

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

OTAVIO SANTOS SILVA LEITE, cidadão brasileiro, Deputado Federal, com endereço profissional na Praça dos Três Poderes, Câmara dos Deputados, Gabinete 225, Anexo IV, Gabinete 225, CEP 70160-900, Brasília – DF, e **LUIZ PAULO CORREA DA ROCHA**, cidadão brasileiro, Deputado Estadual, com endereço profissional na Rua Dom Manuel s/n.º, Centro, Gabinete 502, Rio de Janeiro – RJ, vêm, mui respeitosamente e com fundamento no art.5º , inciso XXXIV da Constituição Federal ,oferecer a presente

REPRESENTAÇÃO

a fim de solicitar a Vossa Excelência abertura de inquérito civil público contra o Senhor **EDUARDO PAES**, Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro - RJ, pela **prática de ato ilegal** que configura improbidade administrativa nos termos dos arts. 10 e 11 da Lei 8429/92 e por ofensa ao art. 37, caput, da Constituição Federal; o que se vê consubstanciado nas obras do Projeto Porto Maravilha, onde existe a previsão da derrubada do Viaduto Juscelino Kubitschek – Elevado da Perimetral (decisão já tomada) , obra custeada pelo Governo Federal, bem como solicitar ao douto MP as **providências judiciais que se fizerem necessárias para evitar que seja perpetrado grave dano ao erário público da União** e, no seu bojo, sérios problemas para a mobilidade urbana da população, na cidade do Rio de Janeiro e nos acessos a diversos municípios da Região Metropolitana do Estado .

1. DOS FATOS

O elevado da Perimetral constitui-se em uma vital artéria viária para ensejar aos cidadãos acessarem à AV. Brasil, à Linha Vermelha e à Ponte Rio Niterói - quando provenientes do centro da cidade e do aterro do flamengo - e vice-versa. Consta que são 100 mil os veículos que ali trafegam diariamente, assegurando mobilidade urbana para milhares e milhares de pessoas nestes deslocamentos.

A parte substancial desta obra de engenharia foi construída na década de 70, compreendendo o trecho entre a Candelária até a Rodoviária Novo Rio, numa extensão de cerca de 5,5 km.

É imperioso afirmar que **os recursos para tal foram oriundos do governo federal** em dotações do Programa de Linhas Expressa – **Progress**, do Ministério dos Transportes (Decreto n.º 71.273, de 30 de Outubro de 1972, em anexo, doc. 1). E a execução propriamente dita se deu sob o comando do Departamento de Estrada e Rodagens do Estado da Guanabara (DER-GB), por delegação expressa do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER). Fundamental também lembrar que o viaduto foi implantado em área da Marinha do Brasil, onde se localiza o primeiro distrito naval.

Todas as informações em epígrafe estão inscritas no Termo de Convênio publicado no dia 27 de abril de 1973, no Diário Oficial da União, entre o Ministério da Marinha e o Ministério dos Transportes, com interveniência do então Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER. Este, por sua vez referendado pela Lei Estadual 2151/72 (em anexo, doc. 2, com grifos nossos).

Aliás, esta via figura **até hoje** no Plano Nacional de Viação do Ministério dos Transportes. (em anexo, doc. 3).

Ocorre - como já é notório – que a Prefeitura do Rio de Janeiro iniciou um denso programa de ações urbanísticas nessa região, intitulado Porto Maravilha (**www.portomaravilha.com.br**), no qual consta, com especial destaque, o anúncio da derrubada do aludido Elevado da Perimetral, leia-se, elevado Presidente Juscelino Kubitschek.

Chama atenção que, exclusivamente nesta intervenção de desmonte, não de ser investidos cerca de 1,5 bilhão de reais. A alternativa viária que se propõe é um túnel subterrâneo, em área de lençol freático raso, o que requer soluções técnicas caríssimas (matéria em anexo, doc 4).

É imperioso dizer que o Viaduto JK já está incorporado à cidade do Rio de Janeiro e à rotina de deslocamento de seus cidadãos. Com efeito, uma eventual

derrubada dessa via expressa causará um transtorno sem precedentes no dia-a-dia da cidade. Um verdadeiro caos.

2. DA ILEGALIDADE DA DECISÃO DE DERRUBADA

As obras para a execução do Projeto Porto Maravilha que pretendem revitalizar a zona portuária do Rio de Janeiro estão em andamento. De acordo com o Cronograma divulgado pela Prefeitura do Rio de Janeiro a derrubada do Elevado da Perimetral se dará em breve (Cronograma em anexo, doc 5).

A ação da Prefeitura do Rio de Janeiro contém graves impropriedades jurídicas e administrativas que precisam ser consideradas. Vale enfatizar que, o elevado foi construído com recursos federais, em área de propriedade da União, em obra executada pelo Departamento de Estradas de Rodagem – Estado da Guanabara (DER – GB), por delegação do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Fora incluído no intitulado Plano de Linhas Expressas – Progress, do Ministério dos Transportes, com o objetivo inequívoco de facilitar o fluxo para a Ponte Rio Niterói e Avenida Brasil. Toda essa operação está respaldada por Decretos, Convênios e Lei Estadual já citados.

Portanto o viaduto foi erguido, no mínimo em parte, em terreno federal (da Marinha do Brasil), com verba federal, ficando para o ente estadual (DER-GB) a competência para operar e manter os 5,5 km do elevado, algo expressamente consignado no Termo de Convênio, Cláusula Terceira, letra c, no doc 2. É certo que, em face da fusão dos antigos Estados da Guanabara e Rio de Janeiro, o DER-GB foi recepcionado pelo DER-RJ, de responsabilidade do Estado do Rio de Janeiro, e não da Prefeitura.

Todavia, conforme demonstrado acima, a titularidade da área sobre a qual foi erguido o elevado era, e ainda é, da União. Não houve a regular transferência da propriedade. Ainda, é importante termos em mente que a afetação da área para fins de construção do elevado foi ato federal (docs 1 e 2).

Ora, mantida pois, a propriedade federal, somente à União é possível a desafetação da área . E por consequência ser admitida a derrubada do elevado, como pretende o Município do Rio de Janeiro. Eis a lição de Marsal Justen Filho: “*o ente estatal titular do bem dispõe da competência para disciplinar a destinação do bem de uso comum*”.

E, a União, titular da área em que se pretende realizar a demolição do elevado Juscelino Kubitschek em nenhum momento desafetou-a e tão pouco afetou-a para outro fim.

A ilegalidade da decisão se materializa observada a titularidade, de parte da área, que é da União, e que segundo o convênio foi transferida a operação e conservação do viaduto para outro ente. Como agora a Prefeitura do Rio de Janeiro pode derrubar uma obra em área do Governo Federal e custeada também pelo mesmo Governo, sem autorização legal da União?

Ademais, tal medida radical vem sendo objeto de inúmeras críticas de autoridades, urbanistas e da população em geral, sobretudo pelo seu absolutamente questionável custo-benefício. Aliás, interessante consignar o discernimento do ex-secretário de obras do Estado da Guanabara, engenheiro Emílio Ibrahim que, em recente artigo fulmina com insensata a dita demolição, além de apontar argumentos e relatos históricos sobre a construção do elevado. Bem como, vale agregar à presente opiniões da população em geral (doc 6).

3. A IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA

Improbidade administrativa é o ato ilegal ou contrário aos princípios básicos da Administração, cometido por agente público, durante o exercício de função pública ou decorrente desta.

A Lei 8.429/92, que dispõe sobre as sanções aplicadas contra atos de improbidade, prescreve, no art. 4º, que “*Os agentes públicos de qualquer nível ou hierarquia são obrigados a velar pela estrita observância dos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade no trato dos assuntos que lhe são afetos*”.

Configura, por conseguinte, ato de improbidade a conduta que atente contra qualquer desses princípios democráticos, notadamente o da legalidade administrativa, norma de estatura constitucional, acolhida no caput do art. 37 da Constituição Federal.

Estamos diante de nítida ofensa aos preceitos ditados pelos artigos 10 e 11 da referida lei, que estabelece espécies de atos de improbidade: **os que causam lesão ao patrimônio público (art. 10) e os que atentam contra os princípios da Administração Pública (art.11).**

Ademais, mesmo que o princípio da economicidade não se encontre formalmente entre aqueles constitucionalmente previstos para a Administração Pública, impõe-se materialmente como um dos vetores essenciais da boa e regular gestão de bens e recursos públicos.

A economicidade se relaciona com a melhor proposta para a efetuação da despesa pública, isto é, se o caminho perseguido foi o melhor e mais amplo, para fazer a despesa, e se ela se fez com modicidade, **dentro da equação custo-benefício, o erário estará preservado.**

No caso, o que seria mais razoável? Os recursos destinados para a demolição do Elevado da Perimetral não seriam mais bem empregados em outra obra de infraestrutura urbana? Além disso, **não podemos deixar de contabilizar os recursos utilizados na construção, na década 1970, que poderão ser desperdiçados. Tal dispêndio implicará em irrefutável prejuízo ao erário.**

Assim, a jusdoutrinadora Maria Sylvia Zanella Di Pietro consagra a tese de que o controle da economicidade envolve *"questão de mérito, para verificar se o órgão procedeu, na aplicação da despesa pública, de modo mais econômico, atendendo, por exemplo, a uma adequada relação custo-benefício"*.

Ressalte-se também o princípio da razoabilidade que, basicamente, se propõe a eleger a solução mais razoável para determinada questão concreta, dentro das circunstâncias sociais, econômicas, culturais e políticas que envolvem a questão, sem se afastar dos parâmetros legais.

Neste sentido, encontramos a definição fornecida por Jarbas Luiz dos Santos, para quem a razoabilidade seria *"um sobreprincípio fornecedor de parâmetros para aferição da Justiça em todos e quaisquer atos do Poder Público, concebida a Justiça como fator axiológico fundante do Direito"*.

Portanto, havendo, ainda que em tese, a possibilidade de restar configurado ato de improbidade administrativa, faz-se necessária a atuação das instâncias de controle do Poder Público, notadamente o Ministério Público.

4. DO FINANCIAMENTO DA UNIÃO

O Porto Maravilha visa à revitalização de toda a zona portuária do Rio de Janeiro, trata do investimento de construção civil e urbanismo na cidade, em uma área de cinco milhões de metros quadrados, dos quais cerca de 60% dos terrenos pertencem à União.

O projeto prevê um investimento total de aproximadamente R\$ 6 bilhões, alguns dizem que essa quantia chegará a 7,5 bilhões, com obras para o entorno do porto, como investimentos em infraestrutura urbanística, iluminação pública, recuperação de patrimônios culturais, pavimentação, calçamento, drenagem e plantio de árvores.

Cabe explicar que a captação de recursos do projeto se viabiliza pela emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACS), procedimento previsto no artigo 34 da seção X - Operações Urbanas Consorciadas - do Estatuto da Cidade (Lei n.º 10.257/2001). A iniciativa privada compraria esses certificados para poder construir acima do limite da legislação na região portuária, maximizando a utilização do terreno e aumentando sua margem de lucro.

Nesse sentido, no dia 13 de junho de 2011, a Prefeitura do Rio emitiu 6,4 milhões de CEPACS e os vendeu no valor de R\$ 545,00 cada, totalizando R\$ 3,5 bilhões. No entanto, não houve interesse da iniciativa privada. Quem adquiriu todos os

certificados foi o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, controlado pela Caixa Econômica Federal, com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço.

O Fundo administrado pela Caixa Econômica, agora, terá que revender os 6,4 milhões de CEPACS no mercado, que inicialmente não se interessou e ninguém sabe se vai se interessar, para recuperar o investimento. É um risco assumido pelo Estado, através de uma instituição financeira pública, para viabilizar o projeto que está sendo divulgado como possível através de recursos privados.

Por se tratar de aporte de recursos de grande vulto, provenientes do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS aprovado por seu Conselho Curador, no âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego, na esfera federal, faz-se necessária a atuação das instâncias de controle do Poder Público, notadamente o Ministério Público Federal.

Em suma, **pode o FGTS, a rigor, financiar com seus recursos operações consorciadas, na qual ocorrerá a derrubada de um viaduto custeado pela própria União?**

5. DO PEDIDO

Sendo assim, no uso do direito de zelar pela moralidade pública, que é próprio de todo cidadão, e no exercício do dever de controle, que decorre da posição de parlamentar, levamos ao conhecimento da Vossa Excelência **os fatos e fundamentos acima expostos, solicitando providências a título de investigar a legalidade e moralidade da derrubada do Viaduto Juscelino Kubitschek – Elevado da Perimetral, obra custeada com recursos do Governo Federal e agora ameaçada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, e adotar as providências judiciais e administrativas cabíveis.**

Nestes termos.

Pedimos deferimento.

Rio de Janeiro, 09 de fevereiro de 2012

OTAVIO SANTOS SILVA LEITE

Deputado Federal

PSDB/RJ

LUIZ PAULO CORRÊA DA ROCHA

Deputado Estadual

PSDB/RJ