se:

“Admissível a antecipação de tutela de mérito, mesmo conta a fazenda pública, desde que presente os seus pressupostos.”

É de bom alvitre salientar que a jurisprudência mais recente desta Egrégia Corte vem se mantendo ainda nesse sentido. Confira-se:

*“PROCESSUAL CIVIL. DECISÃO ANTECIPATÓRIA. REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E ELABORAÇÃO DE PROJETO URBANÍSTICO DE COMUNIDADE CARENTE. LEGITIMIDADE PASSIVA DO ESTADO. **DESNECESSÁRIA A OITIVA PRÉVIA DA FAZENDA PÚBLICA.** RESERVA DO POSSÍVEL. ÔNUS PROBATÓRIO DO ENTE FEDERADO. ATENDIMENTO DOS PRESSUPOSTOS DA TUTELA DE URGÊNCIA. REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA QUE IMPLICARIA NO ESGOTAMENTO DO PEDIDO PRINCIPAL. PROJETO URBANÍSTICO QUE SE MANTÉM. PROVIMENTO PARCIAL. Agravo de instrumento com pedido de efeito*

⁵⁸ O enunciado em questão foi editado no início da década passada, ainda sob a égide, portanto, do CPC/73. Contudo, não há razão para lhe negar vigência com o advento do CPC/15, uma vez que o novo código não trouxe qualquer vedação nova relacionada à matéria e à parte em testilha.

suspensivo interposto pelo ESTADO DO RIO DE JANEIRO e por seu Instituto de Terras e Cartografia, contra decisão que, nos autos da ação civil pública, deferiu o pedido de tutela antecipada para determinar aos agravantes que, no prazo de cento e oitenta dias, promovam os atos necessários ao prosseguimento da regularização fundiária de comunidade, com a elaboração de projeto urbanístico, sob pena de multa diária. legitimidade passiva do Estado. Preservação do meio ambiente, promoção de programas de construção de moradias, melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico que se incluem na competência comum dos entes federados. **Desnecessária a oitiva prévia da Fazenda Pública para a concessão do pleito liminar, considerando o periculum in mora inverso, tendo em vista a situação degradante da comunidade. Princípio da reserva do possível e a necessidade da observância dos limites orçamentários, que não podem servir de justificativa ao descumprimento dos deveres fundamentais impostos ao Estado pela Constituição da República.** Decisão recorrida que não se encontra calcada em valores jurídicos abstratos, tendo por objeto a realidade vivenciada pelos moradores da comunidade, os quais se encontram submetidos a uma existência abaixo do mínimo existencial. Atendimento à reserva do possível cujo ônus da demonstração cabe ao ente federado. **Ausência de impedimento à concessão de liminar inaudita altera pars contra a Fazenda Pública, desde que atendidos os pressupostos legais fixados para a concessão da tutela provisória.** No que diz respeito à regularização fundiária, sua execução acabaria por levar, inexoravelmente, ao esgotamento do pedido principal, razão pela qual merece provimento o recurso, neste particular. Nada há que desautorize a elaboração de projeto urbanístico em sede antecipatória, considerando a necessidade da sua realização, tendo em vista o estado precário da comunidade. Por demais razoável o prazo para a elaboração do projeto urbanístico fixado na decisão recorrida, porém, ante o efeito suspensivo concedido por decisão desta relatoria, congruente que a contagem se dê após a publicação do presente acórdão. Recurso parcialmente provido.”

(TJRJ, 9ª Câmara Cível, Agravo de Instrumento nº 0057963-34.2018.8.19.0000, julgado em 26.03.2019, grifamos)

Ademais, é importante ter em vista ainda que o caso concreto não comporta subsunção a qualquer das hipóteses trazidas pelo artigo 1.059, do Código de Processo Civil. Logo, não há óbice legal à concessão da medida, uma vez demonstrados os requisitos ensejadores da tutela de urgência.

Por todo o exposto, na esteira da exposição de fatos e fundamentos acima veiculada, cumpre requerer a este MM. Juízo seja determinado, *inaudita altera pars*:

a) Seja determinado aos particulares réus que deem continuidade ao cumprimento das obrigações de fazer atinentes às obras de construção e finalização da Estação Gávea, e dos correlatos trechos de ligação, assumidos por meio dos Contratos L4/98 (CONCESSIONÁRIA RIO BARRA - CRB), 001/2010 (CONSÓRCIO CONSTRUTOR RIO BARRA - CCRB) e 001/2012 (CONSÓRCIO LINHA 4 SUL - CL4S), de modo a finalizar a construção da Estação Gávea e à sua interligação na rede metروviária da cidade do Rio de Janeiro, no prazo de 15 (quinze) dias⁵⁹, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

b) Seja o ESTADO RIO DE JANEIRO obrigado a custear a continuidade das obras, adotando-se como teto intransponível ao aporte de recursos pelo ente público o montante de R\$ 705.171.505,96 (setecentos e cinco milhões cento e setenta e um mil quinhentos e cinco reais e noventa e seis centavos), já atualizado;

⁵⁹ Prazo fixado a fim de que se proceda a uma remobilização do aparato necessário ao aspecto operacional.

c) Seja imposta ao ESTADO DO RIO DE JANEIRO obrigação de não fazer consistente em não promover o aterramento dos poços e túneis referentes às obras da Estação Gávea, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por dia de trabalho em que se proceda da maneira que se pretende coibir;

d) Sejam os particulares réus obrigados a custear integralmente todo e qualquer valor ou despesa que extrapole o montante relativo ao saldo remanescente contratual, vedada, em qualquer hipótese, a interrupção da execução das obras;

e) Sejam observadas, por todos os réus, na continuidade da obra, as diretrizes explicitadas pelo Tribunal de Contas do Estado ao ensejo da decisão proferida no procedimento nº 103.894-0/17, em 09.01.2018, novamente a saber:

V.1.1. Situação 1 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Deve ser adotado critério de medição adequado para o serviço de fornecimento e aplicação de concreto projetado (item 15.03.6.1), conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03; ou seja, o concreto projetado deve ser medido adotando-se as dimensões de projeto (volume obtido através da multiplicação da espessura da camada, pela linha de pagamento e pela distância entre duas seções consideradas), não devendo ser medido na bomba, uma vez que todas as perdas já estão incluídas no preço unitário;

V.1.2 Situação 2 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago transporte, em item específico da planilha, em relação a qualquer tipo de concreto, uma vez que o preço unitário do concreto já inclui o seu transporte até o local de lançamento, conforme especificação contratual “Diretrizes de Construção – DC 03”;

V.1.3. Situação 3 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o item IN.2.08 - Adequação e Consolidação do Projeto Básico;

V.1.4. Situação 4 do Achado 1 do Relatório de Auditoria

Não deve ser medido e pago o serviço de colunas de solo-cimento verticais com tecnologia "Jet Grouting" tipo CCP (Cement Churning Pile) com diâmetro de 0,60m, sem previsão contratual, no outro item (5.36.1) distinto do orçamento, qual seja "Jet Grouting" com diâmetro de 1,20m; para a medição e pagamento deste serviço, adote o preço unitário referencial indicado no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.001 e FRM.CAO.03.001;

V.1.5. Situações 5 a 8 do Achados 2 e Situação 11 do Achado 5

Devem ser adotados os preços unitários referenciais indicados no Relatório de Auditoria, conforme papéis de trabalho LVF.CAO.01.003 e FRM.CAO.03.003 (Achado 2), e LVF.CAO.01.005 e FRM.CAO.02.002 (Achado 5);

V.2. Enquanto não for formalizado termo aditivo, as faturas a serem pagas deverão ser liquidadas em valor a menor, observadas as condicionantes previstas nos itens V.1.1 a V.1.5 deste Voto, retendo-se a diferença."

6. DOS PEDIDOS

Por todo o exposto, o Ministério Público confia e requer a este MM Juízo que, ao apreciar a presente petição inicial,

1. Conceda a tutela de urgência acima requerida, de modo a determinar aos réus o cumprimento das obrigações de fazer e de pagar acima descritas, no propósito de dar prosseguimento às obras de construção da Estação Gávea do Metrô do Rio de Janeiro, bem como suas necessárias conexões com a rede, tudo nos termos acima veiculados;
2. Pela intimação do Tribunal de Contas do Estado a respeito da decisão proferida em sede de tutela de urgência, a fim de que leve a cabo a auditoria governamental extraordinária de

acompanhamento determinada em 07/08/19 nos autos de nº 103.351-2/19;

3. Sejam os réus intimados para cumprimento da decisão de antecipação dos efeitos da tutela e citados para vir a integrar a relação processual;

4. Seja a pretensão julgada ao final integralmente procedente, de modo a confirmar os efeitos da tutela antecipada objeto de descrição no capítulo próprio, *supra*;

5. Sejam os particulares réus condenados a pagar honorários sucumbenciais em favor do Fundo Especial do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, em percentual não inferior a 1% (um por cento) do valor da causa;

O Ministério Público desde já protesta pela produção de todas as provas admitidas em direito, em especial a documental suplementar e a pericial.

Em atenção ao que determina o art. 319, VII, o Ministério Público desde já exara sua concordância com a realização de audiências de conciliação ou mediação.

Dá-se à causa o valor de R\$ 705.171.505,96 (setecentos e cinco milhões cento e setenta e um mil quinhentos e cinco reais e noventa e seis centavos).

Rio de Janeiro, 11 de setembro de 2019.

PATRICIA DO COUTO VILLELA
Promotora de Justiça
Coordenadora do GAECC

ANDRÉ LUIS CARDOSO
Promotor de Justiça
Subcoordenador do GAECC

BRUNO RINALDI BOTELHO

Promotor de Justiça

Membro do GAECC

LUIS FERNANDO FERREIRA GOMES

Promotor de Justiça

Membro do GAECC

SILVIO FERREIRA DE CARVALHO NETO

Promotor de Justiça

Membro do GAECC

EDUARDO SANTOS DE CARVALHO

Promotor de Justiça

Membro do GAECC

RELAÇÃO DE DOCUMENTOS QUE INSTRUEM ESTA AÇÃO CIVIL PÚBLICA

Doc. 01	“Considerações sobre a manutenção do status quo da Estação Gávea do Metrô do Rio de Janeiro”, produzido pela PUC-Rio
Doc. 02	Contrato de Concessão L4/98 e termos aditivos
Doc. 03	Anexo I do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão L4/98 Estudo de reequilíbrio econômico-financeiro elaborado pela FGV
Doc. 04	Contrato celebrados entre a Concessionária Rio Barra e os consórcios construtores
Doc. 05	Relatórios técnicos que tratam da Estação Gávea
Doc. 06	Processo TCE/RJ 103.971-2/16 Voto proferido no dia 24.11.2016
Doc. 07	Processo TCE/RJ 103.894-0/17 Voto proferido no dia 09.01.2018
Doc. 08	Nota Técnica “Diagnóstico de Gávea”, produzida pela Riotrilhos
Doc. 09	Informação Técnica nº 662/2019, produzida pelo GATE/MPRJ
Doc. 10	Momentos em que o Estado do Rio de Janeiro foi instado a resolver questões envolvendo a Linha 4 e, em especial, a celeuma envolvendo a Estação Gávea
Doc. 11	Decisões interlocutórias proferidas na ACP nº 0007457- 51.2018.8.19.0001