

**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