



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva do Meio Ambiente
e Patrimônio Cultural da Comarca da Capital - 10º CRAAI

Rua Rodrigo Silva, 26 – 7º andar – Castelo/RJ
Tel. 2240-2064 – 22240-2095 – Fax: 2262-3228

EXMO. SR. DESEMBARGADOR VICE-PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO
ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Processo de origem: Ação Civil Pública nº 0386458-56.2011.8.19.0001

Juízo de origem: 15ª Vara de Fazenda Pública da Capital

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO RIO DE JANEIRO**, através da 1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva do Meio Ambiente e Patrimônio Cultural da Capital, inconformado com a decisão que indeferiu o pedido liminar na ação civil pública em epígrafe, vem interpor o presente

AGRAVO DE INSTRUMENTO
COM REQUERIMENTO DE EFEITO SUSPENSIVO

com a finalidade de reformar a decisão rejeitou o pedido cautelar do Ministério Público e, em consequência, permitiu o prosseguimento das **obras da Linha 4 do Metrô, atualmente em**

curso, propiciando a consumação de danos irreversíveis aos interesses difusos e indisponíveis tutelados.

Em cumprimento ao disposto no artigo 525 do CPC, seguem em anexo:

- 1) Cópia da petição inicial e dos documentos que a instruíram.
- 2) Cópia da decisão agravada.
- 3) Cópias das procurações e substabelecimentos dos advogados dos réus, anexadas aos autos até esta data.
- 4) Esclarece que o Ministério Público, autor da ação, ainda não foi intimado da decisão da agravada proferida 14 de dezembro de 2011, tendo tomado ciência de seu teor pelo andamento *online* do Tribunal de Justiça e pela consulta ao processo eletrônico. Conforme se constata nos autos do processo eletrônico, não existe nos autos certidão de intimação do Ministério Público, razão pela qual o prazo recursal permanece íntegro e o presente agravo é tempestivo.
- 5) Tratando-se de processo eletrônico a íntegra dos autos está disponível no sistema TJ/RJ.

Esclarece por fim, que seguindo orientação da CAF – Central de Assessoramento Fazendário – o agravo foi inicialmente protocolado no sistema de processamento eletrônico no dia 09 de março de 2012, escolhendo-se a opção AGRAVO disponível no sistema.

Contudo, somente na data de hoje, após diversas consultas, a mesma CAF informou que o recurso deveria ser protocolado fisicamente no TJ/RJ. Felizmente, tal desinformação somente não causou prejuízo processual à sociedade, pela única razão de o Ministério Público ainda não ter sido intimado da decisão agravada. Portanto, **o prazo recursal permanece íntegro**. Registramos, porém, a perplexidade do Ministério Público diante das dificuldades encontradas para exercitar direito básico e constitucional ao recurso em causa que tutela interesses indisponíveis.

Informa, por fim que, os agravados possuem a seguinte representação constante dos autos até esta data:

- 1) ESTADO DO RIO DE JANEIRO: Procurador do Estado Leonardo Orsini de Castro Amarante.
- 2) COMPANHIA DE TRANSPORTES SOBRE TRILHOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – RIOTRILHOS: Marcello Martinelli de Mello Pitrez, OAB/RJ 122.790; Carolina Martins de Vilhena, OAB/RJ 159.071; Celio Henrique Ciannela de Souza, OAB/RJ 138.744; Roberto Palermo Postorivo, OAB/RJ 69.980; Dino Sergio Gonçalves da Silva, OAB/RJ 66.106; Eugenio Anderson de Assis Jana, OAB/RJ 120.781; Marcelo Andrade Costa, OAB/RJ 154.132; Reinaldo José Gallo Junior, OAB/RJ 115.910, todos com endereço profissional na Av. Nossa Senhora de Copacabana, 493, 10º andar, Rio de Janeiro/RJ.
- 3) INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE – INEA: devidamente citado, ainda não se manifestou nos autos.
- 4) CONCESSIONÁRIA RIO-BARRA S/A: Marcelo Roberto Ferro, OAB/RJ 58.049; Alice Moreira Franco, OAB-RJ 144.033; Miguel Whers Fleichman, OAB/RJ 171.469, estes com endereço profissional na Avenida Rio Branco, nº 85, 13º andar.
- 5) CBPO ENGENHARIA LTDA: Joana Paula Batista, OAB/SP 161.413-A, com endereço profissional na Praia de Botafogo, nº 300, 8º andar, Rio de Janeiro/RJ; Marcelo Roberto Ferro, OAB/RJ 58.049; Alice Moreira Franco, OAB-RJ 144.033; Miguel Whers Fleichman, OAB/RJ 171.469, estes com endereço profissional na Avenida Rio Branco, nº 85, 13º andar.

Rio de Janeiro, 14 de março de 2012

Carlos Frederico Saturnino
Promotor de Justiça

Sumário

I - Síntese da lide.....	5
a) A modificação no traçado originalmente licitado	7
b) A caducidade da licença ambiental utilizada.....	8
c) A relevância da estação Gávea como ponto de conexão.....	11
d) Riscos de cruzamentos em Y.....	13
e) Estação General Osório II – ilegalidade da licença e desperdício de recursos públicos.....	14
f) O risco estrutural a 290 residências em Ipanema	20
g) Impacto omitido ao INEA – interrupção do serviço de metrô em General Osório e Cantagalo.....	22
h) Riscos de cruzamentos em X.....	24
i) A resposta do Comitê Olímpico Internacional	27
II – Pedido Liminar.....	28
III – Decisão Agravada.....	28
IV – <i>Fumus boni iuris</i>.....	30
a) As licenças ambientais inválidas	30
b) Impossibilidade de averbação da licença para a estação General Osório.....	32
c) Vícios da licença utilizada para o trecho Jardim Oceânico – Gávea.....	38
d) Caducidade da licença prévia concedida em 2004.....	38
e) Impossibilidade de fracionamento da licença ambiental após a mudança no projeto da Linha 4.....	44
f) O EIA/RIMA supostamente extraviado no incêndio.....	50
g) Síntese dos vícios das licenças do trecho Jardim Oceânico – Gávea.....	56
h) O interesse público e as manifestações da coletividade.....	57
i) A posição contrária do Clube de Engenharia e do Especialista em Metrô.....	63
V – <i>Periculum in mora</i>.....	66

a) Risco à ordem jurídica decorrente à violação dos princípios constitucionais.....	66
b) Risco à operação e expansão futura do sistema metroviário.....	68
c) Risco à segurança dos usuários.....	71
d) Risco de desperdício de recursos públicos.....	75
VI – <i>Periculum in verso</i>.....	76
VII – Conclusão.....	78



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva do Meio Ambiente
e Patrimônio Cultural da Comarca da Capital - 10º CRAAI

Rua Rodrigo Silva, 26 – 7º andar – Castelo/RJ
Tel. 2240-2064 – 22240-2095 – Fax: 2262-3228

Processo de origem: ação civil pública nº 0386458-56.2011.8.19.0001

Juízo de origem: 15ª Vara de Fazenda Pública da Capital

RAZÕES DE AGRAVANTE

Egrégio Tribunal

Colenda Câmara

I – SÍNTESE DA LIDE

No dia 01 de novembro de 2011, diante do precipitado e **ilegal** início das obras da Linha 4 do Metrô, realizadas pelos agravados, com o confesso objetivo de atender o cronograma dos Jogos Olímpicos de 2016, o Ministério Público ajuizou ação civil pública com pedido liminar de suspensão das obras.

As obras, de custo bilionário quase imensurável, baseiam-se em projeto consideravelmente modificado em relação ao que foi originalmente licitado e previsto no contrato de concessão da Linha 4 do Metrô. Para tanto, foram utilizadas licenças ambientais anteriores ao novo projeto e inválidas por graves vícios insanáveis, que dão causa a prejuízos irreversíveis ao interesse público e social.

O pedido liminar visa impedir a consumação destes danos irreparáveis, que inevitavelmente serão consumados com a continuidade de obras bastante caras, sem que seus impactos tenham sido submetidos a processo de licenciamento ambiental regular e livre de vícios, que tenha resultado na concessão de licenças ambientais expedidas realmente em conformidade com a legislação vigente.

Neste ponto, é inevitável refazer o histórico da cronologia de eventos que precederam a implantação da linha 4 do Metrô, para possibilitar a compreensão da matéria.

A) A modificação no traçado originalmente licitado

O projeto de construção e operação da Linha 4 do Metrô foi licitado pelo Estado agravado em 1998, apresentando configuração substancialmente distinta daquela que hoje, 13 anos depois, pretende ser executada exatamente por quem a licitou.

O projeto original da Linha 4, tal qual foi licitado e objeto do contrato de concessão, estabelecia a ligação entre a Barra da Tijuca (Estação Jardim Oceânico) e a Zona Sul (Estação Morro de São João), conectando a Linha 4 à Linha 1 no bairro de Botafogo. O traçado projetado para a Linha 4 permitia a ligação da Barra com a Linha 1, mantendo a independência das Linhas em verdadeiro sistema metroviário interligado em rede:

(i) Linha 4 - Traçado Original (em azul):

Jardim Oceânico – São Conrado – Gávea – Jóquei (Jardim Botânico) - Humaitá – Morro de São João

A partir de Morro de São João, estação já escavada no bairro de Botafogo, deveria haver uma conexão com a Linha 1, com transbordo interno, na qual o usuário poderia optar por seguir rumo ao Centro ou em direção à Copacabana e Ipanema. Este traçado reproduz o padrão em rede que se observa nos melhores e mais seguros sistemas metroviários do mundo.

Não obstante, em 2009, imediatamente após o sucesso da candidatura da cidade do Rio à sede dos Jogos Olímpicos de 2016, o Estado do Rio de Janeiro e a Concessionária Rio-Barra S/A decidiram, sem nova licitação, alterar o projeto original radicalmente, por meio de singelo termo aditivo ao contrato de concessão assinado 11 anos antes.

Este aditivo transformou drasticamente o traçado da Linha 4, eliminando sua lógica de integração do sistema metroviário, com Linhas independentes e conectadas em diferentes pontos. Na realidade, a alteração fez com que a Linha 4 se transformasse em mera extensão das Linhas 1 e 2, caracterizando claramente **uma única e enorme linha**, ilógica e irracional, como se observa a seguir:

(ii) Linha 4 - Traçado em Execução (em azul). Linha 1 (em amarelo):

Jardim Oceânico – São Conrado – Antero de Quental – Jardim de Alah – Praça da Paz – General Osório 2 – Cantagalo – Siqueira Campos – Cardeal Arco Verde – Botafogo – Flamengo - Largo do Machado – Catete – Glória – Cinelândia - Carioca

O mais absurdo, porém, é que para executar tal projeto, o Estado do Rio de Janeiro e os demais réus, tenham se valido de licença ambiental concedida no longínquo ano de 2004, para o trecho norte da Linha 4 original. Ou seja, foi reaproveitada a licença concedida para projeto substancialmente distinto em sua totalidade. Mas não apenas isto.

B) A caducidade da licença ambiental utilizada

Esta antiga licença prévia, concedida em 2004 para o trecho norte (Jardim Oceânico – Gávea), tinha prazo de validade fixado no seu próprio corpo, que efetivamente caducou em 2006, sem que os agravados tenham requerido dentro de prazo a licença ambiental de instalação. Por esta razão, o processo de licenciamento simplesmente foi arquivado. Por inevitável, vamos aos detalhes:

No dia 05 de agosto de 2004 foi expedida a Licença Prévia para a Concessionária Rio-Barra, tendo como objeto os projetos da Linha 4 nos seguintes locais: “**entre a Rua Padre Manoel França, na Gávea, e o Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, passando por São Conrado**”.

A licença prévia não autoriza a instalação do projeto, mas tão somente o desenvolvimento de projetos em nível de detalhamento necessário para se requerer, **no prazo máximo de dois anos**, a posterior licença de instalação.

Portanto, a licença prévia concedida possuía **prazo de validade que iria expirar no dia 05 de agosto de 2006**, conforme explicitado no corpo da própria licença.

Tanto é assim, que no dia 03 de maio de 2006, próximo da caducidade da licença, a Secretaria de Meio Ambiente notificou a Concessionária Rio-Barra para que esclarecesse “*formalmente a intenção de dar continuidade ao processo de licenciamento nº E-07/203044/04, referente à implantação da Linha 4 do Metrô - Etapa 1, face ao tempo decorrido desde a abertura do processo e a falta de pronunciamento quanto ao atendimento das restrições para a obtenção da Licença de Instalação requerida*”.

Na mesma notificação, a Concessionária Rio-Barra foi advertida que o não atendimento “*acarretará no **arquivamento do processo** até nova solicitação pela empresa*”.

A Concessionária Rio-Barra respondeu à notificação informando que em razão da “*penúria financeira*”, não havia verba prevista no orçamento para a implantação da Linha 4 do Metrô. Desta forma, concluíram que:

“Reconheçamos, no entanto, que não faria sentido, diante do quadro atual, insistirmos na obtenção da Licença de Implantação. Pelo exposto, **solicitamos a V. Sas. que arquivem nosso processo** e, tão logo o cenário financeiro do Estado se modifique, voltaremos à presença da

FEEMA para solicitar novamente a concessão dos documentos legais necessários à implantação das obras”.

Por esta razão, **a Licença Ambiental Prévia concedida perdeu sua validade no dia 05 de agosto de 2006 e o processo de licenciamento foi formalmente arquivado no órgão licenciador.**

E assim permaneceu até outubro de 2009, mais exatamente logo depois que o Rio de Janeiro foi escolhido para sediar os Jogos Olímpicos de 2016.

A decisão de revalidar a licença caduca, que havia sido concedida para trecho de projeto substancialmente distinto do que hoje se pretende executar, é flagrantemente ilegal. Não apenas porque a existência de um prazo (e a expiração deste mesmo prazo) evidentemente possui consequências jurídicas, mas também porque quando a licença foi concedida, o projeto da Linha 4 era substancialmente diferente, assim como seus impactos globais que foram efetivamente considerados pelo órgão ambiental, que naquela ocasião deliberou por conceder a licença hoje caduca.

Encaremos, porém, a realidade. O licenciamento da Linha 4 do Metrô caracteriza temerário processo de auto-licenciamento. Ou seja, o Poder Concessionário, contratante da obra e requerente da licença ambiental é o mesmo Poder que irá decidir sobre o seu licenciamento. A rigor, ambos estão submetidos à mesma estrutura hierárquica, possuem o mesmo chefe político e os técnicos que deliberam sobre a licença ocupam cargos comissionados da confiança de seus superiores. Quem pede a licença e quem decide este pedido, integram o mesmo governo, o mesmo ente da Administração Pública, ocupando órgãos da mesma pessoa jurídica estatal.

Trata-se de circunstância que, em qualquer país que leve a sério suas leis ambientais, estaria a exigir cautelas, rigor e transparência **redobrada**, para que não haja qualquer margem a entendimentos de que a licença ambiental foi concedida por ordem hierárquica superior, quando seu exame técnico jurídico concluiria pela impossibilidade de sua concessão.

No caso em exame, diversas normas legais foram ignoradas; flexibilidades e interpretações bastante incomuns foram adotadas neste caso. Suas consequências, muito além da simples transgressão da ordem jurídica, podem ter repercussão grave e, chamamos a atenção em especial, para o **risco à própria integridade do sistema metroviário e à segurança de seus usuários**. Citemos, a título de exemplo, a Estação Gávea.

C) A relevância da Estação Gávea como ponto de conexão entre Linhas distintas

Em princípio, a Estação Gávea seria construída em dois níveis, de modo a ser a estação de integração entre as linhas 1 e 4 do metrô, permitindo aos usuários que ali trocassem de trem para seguir em direção à Barra, Ipanema, Botafogo, Centro, ou mesmo Tijuca (projeto de conexão Gávea-Estação Uruguaí, com fechamento do anel viário da Linha 1).

A importância de existirem dois níveis na Estação Gávea decorre exatamente da necessidade de trens oriundos de linhas distintas (Linha 1 e 4) poderem cruzar na referida estação, sem qualquer risco de colisão, permitindo que as Linhas operem de forma interligada, porém, independente.

Contudo, após a desfiguração da Linha 4, os agravados optaram arbitrariamente por construir a Estação Gávea em apenas um nível, criando necessariamente perigosos cruzamentos em Y, que deveriam ser evitados por dever de precaução. Além disso, a Estação Gávea acabou alocada como um ponto morto, anômalo, fora do percurso que liga o Jardim Oceânico ao Leblon.

No projeto original, constante do termo de concessão licitado, a Linha 4 foi projetada para permitir o cruzamento e transbordo em dois níveis, com a Linha 1 na estação Gávea, como se vê na imagem abaixo:



projeto original da Linha 4 pontilhado em azul claro (variante alternativa defendida por diversas associações de bairro, pontilhada em azul escuro) – projeto original do anel metroviário da Linha 1 pontilhado em laranja

Já no projeto alterado, após a escolha do Rio para sediar os Jogos Olímpicos, a estação Gávea torna-se um ponto semi desconectado do sistema metroviário, como se vê na imagem abaixo:

Localização das estações na Linha 4 do Metrô Rio

Nova linha ligará Ipanema à Barra da Tijuca e terá 6 estações



Fonte: Secretaria estadual de Transportes

Arte/G1

(projeto modificado pelo Estado)

Observando atentamente a imagem acima, verifica-se além do despropósito desta mudança irracional, a introdução de um triângulo que inexistia no projeto original, formado pelos trilhos em um trecho entre a Estação Gávea, São Conrado e Antero de Quental. Nos vértices deste triângulo existem cruzamentos em Y.

D) Riscos de cruzamentos em Y

Cruzamentos em Y, em termos bastante claros, representam pontos de convergência e intercessão entre os trilhos oriundos de duas direções diferentes. Tal intercessão, em razão do risco de colisão de trens neste ponto, deve ser evitada sempre que possível. Nenhum sistema é a prova de falhas, sejam elas humanas ou técnicas, como nos ensinou a engenharia de aviação. Por isso, sistemas seguros são aqueles que possuem redundâncias e foram projetados de forma a minimizar ao máximo possível os riscos decorrentes destas falhas.

Com o perdão da obviedade, metrô é um sistema de transporte de pessoas em larga escala. A segurança máxima é requisito essencial e primordial, tal qual aviões, navios e trens. Por isso, escolher por um traçado que aumenta consideravelmente o risco de acidentes graves é ilícito, ilegítimo e ultrapassa os limites da discricionariedade administrativa. Dispor sobre o risco à vida humana não está inserido na discricionariedade do administrador em nenhuma hipótese.

Ligações com cruzamento em Y, exatamente como a que foi recentemente implantada entre as Linhas 1 e 2, próximo da Central do Brasil, geram três tipos de problemas fundamentais. Todos estes problemas operacionais foram claramente verificados pelo Estado e pela Riotrilhos, após a implantação do cruzamento em Y nas Linhas 1 e 2:

- 1- Risco de colisão** entre trens oriundos de Linhas distintas, que passam a utilizar o mesmo leito de trilho após o local de cruzamento. Este risco simplesmente inexistiria caso o cruzamento fosse em nível, portanto, em trilhos distintos por todo o trajeto.

- 2- Redução da capacidade operacional** das Linhas, na medida em que o intervalo mínimo de segurança entre as composições (estimado em cerca de 2 minutos no limite de segurança) torna-se necessariamente o dobro nas extremidades das Linhas, em razão dos trens de Linhas distintas compartilharem o mesmo trilho. O intervalo aumentado entre

os trens (cerca de 4 minutos no limite de segurança) reduz a capacidade das Linhas nas suas extremidades, afetando a operação como um todo.

- 3- Risco de colapso do sistema** e maior complexidade da sua operação, na medida em que qualquer problema, defeito ou paralisação de trens em uma das Linhas afeta automaticamente a operação de todas as outras Linhas. Isto porque os trens compartilham os mesmos trilhos com as composições de outras Linhas. Logo, um problema originado em uma das linhas pode impactar todas as demais e paralisar a cidade inteira.

O mesmo problema se verificará em outro trecho, na extremidade sul da Linha, que também está sendo modificado para atender a nova e desfigurada Linha 4, como se demonstrará a seguir.

E) Estação General Osório 2. Ilegalidade na licença averbada e desperdício de recursos públicos.

O exemplo mais espantoso da forma de proceder dos agravados diz respeito à Estação General Osório em Ipanema, aquela que foi inaugurada sem estar pronta e terá de ser refeita logo depois de ficar pronta. Na verdade, duplicada.

A estação General Osório integra a Linha 1 do Metrô, como parada final, tendo sido inaugurada em 21 de dezembro de 2009, pelo então Presidente Lula em seus últimos dias de mandato, embora ainda estivesse sem condições operacionais.

Porém, desde 2010, a estação General Osório opera normalmente, ainda que jamais tenha sido requerida ou concedida licença ambiental para sua operação. Para a sua construção, contudo, foi requerida e concedida, em 08 setembro de 2009, licença ambiental de instalação.

Esta licença autorizou as obras do seguinte trecho da Linha 1 do Metrô: “**entre a estação Siqueira Campos e a Praça General Osório**”, trecho que liga Copacabana à Ipanema. Tal trecho, saliente-se, pertence à Linha 1 e naquela ocasião não guardava **nenhuma relação com a linha 4**.

Portanto, o licenciamento ambiental da estação General Osório foi incluído, como não poderia ser de outra forma, no escopo do licenciamento da extensão da Linha 1 do Metrô, da qual foi projetada para ser estação final. Abrimos um parêntese para observar a completa falta de planejamento do Estado réu: linhas de metrô são obras que **nunca podem ser projetadas de forma a impedir a expansão futura do sistema metroviário**, pela singela razão de que a ocupação da cidade é um processo dinâmico que se modifica o tempo todo.

As obras de construção da Estação General Osório 1 foram realizadas pela empresa CBPO Engenharia (agravada e integrante do grupo Odebrecht), contratada pela Riotrilhos para esta empreitada.

Após a concessão da licença a conclusão das obras em 2009, com a posterior entrada em operação da Estação General Osório em 2010, o processo de licenciamento ambiental foi arquivado, pelo motivo óbvio de que havia sido encerrado, ao menos no que tange à instalação.

Não obstante, no dia 30 de maio de 2011, menos de dois anos após a conclusão das obras e início da operação da estação, a Riotrilhos requereu ao INEA a “**averbação**” da licença ambiental concedida em setembro de 2009, sob o argumento eufemístico de que iria realizar “**obras de expansão da Estação Metroviária de General Osório – Linha 1 e melhorias físicas e operacionais**”.

Antes de prosseguir, convém esclarecer o que significa “**averbação**” da licença ambiental, eis que o ato e suas hipóteses estão taxativamente elencados em Lei.

No Estado do Rio de Janeiro, o sistema de licenciamento ambiental foi regulamentado pelo Decreto Estadual 42.159 de 02 de dezembro de 2009.

Este decreto, que já era vigente ao tempo do requerimento de “**averbação**” formulado pela Riotrilhos, define o ato de “**averbação**” prevê taxativamente os casos em a licença ambiental pode ser “averbada”:

Art. 2º - Para efeito deste Decreto são adotados os seguintes instrumentos e definições:

IX – Documento de Averbação: ato administrativo mediante o qual o órgão ambiental altera dados constantes de Licença ou Autorização Ambiental.

Evidente que esta alteração não pode ser praticada em qualquer hipótese, em especial naquelas que acrescentam novos impactos significativos que deveriam ser licenciados de forma autônoma, sob pena de tornar o decreto ilegal e inconstitucional, eis que haveria inovação incompatível com as normas jurídicas de hierarquia superior.

Em outras palavras, não se pode alterar o objeto da licença para incluir algo que deveria ser objeto de licenciamento próprio. Tal manobra constitui burla tosca da exigência constitucional de licenciamento ambiental para projetos impactantes. Chega a ser incrível que tenha sido este o caminho escolhido pelos agravados.

Por estas razões, o próprio Decreto encarregou-se e elencar o **rol exaustivo de hipóteses que autorizam a averbação** da licença ambiental:

Art. 17 - As Licença Ambientais poderão ser averbadas para registro de alterações, quando cumpridos os requisitos exigidos pelo órgão ambiental previstos em regulamento específico, nas seguintes hipóteses:

I - Titularidade;

II - Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;

III - Endereço do representante legal do empreendimento ou atividade;

IV - Técnico responsável;

V - Condições de validade, com base em parecer técnico do órgão ambiental;

VI - Prorrogação do prazo de validade da Licença, nos casos previstos nos artigos 10, parágrafo único e 11, parágrafo único, deste Decreto;

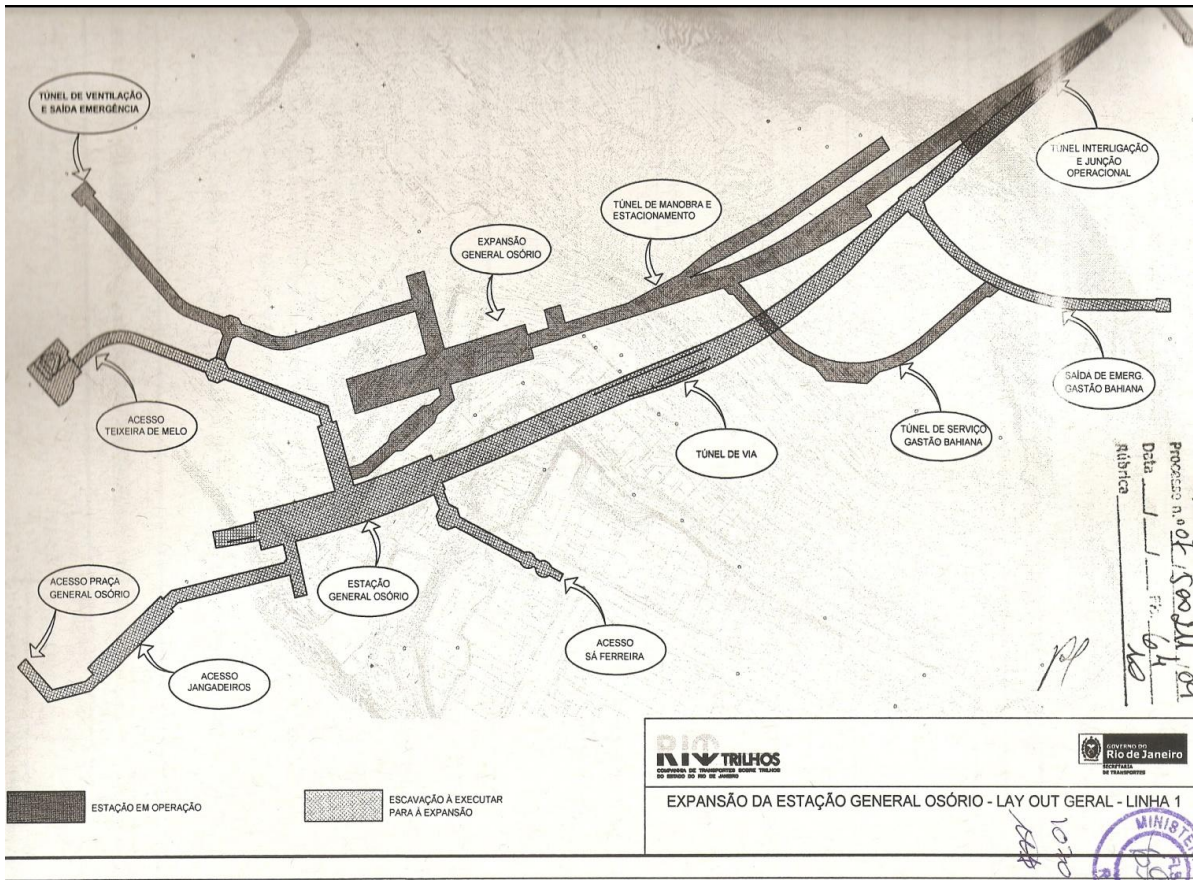
VII - Erro material na confecção do diploma;

VIII - Modificação da atividade, desde que não altere seu enquadramento na Tabela 1, tampouco altere o escopo da atividade principal nem a descaracterize.

Ocorre que o requerimento de “**averbação**” formulado pela Riotrilhos não se destinava a nenhuma das hipóteses acima elencadas. Isto porque, apesar da Riotrilhos utilizar-se do eufemismo “*obras de expansão da Estação Metroviária de General Osório – Linha 1 e melhorias físicas e operacionais*”, na verdade, **suas intenções eram muito mais ambiciosas do que uma simples expansão da estação já operacional da Linha 1.**

Basta examinar a “planta” conceitual do “projeto” (aspas porque, na verdade, (i) o “projeto” executivo está sendo elaborado ao mesmo tempo em que a obra é realizada e (ii) porque a legenda na “planta” está invertida em grosseiro erro material).

O simples exame visual permite concluir que a área a ser acrescida (em cinza escuro) possui no mínimo as mesmas dimensões que estação original (em cinza claro):



Como se observa, será construída uma nova plataforma de embarque e desembarque, nova saída de emergência, novos túneis para a chegada e saída dos trens, novos túneis de serviço, novos túneis de manobra, em outras palavras, praticamente tudo que configura uma nova estação, ao lado da recentemente construída.

Não apenas isso. As plataformas atenderão Linhas diferentes do Metrô. A estação General Osório, na verdade, deixa de ser uma só, havendo uma divisão clara, que caracteriza de fato duas estações (General Osório 1 e 2), ainda que estejam situadas na mesma região. Parece desperdício, falta de planejamento mínimo e é precisamente isto, pelas razões que serão expostas mais adiante.

Pergunta-se então, porque o INEA decidiu licenciar a construção de algo deste porte, com impactos significativos, por meio de uma simples “**averbação**” (claramente ilegal) da licença anteriormente concedida para uma estação que já estava pronta, acabada e operacional?

A resposta, mais uma vez, está confessadamente no calendário olímpico.

O Ministério Público notificou para prestar depoimento, o Diretor de Engenharia da Riotrilhos, Sr. Bento José de Lima. Seu depoimento confirma que a “**averbação**” da licença ambiental concedida anos antes está diretamente relacionada ao cronograma olímpico:

“Sobre a estação de General Osório, indagado sobre a razão pela qual o projeto hoje em execução foi incluído no licenciamento ambiental existente desde a sua construção como estação da linha 1, respondeu que **a razão principal é o prazo para conclusão da execução**. Esclarece que a licença ambiental utilizada estava vigente, bem como ainda em curso o contrato de construção da estação General Osório. Tal estação está em operação desde 2009, porém, restava executar uma passarela ligando-a à torre na parte superior do Morro do Cantagalo, obra que ainda depende da complementação do sistema viário na comunidade pelo PAC Pavão-Pavãozinho. **Caso a expansão da Estação General Osório tivesse que aguardar a conclusão do EIA/RIMA e do projeto básico da ligação Ipanema-Gávea (em fase de elaboração atualmente), sua conclusão alcançaria o final de 2017. Com o cronograma atual, antecipa-se a conclusão e início da operação experimental para dezembro de 2015.**”

Em outro trecho de seu depoimento, o Diretor de Engenharia da Riotrilhos informa porque a Estação General Osório, construída há menos de dois anos, não foi projetada para permitir a extensão da Linha 1 e muito menos a integração com a Linha 4 do Metrô:

“Perguntado sobre a razão da estação General Osório, na forma como hoje existe, não ter sido projetada para a expansão da Linha 1 e conexão com a Linha 4, respondeu que **a estação foi construída com o objetivo de ser uma estação final da linha 1 e que a linha 4 seria conectada à linha 1 em São João (Botafogo).**”

Já seria o bastante, mas há algo ainda mais constrangedor.

F) O risco estrutural a 290 residências em Ipanema – Ausência de Planejamento

Logo a seguir, o Diretor de Engenharia da Riotrilhos explica exatamente o espantoso motivo pelo não é possível prosseguir a expansão da Linha a partir da Estação General Osório, recém construída e operacional desde 2010:

“Esclarece também que existe um obstáculo técnico no prosseguimento da Linha pela estação general Osório na sua configuração atual, **consistente no risco que a obra poderia importar aos prédios vizinhos que abrigam cerca de 290 apartamentos.**”

Note-se o desperdício absurdo de recursos públicos. A Estação General Osório da Linha 1 foi construída e concluída há menos de dois anos. Estima-se que a sua construção tenha custado ao erário cerca de **R\$ 420 milhões de reais**, conforme amplamente noticiado nos meios de comunicação ao tempo de sua inauguração.

Porém, de acordo com o depoimento do Diretor de Engenharia da Riotrilhos, a estação não foi projetada para integrar-se à Linha 4, tampouco para permitir a expansão futura da Linha 1.

Na verdade, a própria Riotrilhos admite que qualquer prolongamento da **Estação General Osório, na forma como acabou de ser construída, colocaria em risco a estrutura de pelo**

menos 3 edifícios residenciais, que precisariam ser desapropriados ou interditados. No total, cerca de 290 apartamentos em Ipanema estariam em risco, impedindo a expansão futura do Metrô pelo caminho até aqui trilhado.

Por esta razão surreal, acrescida à alteração irracional do traçado feita pelo Estado, será necessário construir praticamente uma nova estação em General Osório. O custo financeiro desta nova estação foi objeto de termo aditivo ao contrato Riotrilhos com a empresa CBPO Engenharia Ltda., a mesma empresa que construiu a primeira estação de General Osório.

O valor deste aditivo, que não foi precedido de nova licitação, está inicialmente orçado em cerca de **R\$ 377 milhões de reais**, como publicado no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, edição de 14 de junho de 2011:

Secretaria de Estado de Transportes

ADMINISTRAÇÃO VINCULADA

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
COMPANHIA DE TRANSPORTES SOBRE TRILHOS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

EXTRATO DE TERMO ADITIVO

INSTRUMENTO: Termo Aditivo nº 1.028/1987.14. **PARTES:** Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - RIOTRILHOS e CBPO Engenharia Ltda. **ASSINADO:** 10/06/2011. **OBJETO:** Acrescer o valor de R\$ 366.772.076,75 (trezentos e sessenta e seis milhões, setecentos e setenta e dois mil setenta e seis reais e setenta e cinco centavos), para a execução dos serviços de Obras Civas, e de R\$ 10.767.997,69 (dez milhões, setecentos e sessenta e sete mil novecentos e noventa e sete reais e sessenta e nove centavos) para a execução dos serviços de

Fornecimento, Desmontagem e Montagem da Via Permanente, ambos atualizados para março de 2011, **relativos às obras de expansão da estação General Osório e do trecho da interligação da Linha 1 com a Linha 4**; Prorrogação do prazo de vigência contratual até 31/12/2013. **VALOR: R\$ 377.540.074,44 (trezentos e setenta e sete milhões, quinhentos e quarenta mil setenta e quatro reais e quarenta e quatro centavos).** **PRAZO:** Até 31/12/2013. **FUNDAMENTO:** Art. 65, inciso I, alínea "a" e art. 58, inciso I da Lei Federal nº 8.666/1993. **PROCESSO Nº E-10/400233/2011.**

Somando-se o valor da construção da estação General Osório, que atende à Linha 1, com a novo conjunto que será construído no mesmo local para atender a Linha 4, o valor total aproxima-se de **R\$ 800 milhões**. Praticamente **o mesmo orçamento que será gasto para a reconstrução do Maracanã.**

Ou quase o dobro do que foi gasto para a construção da “Cidade da Música” na Barra da Tijuca, obra iniciada e depois praticamente abandonada pelo Poder Público municipal, por considerá-la um monumento ao desperdício. Convenhamos, não somos tão ricos para concordar com semelhante desperdício, fruto de completa ausência de planejamento.

G) O impacto omitido ao INEA - A interrupção do serviço de metrô nas Estações General Osório e Cantagalo.

Mas este não é o único prejuízo à sociedade, nem mesmo o mais importante para os moradores e usuários do Metrô. Em razão da nova construção, a estação General Osório recém inaugurada, será interditada aos usuários do Metrô por **pelo menos um ano.**

Aliás, não apenas a estação General Osório, mas também a estação Cantagalo da Linha 1 será interditada por período semelhante em razão da mesma obra. Esta informação consta do depoimento do Diretor de Engenharia da Riotrilhos.

“Durante cerca de um ano, a estação General Osório e Cantagalo não poderão ser utilizadas pelo público em razão das obras.”

Não resta dúvida de que a interdição de duas estações da Linha 1 do Metrô, por pelo menos um ano, é um impacto negativo absolutamente relevante e que deveria ser considerado em qualquer licenciamento ambiental digno deste nome.

Porém, a **“averbação”** da Licença Ambiental concedida para a construção da estação General Osório original, em momento algum considerou a existência deste impacto. Isto porque ele **foi omitido pelo requerente da “averbação”**, como se não existisse.

Quando requereu a “averbação” da licença anterior, a Riotrilhos foi notificada pelo INEA a descrever minimamente os impactos que seriam gerados e as medidas de controle que seriam adotadas. Porém, ao atender esta notificação apresentando uma peça de mais 50 folhas, a Riotrilhos **“esqueceu-se”** de mencionar que as estações General Osório e Cantagalo ficariam fechadas por pelo menos um ano.

É como se os transtornos causados aos milhares de passageiros que as utilizam diariamente não fossem um impacto digno de registro.

Para explicar como o INEA pôde conceder esta “averbação” ilegal, foi notificado para prestar depoimento o Sr. Maurício Couto Cesar Junior, Chefe do Serviço de Licenciamento de Infraestrutura e Desenvolvimento da DILAN-Diretoria de Licenciamento do INEA. Seu depoimento demonstra como o INEA não foi informado corretamente:

“Indagado se os estudos técnicos e informações apresentadas relataram a necessidade de paralisação da Estação General Osório e Cantagalo durante um período das obras estimado em pelo menos um ano, respondeu que: **não, dentro da documentação apresentada não foi mencionada esta necessidade paralisação (...)**”

Na realidade, o INEA só tomou conhecimento desta paralisação no serviço das estações General Osório e Cantagalo, há poucos meses, quando foi alertado por representantes da AMAB - Associação de Moradores e Amigos de Botafogo. É o que admite o Chefe de Licenciamento do INEA:

“Relatou que há cerca de um mês realizou reunião sobre a Linha 4 solicitada por representantes da AMAB – Associação de Moradores e Amigos de Botafogo. Que nesta reunião, foram expostas algumas preocupações pelos representantes da AMAB: a) a não construção da Estação Gávea ou sua construção em apenas um nível; b) **a paralisação por cerca de seis meses da Estação General Osório**; c) a não inclusão da Linha 4 nos encargos assumidos com o COI para a realização do Jogos Olímpicos de 2016. Que o declarante **não tinha conhecimento destes fatos, razão pela qual comunicou à Presidência do INEA.**”

De posse desta informação fundamental e omitida pela Riotrilhos, indaga-se se o INEA revogou a “**averbação**” ilegalmente concedida. A resposta é negativa. O INEA limitou-se a pedir novamente explicações verbais à Riotrilhos, sem adotar qualquer providência realmente efetiva para sancionar o não atendimento da notificação expedida.

Ainda há outro risco que foi simplesmente desconsiderado pelo órgão ambiental.

H) Risco de cruzamentos em X

Em razão da construção de uma nova Estação em General Osório, menos de dois depois da inauguração da estação atual, também se fará necessário implantar cruzamentos em Y e até mesmo em X, entre General Osório e a Estação Cantagalo. Desnecessário dizer o quanto tais cruzamentos aumentam, de forma inútil e custosa, a complexidade e o risco à segurança do sistema.

Não foi dada publicidade, embora tenha sido requisitado pelo Ministério Público em mais de uma ocasião, a forma com que será possível fazer os trens das Linhas 1, 1-A (2) e 4, entrarem, manobram e saírem das Estações General Osório 1 e 2, em direção à estação Cantagalo. A única coisa que se sabe, admitida publicamente pelo Estado, é que haverá cruzamento em X. Convenhamos, é risco demais para dependermos apenas da fé da população na *notória competência* do Estado para gerir transporte público, objeto de problemas cotidianos de toda ordem.

No processo de licenciamento, é ônus do empreendedor demonstrar cabalmente, acima de qualquer dúvida que seu empreendimento é seguro para a população. Sendo o empreendedor um ente público, que integra a mesma estrutura do órgão licenciador, a este ônus constitucional somam-se todos os deveres e princípios limitadores da Administração Pública.

O Estado do Rio de Janeiro, em razão do lamentável e trágico sinistro, com vítimas fatais, ocorrido no sistema de bondes de Santa Teresa, deveria ter ciência de que planejamento preventivo rigoroso é a única forma de evitar acidentes previsíveis e evitáveis. Depois que eles ocorrem, apesar de serem indesejados, desculpas não surtem efeito algum sobre a realidade.

O Ministério Público, como está fartamente documentado nesta ação civil pública, cumpriu seu dever constitucional. Responsabilidades sobre eventos futuros, previsíveis, indesejáveis e evitáveis, estão sendo delimitadas neste preciso momento, neste processo.

Por todas estas razões, verifica-se que a “**averbação**” da licença ambiental (originalmente concedida para a construção da estação General Osório, integrante da Linha 1) de forma a permitir a construção de nova estrutura que atenda à Linha 4, é completamente **nula**.

Novamente para facilitar a compreensão, listamos as razões que impõem a **invalidação** do ato de “averbação” de licença ambiental, praticado pelo INEA:

- 1) O projeto em execução configura obra no mínimo equivalente aquela realizada e concluída (estação General Osório da Linha 1). Portanto, considerando seus impactos, sua execução deve ser precedida de licenciamento ambiental próprio.
- 2) Tratando-se de estação que servirá a Linha 4, seus impactos devem ser analisados em conjunto com os demais impactos da Linha 4, ainda não licenciada em toda sua extensão.
- 3) O ato de averbação de licença ambiental só pode ser autorizado nas hipóteses restritas do art. 17 do Decreto Estadual 42.159, não se enquadrando o caso concreto em nenhuma delas.
- 4) A requerente da averbação omitiu do órgão licenciador informação essencial sobre o maior impacto negativo da obra: a paralisação de duas estações da Linha do Metrô por pelo menos um ano.
- 5) A “averbação” importa no gasto adicional de cerca de R\$ 377 milhões de reais em estação que foi concluída há menos de dois anos. Tal desperdício de recursos públicos constitui violação aos princípios constitucionais da eficiência e da moralidade administrativa. Eventual improbidade administrativa será apurada em sede própria pelas promotorias de Tutela Coletiva da Cidadania.
- 6) A estação General Osório, de acordo com o depoimento do diretor de Engenharia da Riotrilhos, foi projetada para ser estação final da Linha 1 e não para conectar-se à Linha 4. Logo sua licença ambiental não poderia ser “averbada” para esta finalidade. A maior evidência disso é que sua expansão, sem a construção de uma nova plataforma, poderia colocar em risco a estrutura de 290 apartamentos em 3 prédios vizinhos.
- 7) Todas estas mudanças também geram riscos aos sistema metroviário, sua capacidade e segurança, em razão da introdução de cruzamento em X entre a Estação General Osório e Cantagalo.

I) A resposta do Comitê Olímpico Internacional

Todas estas mudanças, aparentemente incompreensíveis e claramente ilegais, foram feitas sob o pretexto confesso de atender ao calendário olímpico. Ocorre que, segundo informado oficialmente pelo **COI**, a Linha 4 jamais foi integrante da proposta de candidatura do Rio de Janeiro à cidade-sede. E ainda que fosse, convém recolocar as coisas no seu devido lugar.

Este projeto tem seu custo total orçado em cerca de 7 Bilhões de reais. Este valor quase imensurável faz desta obra uma das mais caras já realizadas no Estado do Rio de Janeiro, senão a mais cara. Com orçamento semelhante, seria possível fazer **sete vezes a obra em curso no Estádio do Maracanã ou até 14 vezes a Cidade da Música**.

Portanto, o mínimo que o contribuinte deve esperar dos gestores deste empreendimento custeado pelo erário é que sua execução observe a normas legais e atenda suas necessidades de transporte público. Convenhamos que uma linha de metrô é uma obra que deve durar pelo menos 50 anos, ou seja, deve ser projetada para atender esta e as futuras gerações. É assim em qualquer metrô do mundo digno do nome.

Seria o caso de os agravados explicarem porque razão a Linha 4 do Metrô foi substancialmente modificada, seu licenciamento seguiu caminhos ilegais e erráticos, sob o pretexto confesso de atender o calendário de uma competição esportiva internacional que irá durar exatos **14 dias**.

Repita-se: 14 dias. Duas semanas em meados de 2016 estão servindo de justificativa para modificar de forma ilógica, ilegal e irracional um projeto bilionário, porém desfigurado, que será utilizado pela população carioca pelas próximas décadas.

Por estas razões, pedimos vênia para discordar completamente da decisão agravada, proferida no último dia 14 de dezembro de 2011, pelo juízo da 15ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro, que indeferiu o seguinte pedido LIMINAR.

II – PEDIDO LIMINAR

Em síntese, o pedido liminar formulado na petição inicial pode ser assim delimitado:

- a) A **suspensão das obras** de implantação da Linha 4 do Metrô, incluindo o trecho inicial (Jardim Oceânico – São Conrado - Gávea e a Estação General Osório), até que tenha sido concluído, de forma válida e legal, o processo de licenciamento ambiental da totalidade do projeto da Linha 4 do Metrô, cumpridas todas as etapas previstas nas normas vigentes, analisados e considerados todos os impactos conjuntamente produzidos pelo empreendimento e submetidas ao processo de licenciamento alternativas viáveis de traçado, localização das estações e canteiros de obras.

- b) A fixação de **multa diária** para o caso de descumprimento da liminar de valor não inferior a R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais), revertida ao Fundo Especial do Ministério Público – FEMP – criado pela Lei 1.183 de 27 de agosto de 1987.

A decisão que indeferiu o pleito liminar encontra-se transcrita na íntegra a seguir:

III - A DECISÃO AGRAVADA

"Cuida-se de ação civil pública através da qual o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro alega que houve mudança de cerca de 50% do traçado original da linha 4 do Metrô, sem prévio licenciamento ambiental, o que ocasionaria risco de dano ao meio ambiente e à ordem urbanística. Pugnou pelo deferimento de tutela antecipada para suspensão das obras de implantação da linha 4 do Metrô até que tenha sido concluído o processo de licenciamento ambiental da totalidade do projeto. Regularmente intimado, o Estado manifestou-se sobre o

pedido liminar. Argumenta, em resumo, que os trechos das obras ora em curso estão devidamente licenciados e os demais, que virão a ser posteriormente executados, serão objeto de prévio licenciamento ambiental, mediante o cumprimento de todas as etapas previstas em lei para que tal resultado ocorra. DECIDO. Com efeito, restou incontroverso que houve alteração no projeto original por opção da Administração Pública no exercício do poder discricionário. Se a escolha atende ou não ao 'melhor interesse público' é questão de mérito e será analisada no momento oportuno, após regular instrução probatória. Nesta oportunidade a presente decisão deve ater-se ao pedido liminar de paralisação das obras até que seja concluído o processo de licenciamento ambiental da totalidade do projeto da linha 4 do Metrô. O exame da liminar requerida exige, como qualquer cautelar, os requisitos da plausibilidade e da urgência e, no entender do Juízo, aí na linha indicada pelo Código de Processo Civil de Portugal, e, entre nós, por R. Reis Fried, o denominado *periculum in mora inverso*. É certo - assim na esteira de orientação do Ministro Sepúlveda Pertence na Suspensão de Segurança 846, em julgamento unânime do agravo regimental pelo Pleno da Suprema Corte - que o requisito da plausibilidade exige do julgador exame sumário do *meritus causae*. Na espécie, outrossim, entendo ausentes os requisitos para o deferimento da medida pleiteada, ao menos em juízo de cognição sumária. Os documentos anexados à manifestação do Estado demonstram que, não obstante a existência de alteração no traçado original do projeto de integração entre as linhas 1 e 4 do Metrô, as obras em curso estão devidamente licenciadas e relacionam-se com a implantação da primeira etapa da linha 4 (Jardim Oceânico - S.Conrado -Gávea) bem como expansão e melhorias físicas e operacionais da Estação General Osório. Quanto à alegação de que, mesmo o trecho do Jardim Oceânico/Zona Sul foi completamente alterado, conforme narrativa de fls. 06 da inicial, referida matéria é eminentemente técnica, dependendo de regular instrução probatória para a sua demonstração uma vez que o Estado nega qualquer alteração neste trecho (fls. 364). No tocante ao traçado impugnado através da presente ação (integração das linhas 1 e 4) informa o ente público que referidas obras só terão início após a obtenção da licença de instalação, que deve ser precedida de licença prévia (LP), EIA, RIMA e discussão do projeto em audiência pública, exatamente como informado pelo M.P. na petição de fls. 330/337. Conclui-se, portanto, pela ausência de *fumus boni iuris* e *periculum in mora* para a paralisação de obras que estão sendo realizadas no traçado integrante original, não abrangido pelas modificações introduzidas pelo termo aditivo. Tal circunstância descaracteriza a alegada 'teoria do fato consumado' porquanto a continuidade do projeto depende da regular obtenção de licença para que o primeiro réu efetive a integração entre as linhas 1 e 4. Na hipótese, não vislumbro neste Juízo de delibação suficiente densidade nos alegados

fundamentos dos requisitos da plausibilidade e da urgência para deferimento da tutela, quer pelo que na inicial consta como possibilidade de lesão, ou suficiente probabilidade de lesão ao meio ambiente e à ordem urbanística, até porque, repise-se, trata-se de trechos previamente licenciados. Outro requisito se verifica ocorrente. É o do periculum in mora inverso, ou seja, da proporcionalidade entre o provimento pretendido e o valor posto em debate. A concessão da liminar se afiguraria bem mais gravosa do que seu deferimento. E isto porque as obras em andamento são justamente aquelas necessárias ao início e fim da nova linha, cujas alterações acaso existentes, repise-se, deverão ser objeto de apuração após regular instrução probatória, afastando um dos requisitos indispensáveis ao deferimento da tutela antecipada, qual seja, o da verossimilhança das alegações. A paralisação, ao revés, acarretará prejuízo ao erário, porquanto a licença para implantação da primeira etapa da linha 4 foi concedida em 19.03.2010 e a obra encontra-se em estágio adiantado, conforme se verifica das fotografias anexadas. A licença para complementação das obras no trecho entre a estação Siqueira Campos e Praça General Osório foi concedida há mais de dois anos (fls. 389), não sendo razoável, igualmente, sua paralisação após tal lapso temporal. Ademais, eventual avanço do projeto sobre o trecho alterado pelo termo aditivo poderá acarretar a paralisação dos trabalhos, neste ponto, até que o réu obtenha, efetivamente, a licença requerida em 26.05.11, conforme noticiado pelo ente público às fls. 367. Ante tais considerações, indefiro o pedido liminar. Citem-se os réus para contestar o feito."

Esta a decisão contra a qual o Ministério Público interpõe o presente recurso. Desde logo, se requer sejam suspensos os efeitos da decisão recorrida de forma a suspender a progressão das obras da linha 4 e prevenir a consumação de danos, até o julgamento do agravo, dando-lhe provimento para conceder a medida liminar.

Para melhor compreensão da matéria devolvida ao órgão *ad quem*, passamos a dissecar os fundamentos da decisão recorrida, separando os requisitos para concessão da liminar:

IV – FUMUS BONI IURIS

A) As licenças ambientais inválidas

O primeiro fundamento empregado na decisão agravada para sustentar a ausência de fumus boni iuris, diz respeito à manifestação do Estado do Rio de Janeiro, que demonstraria a circunstância das obras possuírem licença, ainda que parcial:

“Na espécie, outrossim, entendo ausentes os requisitos para o deferimento da medida pleiteada, ao menos em juízo de cognição sumária. Os documentos anexados à **manifestação do Estado** demonstram que, não obstante a existência de alteração no traçado original do projeto de integração entre as linhas 1 e 4 do Metrô, as obras em curso **estão devidamente licenciadas** e relacionam-se com a implantação da primeira etapa da linha 4 (Jardim Oceânico - S.Conrado -Gávea) bem como expansão e melhorias físicas e operacionais da Estação General Osório.” *(sem grifo no original)*

Com a *vênia* devida, a própria petição inicial informa que tais obras, (i) construção do trecho da Linha 4 entre Jardim Oceânico e Gávea (ii) construção de nova estação em General Osório, possuem licença ambiental.

A questão trazida pelo Ministério Público ao Poder Judiciário reside justamente na circunstância de que **tais licenças possuem vícios insanáveis**, de forma que **jamais poderiam autorizar o início das obras**.

Tais vícios estão retratados na petição inicial, instruída por farta e ampla prova documental colhida em inquérito civil, também trazidos aos autos deste recurso.

Ocorre que o juízo *a quo* não dedicou uma linha da decisão agravada à análise destes vícios, tampouco à prova documental que os demonstram, trazida pelo autor. Como se observa da leitura do trecho acima, a decisão agravada limitou-se a informar genericamente que o réu demonstrou a existência de licenças, circunstância que a própria inicial já havia afirmado.

Por esta razão, somos obrigados a repisar os vícios constantes das licenças e as provas que os demonstram. Iniciamos pela licença “averbada” para a reconstrução da Estação General Osório em Ipanema:

B) A impossibilidade de “averbação” da licença para uma estação já pronta e operacional, para a construção de uma nova estação metroviária

Como fora esclarecido na inicial, a estação General Osório teve sua licença de instalação concedida com base no projeto construído e inaugurado em 2009. Tanto é assim que a estação tornou-se operacional desde 2010, atendendo a uma parcela importante dos usuários do metrô.

Portanto, o licenciamento ambiental da estação General Osório foi incluído, como não poderia ser de outra forma, no escopo do licenciamento da extensão da Linha 1 do Metrô, da qual foi projetada para ser a estação final.

Ocorre que no dia 30 de maio de 2011, a Riotrilhos requereu ao INEA a ‘**averbação**’ da licença ambiental concedida em setembro de 2009, sob o argumento de iria realizar ‘**obras de expansão da Estação Metroviária de General Osório – Linha 1 e melhorias físicas e operacionais**’.

A averbação é um procedimento legal cujas hipóteses de plausibilidade estão taxativamente apontadas no Decreto Estadual 42.159 de 02 de dezembro de 2009:

“Art. 17 - As Licença Ambientais poderão ser averbadas para registro de alterações, quando cumpridos os requisitos exigidos pelo órgão ambiental previstos em regulamento específico, nas seguintes hipóteses:

I - Titularidade;

II - Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;

- III - Endereço do representante legal do empreendimento ou atividade;
- IV - Técnico responsável;
- V - Condições de validade, com base em parecer técnico do órgão ambiental;
- VI - Prorrogação do prazo de validade da Licença, nos casos previstos nos artigos 10, parágrafo único e 11, parágrafo único, deste Decreto;
- VII - Erro material na confecção do diploma;
- VIII - Modificação da atividade, desde que não altere seu enquadramento na Tabela 1, tampouco altere o escopo da atividade principal nem a descaracterize.”

A natureza das modificações averbadas, contudo, não se encaixam em nenhuma das hipóteses acima elencadas.

A Riotrilhos está instalando uma estrutura de porte equiparável à estação General Osório já existente. Trata-se, sob diversos ângulos, de uma nova estação, que custará ao erário quantia quase equivalente a que foi gasta na construção da primeira estação recentemente concluída (cerca de 400 milhões de reais cada uma).

Não obstante, o Estado vale-se da circunstância de as estações General Osório 1 e 2 situarem-se na mesma região e possuem interligação subterrânea, para argumentar que na verdade estaria promovendo apenas sua “*expansão e melhoria*”. Este argumento foi integralmente acolhido pela decisão agravada e passou a integrar seus fundamentos.

Apesar disso, é óbvio que as mudanças aprovadas ultrapassam a mera “*expansão e melhoria*”. Um projeto da mesma magnitude física e orçamentária da estação original não pode ser

considerado senão uma duplicação que descaracteriza completamente o projeto original, implicando em novos riscos e impactos que jamais haviam sido avaliados no processo de licenciamento original.

Tais impactos nunca foram avaliados, pela simples razão de que o licenciamento original nunca previu que a estação General Osório teria de ser duplicada, menos de dois após ter sido concluída e inaugurada, face o grave erro de planejamento que antecedeu a sua construção ao não prever o risco estrutural a 290 apartamentos em 3 edifícios do bairro de Ipanema.

A averbação é um instrumento valioso que visa não engessar os empreendimentos, nem tornar pequenas modificações excessivamente burocratizadas. Contudo, a sua utilização não pode se dar ao arrepio da própria finalidade do licenciamento ambiental, este sim instrumento constitucional e verdadeira garantia da sociedade.

Observe-se a fotografia trazida aos autos pela própria empresa CBPO Engenharia Ltda. (integrante do grupo Odebrecht), agravada e contratada para executar a nova estação em General Osório. Impossível considerar que obra desta dimensão é mera melhoria ou modificação suscetível de “averbação” da licença anterior:



Tal entendimento não é aceitável. Ignorar a diferença fundamental entre uma mera averbação e a concessão de nova licença para empreendimento de porte similar ao que foi originalmente licenciado equivale a relegar toda a estrutura e importância do licenciamento ambiental para a preservação do meio ambiente a menos do que nada.

Mais do que isso. Ainda que tal averbação que inova completamente o objeto da licença fosse aceita, seria absolutamente inaceitável a circunstância de que os impactos mais significativos desta nova obra foram pura e simplesmente omitidos pelo requerente da averbação (Riotrilhos) ao órgão ambiental (INEA), ambos integrantes do Governo do Estado, como se não existissem.

Mas existem.

O prejuízo ao erário de cerca de 400 milhões de reais, por mais incrível quanto possa parecer, não é o único prejuízo à sociedade, nem mesmo o mais importante para os moradores e usuários do Metrô.

Em razão da nova construção, a estação General Osório recém inaugurada, será interditada aos usuários do Metrô por pelo menos um ano. Aliás, não apenas a estação General Osório, mas também a estação Cantagalo da Linha 1 será interditada por período semelhante em razão da mesma obra. Esta informação consta do depoimento do Diretor de Engenharia da Riotrilhos, ao qual a decisão agravada nem faz menção.

“Durante cerca de um ano, a estação General Osório e Cantagalo não poderão ser utilizadas pelo público em razão das obras.”

Não resta dúvida de que a interdição de duas estações da Linha 1 do Metrô, por pelo menos um ano, é um impacto negativo absolutamente relevante e que deveria ser considerado em qualquer licenciamento ambiental digno deste nome.

Porém, a “**averbação**” da Licença Ambiental concedida para a construção da estação General Osório original, em momento algum considerou a existência deste impacto. Isto porque ele **foi omitido pelo requerente da “averbação”**, como se não existisse.

Quando requereu a “averbação” da licença anterior, a Riotrilhos foi notificada pelo INEA a descrever minimamente os impactos que seriam gerados e as medidas de controle que seriam adotadas. Porém, ao atender esta notificação apresentando uma peça de mais 50 folhas, a Riotrilhos “esqueceu-se” de mencionar que as estações General Osório e Cantagalo ficariam fechadas por pelo menos um ano.

É como se os transtornos causados aos milhares de passageiros que as utilizam diariamente não fossem um impacto digno de registro.

Para explicar como o INEA pôde conceder esta “averbação” ilegal, foi notificado para prestar depoimento o Sr. Maurício Couto Cesar Junior, Chefe do Serviço de Licenciamento de Infraestrutura e Desenvolvimento da DILAN-Diretoria de Licenciamento do INEA. Seu depoimento demonstra como o INEA não foi informado corretamente:

“Indagado se os estudos técnicos e informações apresentadas relataram a necessidade de paralisação da Estação General Osório e Cantagalo durante um período das obras estimado em pelo menos um ano, respondeu que: **não, dentro da documentação apresentada não foi mencionada esta necessidade paralisação (...)**”

Na realidade, o INEA só tomou conhecimento desta paralisação no serviço das estações General Osório e Cantagalo, há poucos meses, quando foi alertado por representantes da AMAB - Associação de Moradores e Amigos de Botafogo. É o que admite o Chefe de Licenciamento do INEA:

“Relatou que há cerca de um mês realizou reunião sobre a Linha 4 solicitada por representantes da AMAB – Associação de Moradores e Amigos de Botafogo. Que nesta reunião, foram expostas algumas preocupações pelos representantes da AMAB: a) a não construção da Estação Gávea ou sua construção em apenas um nível; b) **a paralisação por cerca de seis meses da Estação General Osório**; c) a não inclusão da Linha 4 nos encargos assumidos com o COI para a realização do Jogos Olímpicos de 2016. Que o declarante **não tinha conhecimento destes fatos, razão pela qual comunicou à Presidência do INEA.**”

Ainda há outro impacto que também não foi informado pelo requerente da averbação da licença. A omissão desta vez se refere à modificação do trecho entre as estações General Osório 1 e 2 e a estação Cantagalo, introduzindo cruzamentos em X que aumentam exponencialmente o risco à segurança operacional do sistema metroviário.

Tais riscos foram detalhados acima na síntese da demanda coletiva (tópico I, letra i).

Cumprе lembrar que a Constituição, no artigo 225, parágrafo 1º, inciso IV, estabelece que incumbe ao empreendedor o ônus de demonstrar, acima de qualquer dúvida, que os impactos de determinado empreendimento são aceitáveis, dentre eles certamente os riscos à segurança da pessoas:

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:

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, **estudo prévio de impacto ambiental**, a que se dará publicidade;

Por todas estas razões, verifica-se que a “**averbação**” da licença ambiental (originalmente concedida para a construção da estação General Osório, integrante da Linha 1) de forma a permitir a construção de nova estrutura que atenda à Linha 4, é completamente **nula**.

Lamentavelmente, nenhuma destas razões foi objeto da decisão agravada.

C) Os vícios da licença utilizada para a construção do trecho Jardim Oceânico-Gávea

A invalidade dessa licença é averiguada em dois quesitos distintos:

- 1- A **caducidade da licença** prévia concedida em 2004.
- 2- A **impossibilidade de fracionar o objeto do licenciamento**. Necessidade de avaliar a totalidade dos impactos do projeto da linha 4 no EIA/RIMA, mesmo no licenciamento de um trecho parcial.

Começemos pelo mais óbvio.

D) A caducidade da licença prévia concedida em 2004

Outro vício, informado na petição inicial e demonstrado por prova documental, sobre o qual a decisão agravada passa ao largo, é a caducidade da licença prévia utilizada para dar início prematuro às obras da Linha 4.

Relembremos que no dia 05 de agosto de 2004 foi expedida a Licença Prévia para a Concessionária Rio-Barra, tendo como objeto os projetos da Linha 4 nos seguintes locais: “**entre a Rua Padre Manoel França, na Gávea, e o Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, passando por São Conrado**”.

A licença prévia não autoriza a instalação do projeto, mas tão somente o desenvolvimento de projetos em nível de detalhamento necessário para se requerer, **no prazo de dois anos**, a posterior licença de instalação.

Portanto, a licença prévia concedida possuía **prazo de validade que iria expirar no dia 05 de agosto de 2006**, conforme explicitado no corpo da própria licença.

Tanto é assim, que no dia 03 de maio de 2006, próximo da caducidade da licença, a Secretaria de Meio Ambiente notificou a Concessionária Rio-Barra para que esclarecesse *“formalmente a intenção de dar continuidade ao processo de licenciamento nº E-07/203044/04, referente à implantação da Linha 4 do Metrô - Etapa 1, **face ao tempo decorrido desde a abertura do processo e a falta de pronunciamento quanto ao atendimento das restrições para a obtenção da Licença de Instalação requerida**”*.

Na mesma notificação, a Concessionária Rio-Barra foi advertida que o não atendimento *“acarretará no **arquivamento do processo** até nova solicitação pela empresa”*.

A Concessionária Rio-Barra respondeu à notificação informando que em razão da *“penúria financeira”*, não havia verba prevista no orçamento para a implantação da Linha 4 do Metrô. Desta forma, concluíram sua resposta ao órgão ambiental da seguinte forma:

*“Reconheçamos, no entanto, que não faria sentido, diante do quadro atual, insistirmos na obtenção da Licença de Implantação. Pelo exposto, **solicitamos a V. Sas. que arquivem nosso processo** e, tão logo o cenário financeiro do Estado se modifique, voltaremos à presença da FEEMA para solicitar novamente a concessão dos documentos legais necessários à implantação das obras”*.

Por esta razão, a **Licença Ambiental Prévia concedida perdeu sua validade no dia 05 de agosto de 2006 e o processo de licenciamento foi formalmente arquivado no órgão licenciador.**

A existência de prazo extintivo, previsto no corpo da própria licença, não constitui mera filigrana. Como se sabe, a existência de prazos previstos nas normas legais e regulamentares, que limitam de forma temporal o exercício de determinado direito, possuem consequências jurídicas inafastáveis, quando o lapso de tempo expira sem que o direito tenha sido exercido pelo seu titular.

Não é lícito ao titular do direito postergar o lapso extintivo indefinidamente, sob pena do prazo não ter nenhuma consequência jurídica. Prazos legais e administrativos não são facultativos. Sua observância é obrigatória. Além disso, é dever do órgão público, no caso o INEA, determinar o reinício do processo de licenciamento, cumprindo-se novamente as etapas legais, quando determinada licença caducou.

Salientamos que o processo de licenciamento arquivado pela caducidade da licença e por pedido do próprio empreendedor, permaneceu nos arquivos até outubro de 2009, mais exatamente logo depois que o Rio de Janeiro foi escolhido para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Como se sabe, isto não é coincidência.

No dia 21 de outubro de 2009, a Concessionária Rio-Barra solicitou o desarquivamento do processo e a concessão da Licença de Instalação, informando que a emissão desta licença *“voltou a ser premente pelo interesse do Poder Concedente em implantar a Linha 4 do Metrô, a começar por sua etapa 1, Jardim Oceânico/Gávea, considerando a sua importante contribuição ao êxito dos próximos eventos da **Copa da Mundo de Futebol (2014) e da Olimpíadas (2016)**”*.

No mesmo documento, a Concessionária Rio-Barra manifestou sua urgência com franqueza perturbadora:

“Para alcançar-se este objetivo em tempo hábil, torna-se necessária uma estreita conjugação de esforços entre o INEA, a Concessionária Rio-Barra e principalmente os órgãos municipais e estaduais envolvidos.”

Esta “*estreita conjugação de esforços*” entre o requerente da licença e o órgão licenciador começou por desconsiderar a circunstância de que a licença ambiental prévia já havia **caducado e perdido a validade há mais de três anos**.

Também foi desconsiderada a circunstância de que as restrições e exigência formuladas pelo órgão licenciador na autorização anterior, não haviam sido inteiramente atendidas, como admitiu a Concessionária Rio-Barra no seu novo requerimento.

O órgão licenciador continuou “*conjugando esforços*”. No dia **19 de março de 2010**, sem que tenha havido novo EIA/RIMA, nova audiência pública, rigorosamente nada que seria exigível para um processo de licenciamento que permaneceu arquivado por mais de 3 anos, o INEA concedeu Licença Ambiental de Instalação para o trecho entre Jardim Oceânico-Gávea da Linha 4.

Ocorre que esta nova licença jamais poderia ter sido concedida, conforme rito determinado pelas leis de licenciamento ambiental. Isto porque a licença de instalação deve ser necessariamente precedida de licença prévia válida. E como se verifica, a licença prévia havia caducado quando a licença de instalação foi requerida e deferida.

As 3 modalidades de licenças ambientais (prévia, instalação e operação) têm sua função definida na resolução CONAMA nº 237/97:

“Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

I - Licença Prévia (LP) - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e

estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

Do mesmo modo, a licença de instalação:

II - Licença de Instalação (LI) - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;

Verifica-se, portanto, que a Licença Prévia tem por finalidade levantar os diversos fatores da localização e concepção do empreendimento, de forma a averiguar sua viabilidade e estabelecer requisitos à futura instalação.

Contudo, devido às constantes mudanças no ambiente e às inovações tecnológicas que se sucedem em velocidade crescente, tais avaliações podem tornar-se imprecisas com o decorrer do tempo.

A título de exemplo, mencionemos a hipótese do licenciamento de uma grande instalação industrial, como uma usina nuclear ou uma indústria que gere resíduos perigosos. É evidente que as cautelas exigíveis para a concessão da licença de instalação ao empreendimento, as condicionantes da licença, variam sensivelmente no tempo.

Usinas ou indústrias que hoje seriam consideradas altamente nocivas e insuscetíveis de licenciamento pelos seus impactos inaceitáveis, eram licenciadas até pouco tempo. Cautelas e tecnologias que hoje são consideradas imprescindíveis sequer existiam há alguns anos.

Da mesma forma, o ambiente não permanece estático com o passar do tempo. Sobretudo, tratando-se de ambiente estritamente urbano e em permanente modificação, como o território da cidade do Rio de Janeiro que será cortado pelo projeto da Linha 4 do metrô. Os impactos ao meio

ambiente devem ser cotejados e estudados perante a realidade atual, sob pena dos estudos não passarem de ficção inútil.

Por isso o órgão competente estabelece prazos para as licenças, conforme art. 18 da resolução CONAMA 237/97:

Art. 18 - O órgão ambiental competente estabelecerá os **prazos de validade de cada tipo de licença**, especificando-os no respectivo documento, levando em consideração os seguintes aspectos:

I - O prazo de validade da Licença Prévia (LP) deverá ser, no mínimo, o estabelecido pelo cronograma de elaboração dos planos, programas e projetos relativos ao empreendimento ou atividade, **não podendo ser superior a 5 (cinco) anos**.

Atente-se que o prazo de validade da licença prévia foi fixado em 2 anos. Porém, ainda que tivesse sido fixado no máximo legal (**5 anos conforme acima previsto**), também teria expirado. Eis que a licença prévia foi concedida em **05 de agosto de 2004** e a licença de instalação somente foi requerida em **21 de outubro de 2009**.

Matemática básica, ignorada em prol da “*conjugação de esforços*” antes referida.

E não se diga que o prazo da licença prévia foi prorrogado, por qualquer motivo imaginário. Em primeiro lugar, porque não foi requerida, nem deferida a prorrogação. Mas ainda que tivesse sido, **o prazo da licença prévia não pode ultrapassar o limite máximo de 5 anos, incluindo eventual prorrogação**. É o que dispõe expressamente o parágrafo 1º do citado artigo 18:

§1º – A licença Prévia (LP) e a Licença de Instalação (LI) poderão ter os prazos de validade prorrogados, **desde que não ultrapassem os prazos máximos** estabelecidos nos incisos I e II.

Ora, sendo a licença de instalação vinculada às especificações e requisitos resultantes da licença prévia, não poderia o INEA ter concedido a licença de implantação, dada a natureza do empreendimento e a caducidade da licença prévia, sendo necessária a realização de novo EIA/RIMA.

Ocorre que o novo EIA/RIMA, atualmente submetido a novo processo de licenciamento ambiental, simplesmente não abrange o trecho entre Jardim Oceânico e Gávea, limitando-se mal e equivocadamente, a análise dos impactos do trecho entre Ipanema e a Gávea.

Nada disso foi considerado na decisão agravada.

Mas ainda há outro vício a invalidar a licença ambiental do trecho Jardim Oceânico-Gávea.

E) Impossibilidade de fracionamento do objeto da licença ambiental após a modificação do projeto da linha 4

A Licença utilizada para iniciar as obras com pressa olímpica mantém o mesmo objeto e local, anteriormente delimitados na licença prévia que havia caducado: “entre a Rua Padre Manoel França e o Jardim Oceânico – Gávea, São Conrado e Barra da Tijuca”.

Ocorre que o INEA, claramente afoito por conceder a licença de instalação o quanto antes, **não havia sido informado oficialmente por ninguém**, nem mesmo pela Concessionária Rio-Barra ou pela Secretaria Estadual de Transportes, que **o projeto da Linha 4 havia sido radicalmente modificado poucos dias antes**.

Como já exposto, no dia **25 de fevereiro de 2010**, o Estado do Rio de Janeiro e a Concessionária Rio-Barra ajustaram um “Termo Aditivo” ao contrato de concessão originalmente licitado e celebrado em 1998.

“Termo aditivo”, como já observado, não passa de eufemismo para um contrato novo, com objeto e condições inteiramente distintas das que foram licitadas e contratadas originalmente pelo Poder Concedente.

A mudança promovida no objeto da concessão modifica de forma radical o projeto que havia sido submetido ao INEA e licenciado afoitamente, por força do “*calendário olímpico*”.

Com o “Termo Aditivo”, a cláusula do objeto contratual passou a ter seguinte redação:

Parágrafo 1º - Os serviços serão prestados com a utilização da Linha 4 da rede metroviária, **assim entendida desde o trecho que se inicia na estação Jardim Oceânico, passando nas estações intermediárias de São Conrado, Jóquei, Bartolomeu Mitre, Jardim de Alah, Praça Nossa Senhora da Paz e integrando com a Linha 1 na estação general Osório.**

Esta mudança fez desaparecer da Linha 4 as estações Morro de São João (Botafogo), Humaitá e **Gávea**, sendo que esta última foi objeto da nova licença concedida pelo INEA, poucos dias depois. No lugar destas estações, apareceram as estações Bartolomeu Mitre, Jardim de Alah, Praça Nossa Senhora da Paz e General Osório.

Portanto, era evidente que inúmeras razões exigiam um novo processo de licenciamento, com todas as suas etapas previstas em lei, antes da autorização ambiental para o início de qualquer obra e da derrubada de 1660 metros quadrados de floresta na área de amortecimento do Parque Nacional da Tijuca, já autorizada pelo INEA.

Até porque o projeto cujos impactos haviam sido supostamente estudados por EIA/RIMA era substancialmente distinto daquele que hoje se pretende executar. Não é possível fracionar o objeto do licenciamento quando o todo mudou radicalmente. Os impactos globais não foram analisados nem

antes, nem agora, porque a pressa conduziu a um processo de licenciamento cujo início não guarda relação com o fim.

O metrô é um sistema de transporte interligado. Os impactos decorrentes de um trecho da malha metroviária carioca, resultarão em efeitos reflexos nos demais trechos. Por essa razão, não se pode compreender os impactos ambientais, principalmente no tocante a esfera urbanística, sem considerar o todo do projeto.

Sendo assim, mesmo se os trechos Jardim Oceânico – Gávea do projeto de 1998 e o de 2009 fossem exatamente iguais (o que não se verifica), seus impactos na esfera urbana não o seriam, pois dependem da configuração do resto da linha. Note-se que a mudança em cerca de 50% da configuração original da Linha 4 é matéria incontroversa e admitida na própria decisão agravada:

“Com efeito, restou incontroverso que houve alteração no projeto original por opção da Administração Pública (...)”

Não a toa, no processo de licenciamento do primeiro projeto, consta do parecer do INEA acerca do caso (integrante da fundamentação da concessão da licença prévia em 2004) diversas considerações acerca da totalidade do percurso da linha 4, ora na sua configuração original.

Todas as considerações acerca dos impactos que serão gerados sobre o trecho licenciado são codependentes do restante do traçado, não podendo, portanto, a nova licença ser fundada em um EIA/RIMA relativo a outro projeto, outro traçado, outra linha, outras conexões, tudo diferente.

Observe-se, para ilustrar esta questão, o panfleto oficial que conferiu publicidade à realização de audiência pública no processo de licenciamento ocorrido em 2003/2004. A audiência realizou-se no auditório do Planetário na Gávea, na noite do dia 14 de julho de 2004.

A Concessionária Rio-Barra e o órgão ambiental publicaram o edital da audiência pública nos meios de comunicação e confeccionaram milhares de folhetos explicativos ao público que foram distribuídos à população. Nestes folhetos, o projeto em discussão foi assim sintetizado:

“o projeto visa à construção de uma linha que começa no maciço do **Morro São João, no bairro de Botafogo, e vai até o Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, compreendendo a criação das estações de passageiros ‘Morro de São João’, ‘Humaitá’, ‘Gávea’, ‘São Conrado’ e ‘Jardim Oceânico’**; da subestação de São Conrado e dos Centros de Manutenção e de Controle Operacional. Esses dois últimos serão implantados nas proximidades da Estação Jardim Oceânico. O traçado completo se estenderá por cerca de 16,6 km.”

No mesmo documento, os réus tranquilizavam a população explicando que “*o trecho, objeto deste licenciamento, compreende uma parte do traçado contratual da Linha 4 do Metrô, não tendo sido, portanto, alterado o projeto original*”.

E logo a seguir apresentava um mapa conceitual do projeto da Linha 4, tal qual havia sido licitado e objeto do contrato de concessão original. Abaixo a imagem digitalizada desta página do explicativo produzido pelos réus:

EMPREENHIMENTO

A **Linha 4 do Metrô** caracteriza-se como um empreendimento de transporte de alta capacidade, pertencente à rede metroriária da cidade do Rio de Janeiro, destinado a atender à ligação da Zona Sul (Botafogo), área de urbanização consolidada, com a Barra da Tijuca (Jardim Oceânico), área de expansão urbana da cidade.

Aprovado pela Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - RioTrilhos, o projeto visa à construção de uma linha que começa no maciço do Morro São João, no bairro de Botafogo, e vai até o Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca,

compreendendo a criação das estações de passageiros 'Morro de São João', 'Humaitá', 'Gávea', 'São Conrado' e 'Jardim Oceânico'; da subestação de São Conrado e dos Centros de Manutenção e de Controle Operacional. Esses dois últimos serão implantados nas proximidades da Estação Jardim Oceânico. O traçado completo se estenderá por cerca de 16,6km.

O **trecho, objeto deste licenciamento**, compreende uma parte do traçado contratual da Linha 4 do Metrô, não tendo sido, portanto, alterado o projeto original.

A implantação está dividida em duas etapas:

- **ETAPA 1:** Gávea – Jardim Oceânico; objeto deste licenciamento.
■ ■ ■ ■ ■ **ETAPA 2:** Morro de São João – Gávea.

ETAPA 1 Extensão aproximada de 10 km Cerca de 60% do trecho total de 16,6 km



Com 90% do traçado escavado em rocha, a necessidade de desapropriações e as interferências socioeconômicas e ambientais na superfície estarão significativamente minimizadas.

O Metrô consiste na solução mais adequada – técnica, econômica e ambiental – para viabilizar o transporte de passageiros na interligação entre a Barra da Tijuca e a Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro.

Os benefícios resultantes são evidentes

Os usuários poderão se deslocar ao longo do trecho dentro de condições operacionais ideais, em termos de segurança e de elevado padrão de conforto, reduzindo o estresse causado pelas atuais condições de tráfego na área. A população residente nas Áreas de Influência e não usuária dos serviços também será beneficiada, em função das melhorias no trânsito e do aumento da qualidade ambiental da área.

Em julho de 2004, os técnicos da FEEMA (atual INEA) emitiram parecer favorável à concessão da licença ambiental prévia. Note-se que, desde a primeira página do parecer, resta evidente que os técnicos da FEEMA haviam analisado os impactos do projeto da Linha 4, tal qual foi licitado, contratado, dissecado no EIA/RIMA e, por fim, submetido ao debate e crítica da sociedade em audiência pública.

Tanto é assim que a descrição do projeto, constante do parecer da FEEMA, define a Linha 4 do Metrô da seguinte forma:

“A Linha 4 do Metrô caracteriza-se como um empreendimento de transporte de alta capacidade, destinado a atender à ligação da Zona Sul (Botafogo), área de urbanização consolidada, com a Barra da Tijuca (Jardim Oceânico), área de expansão urbana da cidade. **A ligação com o Centro da Cidade será realizada através de conexão com a Linha 1, pela Estação Morro de São João.**”

Mais adiante, os técnicos da FEEMA analisaram resumidamente a ligação entre a Gávea, o Humaitá e o Morro de São João, cujo local da estação já havia sido inclusive escavado em forma de caverna para estação ainda não implantada:

“A ligação entre a nova Estação Gávea e a garganta do Humaitá foi prevista ser feita por um longo trecho em curva, passando ao norte da área do Jardim Botânico, em túnel escavado no maciço rochoso, exceto em um pequeno trecho a ser escavado em solo na travessia do vale do rio Rainha, entre os morros Dois Irmãos e da Margarida.”

No trecho seguinte, os analistas técnicos da FEEMA discorrem sobre as quatro alternativas apresentadas pela Concessionária Rio-Barra, requerente da licença. É importante notar que **nenhuma das alternativas examinadas sequer considerava a ligação com a Linha 1 em Ipanema, Leblon ou Copacabana. Todas as alternativas, por razões óbvias, aproximavam a Linha 4 do Centro, ao invés de afastá-la:**

“A ligação entre a garganta do Humaitá e o ramo sul da Linha 1 poderia ser feito por qualquer uma de **quatro variantes** partindo de uma estação a ser

implantada, alternativamente, em duas posições excludentes, situadas respectivamente sob o Morro da Saudade (Humaitá I) ou sob o Morro do Martelo (Humaitá II). **Essas variantes chegariam as Estações Terminais a serem construídas em conexão com as Estações da Linha 1, Carioca (Morro de Santo Antônio), ou Flamengo, ou Botafogo ou no Morro de São João, junto à caverna já escavada para uma estação não implantada e que daria acesso da Linha 1 aos Shoppings Rio Sul e Off Price.**”

Com base neste parecer, no dia 28 de julho de 2004, a CECA deliberou pela expedição da Licença Prévia Ambiental para o trecho Jardim Oceânico-Gávea da Linha 4. A mesma licença que caducou dois anos depois.

Como se observa, a “*conjugação de esforços*” produziu resultados antijurídicos e ilícitos, do ponto vista legal e constitucional. Mas ainda há um aspecto essencial que deve ser especialmente sublinhado porque retrata perfeitamente a situação toda.

F) O EIA/RIMA supostamente extraviado no incêndio

Antes de expor as circunstâncias em que o EIA/RIMA da Linha 4 do Metrô foi simplesmente extraviado, é nosso dever expor a importância fundamental deste documento para o processo de licenciamento ambiental.

O EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impactos no Meio Ambiente são as peças mais importantes no processo de licenciamento ambiental e sua elaboração é obrigatória em casos potencialmente impactantes, como o presente.

Sabe-se que EIA / RIMAs são estudos caros, complexos e às vezes demorados. Mas são necessários. A demonstração de que os impactos do empreendimento são aceitáveis para o meio

ambiente, é um ônus constitucional e legal do empreendedor. Dispensá-lo deste ônus ofende o bom senso, mas não apenas isto. Ofende a Constituição e a legislação em vigor.

A Constituição da República dispõe no artigo 225, § 1º, inciso IV: para garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, incumbe ao Poder Público exigir estudo prévio de impacto ambiental para a instalação de obra potencialmente impactante, na forma da lei.

Portanto, a norma constitucional remete à legislação ordinária a tarefa de disciplinar a forma pela qual será exigido estudo prévio de impacto ambiental. Tal competência legislativa, até 1988 era exercida por decreto do Presidente da República. O Decreto 88.351/83 estabelecia no artigo 18, § 1º:

Art. 18 ...

*§ 1º - **Caberá ao CONAMA fixar os critérios básicos**, segundo os quais serão exigidos estudos de impactos ambientais para fins de licenciamento, contendo, entre outras, os seguintes itens...*

O mesmo decreto estabeleceu ainda autorização expressa para o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, expedir normas através de resolução. É o que consta do artigo 48 :

Art. 48 ...

O CONAMA, nos limites de sua competência poderá baixar as resoluções que julgar necessárias ao cumprimento deste regulamento.

O CONAMA é órgão superior da Administração Federal, criado em 1981 pela Lei 6.938/81. Este diploma legal atribuiu ao Conselho Nacional do Meio Ambiente a função de deliberar sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida (artigo 6º, inciso II). A Lei 6.938/81 estabelece ainda que compete ao CONAMA:

Art. 8º ...

*I - estabelecer, mediante proposta do IBAMA, **normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados** e supervisionado pelo IBAMA;*

Em 23 de janeiro de 1986, portanto antes da Constituição de 1988, o CONAMA exerceu esta competência normativa ao expedir a RESOLUÇÃO CONAMA nº 01/86.

Esta norma estabeleceu as definições, os critérios básicos e as diretrizes gerais para o uso e a implementação das avaliações de impacto ambiental, referindo-se expressamente aos EIA / RIMA (*vide* Resolução CONAMA nº 01/86 DOC. 21 em anexo).

A simples leitura da exposição de motivos da Resolução CONAMA nº 01, demonstra que se trata de norma com todas as características de espécie legislativa: generalidade, disposição em tese e efeitos erga omnes.

Note-se que o artigo 24, inciso VI da Constituição da República de 1988, estabeleceu que é competência concorrente da União Federal e dos Estados legislar sobre proteção do meio ambiente. No que toca ao EIA /RIMA, a União Federal já havia exercido esta competência legislativa através da Resolução CONAMA nº 01 de 1986.

Recepcionada pela Constituição como lei ordinária, a Resolução CONAMA nº 01/86 estabeleceu critérios básicos e as diretrizes gerais para o uso e a implementação das avaliações de impacto ambiental.

Ou seja, **a Resolução CONAMA nº 01/86 estabeleceu critérios mínimos para a exigência e elaboração de EIA / RIMA, que devem ser obedecidos nos processos de licenciamento ambiental realizados pela União e pelos Estados.**

O cerne da questão reside no artigo 5º da Resolução CONAMA, adiante transcrito:

Artigo 5º O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade ;

III - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;

IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.

O EIA/RIMA da Linha 4 do Metrô foi elaborado em 2003 e submetido à consulta e audiência pública em 2004. Portanto, seu escopo abrangeu o projeto original da Linha 4, que ligaria o Jardim Oceânico à Botafogo, na estação Morro de São João, com estações intermediárias em São Conrado, Gávea, Jóquei e Humaitá.

Agora, pergunta-se: como poderia o EIA atender aos requisitos mínimos exigidos, se o projeto que está sendo executado (Jardim Oceânico-General Osório) sequer existia ao tempo de sua elaboração?

Como poderia o EIA, elaborado em 2003, responder aos seguintes quesitos legais:

- (i) contemplar todas as alternativas de localização de projeto?
- (ii) identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade?

- (iii) definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto?
- (iv) considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade?

Como poderia o EIA atender seus requisitos legais mínimos, se o projeto atualmente em execução não havia sido sequer cogitado, quando da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental?

A resposta é óbvia. O EIA não atende a nenhum dos requisitos mínimos essenciais para permitir o licenciamento do projeto da Linha 4 do Metrô, na sua formatação desfigurada atual.

Aliás, o próprio INEA admite que o EIA anteriormente elaborado hoje está inteiramente defasado.

Quando o Chefe de Licenciamento do INEA foi indagado especificamente sobre o fato da Licença de Instalação para o trecho inicial da Linha 4 (Jardim Oceânico-Gávea) ter sido concedida sob circunstâncias diferentes das atuais, eis que o traçado previsto era diferente, e se esta mudança no projeto alteraria os impactos a serem considerados no licenciamento;

“respondeu que: sim, concorda que a alteração trará impactos diferentes, não avaliados, fazendo-se dessa forma necessário a apresentação de um novo Estudo de Impacto Ambiental para o trecho não contemplado anteriormente, devendo inclusive ser reavaliados impactos causados no trecho anteriormente licenciado.”

Mas ainda que o EIA atendesse aos requisitos mínimos legais, de nada adiantaria no caso concreto. Isto porque, segundo o INEA, o EIA/RIMA foi extraviado em circunstâncias realmente estranhas.

Com o intuito de verificar se o EIA/RIMA havia sido por ventura aditado, para contemplar os impactos das mudanças efetuadas no projeto da Linha 4, o Ministério Público requisitou ao INEA o envio de cópias do estudos.

No dia 08 de junho de 2011, o INEA respondeu ao Ministério Público, em ofício assinado pela sua Presidente Marilene Ramos, informando o que segue sobre o EIA/RIMA da Linha 4:

“Foi apresentado o Estudo Prévio de Impacto Ambiental – EIA e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA para a obra em questão, no entanto, **tendo em vista o incêndio ocorrido em 02/12/2002, no prédio da extinta FEEMA**, o Estudo Prévio de Impacto Ambiental – EIA e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA da obra em questão **foi extraviado, motivo pelo qual foi solicitada uma cópia à concessionária**, a qual será encaminhada a esta Promotoria posteriormente;”

Tal informação, absolutamente chocante e inusitada, dava conta de que o EIA/RIMA, peça obrigatória e essencial do processo de licenciamento estava desaparecido para o órgão licenciador desde 2002. Portanto, **há quase dez anos**.

Resta saber como o órgão ambiental licenciador pôde:

- (i) analisar o EIA/RIMA em 2003 ?
- (ii) disponibilizá-lo para consultas em 2004 ?
- (iii) submetê-lo à audiência pública realizada em 2004 ?
- (iv) conceder licença prévia em 2004 ?
- (v) conceder a licença de instalação em 2010 ?

Como pôde praticar todos estes atos, se a própria Presidência do INEA acreditava que o estudo essencial para o licenciamento **havia sido extraviado em um incêndio ocorrido em 2002?**

São perguntas que, a bem da verdade, não terão mais do que respostas constrangedoras. Mais sem dúvida cabe ao Poder Judiciário considerar estas indagações ao apreciar o presente recurso.

G) Síntese das razões que invalidam a licença utilizada para o trecho Jardim Oceânico - Gávea

Tratando-se de tema cuja complexidade demanda esforço para sua compreensão completa, relacionamos abaixo as razões pelas quais jamais poderia ter sido concedida a licença de instalação para o trecho 1 da Linha 4, em março de 2010. São as mesmas razões que hoje determinam a sua **invalidação**:

- 1) O projeto da Linha 4 submetido ao EIA/RIMA elaborado e apresentado em 2003 tornou-se diferente do que será executado em cerca de 50% da sua concepção.
- 2) Os impactos que foram debatidos e submetidos à audiência pública em julho de 2004, são referentes ao projeto anterior.
- 3) Nenhuma das alternativas de traçado estudadas e apresentadas à sociedade em 2004, guarda qualquer semelhança ou correlação com o novo traçado.
- 4) A licença ambiental prévia concedida pela FEEMA (atual INEA) em agosto de 2004, **perdeu validade em agosto de 2006**, ocasião em que a própria Concessionária Rio-Barra pediu o arquivamento do processo de licenciamento ambiental, deixando sua licença caducar.
- 5) A mudança no projeto foi omitida e o órgão licenciador não teve acesso formal a esta informação fundamental, pois não consta qualquer mudança no processo de licenciamento até a concessão da Licença de Instalação.

H) Interesse público e manifestações da coletividade

Ao negar o pedido liminar, a decisão agravada absteve-se de analisar as considerações e evidências de que os interesses público e social estão sendo desconsiderados, relegados a plano inferior, em detrimento dos interesses do calendário olímpico estabelecido por entidade estrangeira que obtêm lucros imensuráveis com a realização dos Jogos Olímpicos.

Em outras palavras: 14 dias no inverno de 2016 estão sendo utilizados como pretexto oficial, eis que constante de diversos documentos público incluindo a mudança no contrato de concessão, para determinar qual traçado atenderá aos anseios e interesses da população. A mesma população que efetivamente arcará com os custos ao erário desta obra bilionária e, ainda pior, terá de usá-la para se deslocar entre a Barra e o centro da cidade pelas próximas décadas.

A decisão agravada limitou-se a dizer o que segue sobre o interesse público explicitado na petição inicial:

Se a escolha atende ou não ao 'melhor interesse publico' é questão de mérito e será analisada no momento oportuno, após regular instrução probatória. Nesta oportunidade a presente decisão deve ater-se ao pedido liminar de paralisação das obras até que seja concluído o processo de licenciamento ambiental da totalidade do projeto da linha 4 do Metrô.

O Ministério Público não discorda que a questão de mérito somente deve ser apreciada de **forma definitiva** ao final. Porém, discordamos veementemente sobre a necessidade de se considerar o interesse público imediatamente, ao se decidir sobre a tutela de urgência, sob pena da *res publica* ser irremediavelmente perdida pela natural morosidade processual, apesar de tão clara e cristalina.

Em razão disto, e como ensina o consagrado professor Leonardo Greco, “muitas vezes, para proteger a eficácia da decisão final do processo, será necessário proteger o próprio direito material...”.

Logo, fica claro que também em relação a tutelas cautelares não se pode afastar questões de mérito do universo que deve ser observado a fim de julgar seu provimento ou não.

A teoria do direito administrativo vincula os atos do poder público a uma série de princípios constitucionais e normas limitadoras legais, cuja observância estrita é obrigatória a todo ato administrativo, podendo ser fundamento de controle jurisdicional dos mesmos.

O juízo reconhece tal possibilidade ao proclamar que “se a escolha atende ou não ao ‘melhor interesse público’ é questão de mérito e será analisada no momento oportuno”, mas se equivoca ao sequer considera-las na decisão a respeito da liminar.

O Ministério Público conta com o apoio do centenário Clube de Engenharia, de 16 associações de moradores, justamente dos bairros que serão diretamente beneficiados pela linha 4 do metrô, de movimento social apartidário e de extraordinário especialista em transporte metroviário cujo currículo dispensa qualquer apresentação.

Ora, se tais entidades são a favor do projeto original da linha 4, este fato constitui parte do *fumus*, isto é, corrobora a verossimilhança do pleito de que o primeiro projeto, tal como foi licitado pelo próprio Estado réu, é o que de fato atende ao interesse público, e não apenas ao calendário olímpico.

Por mais exaustivo que seja, somos obrigados a reproduzir de que forma o interesse público está documentado nos autos:

Mas não apenas o empreendedor possui deveres. Também o **órgão licenciador exerce o poder-dever** de (i) exigir a realização da audiência pública antes de decidir sobre o licenciamento pleiteado; (ii) considerar as manifestações recebidas na audiência pública em sua decisão final.

Como se observa facilmente, até este momento, a sociedade não foi convidada a exercer seus direitos de cidadania e opinar livremente sobre as modificações no traçado da Linha 4 do Metrô. Os empreendedores e o órgão licenciador estão em mora acentuada com seus deveres jurídicos, na medida em que as obras avançam em ritmo acelerado.

Para tentar possibilitar ainda que precariamente o exercício este direito, o Ministério Público decidiu fazer o que o INEA ainda não havia feito antes de revalidar uma licença caduca. Procurou as Associações de Moradores dos bairros diretamente contemplados ou postos de lado, pelo novo traçado da Linha 4, e solicitou uma reunião pública, aberta a todas as Associações de Moradores da Zona Sul, São Conrado e Barra da Tijuca que desejassem enviar representantes.

A reunião realizou na noite do dia 05 de outubro de 2011, no Colégio Santo Ignácio em Botafogo, e foi presidida pela AMAB – Associação de Moradores e Amigos de Botafogo, que costuma realizar suas assembléias ordinárias no local. Compareceram á reunião, sem que houvesse qualquer divulgação nos meios de comunicação de massa, nada menos do que **48 representantes de Associações de Moradores** interessadas, além do Promotor de Justiça que subscreve este agravo.

Durante a reunião todos puderam expor seus pontos de vista livremente e questionar o Ministério Público sobre aspectos relacionados ao tema.

Ao final da reunião, já sem a presença do Ministério Público, as Associações de Moradores deliberaram formalizar documento conjunto declarando apoio integral a iniciativa do Ministério Público de propor a presente ação civil pública.

Merece transcrição um trecho deste documento que sintetiza os anseios da sociedade civil organizada:

Dentre as inúmeras irregularidades a serem evitadas, listamos abaixo aquelas que precisam ser sanadas antes que sejam transformadas em fatos consumados:

A) Imprestabilidade da licença ambiental anteriormente concedida para a construção de trecho da Linha 1, recentemente averbada para viabilizar a construção de nova estação de embarque e desembarque de conexão com a Linha 4, na Praça General Osório, Ipanema, sem que tal projeto e seus impactos tenham sido objeto de estudos ambientais próprios, análise das alternativas disponíveis e audiências públicas com a comunidade.

B) Impossibilidade jurídica de se executar projeto consideravelmente distinto ao que foi objeto de EIA/RIMA, análise pelo órgão ambiental competente, discussão em audiência pública e licenciamento, através da decisão de se modificar o traçado previsto e forma de ligação entre a estação São Conrado e a ainda incerta estação Gávea.

C) Risco de inviabilizar a operação sustentável, eficiente e segura do sistema metroviário em razão da modificação no traçado, que poderá importar na implementação de pontos de cruzamentos em nível de trens, com todas as consequências negativas decorrentes desta opção.

D) A ausência de informações conclusivas sobre o formato, o prazo e a própria existência da estação Gávea, que reveste-se de importância fundamental para a conexão da Linha 4 com os bairros do Jardim Botânico, Humaitá, Botafogo ou até mesmo com o Centro da cidade.

Assim sendo, as Associações de Moradores, Entidades e demais integrantes signatários deste documento reafirmam o compromisso do Movimento **“O Metrô Linha 4 que o Rio precisa”** de apoiar integralmente o trabalho do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro em defesa do INTERESSE PÚBLICO na questão do traçado da expansão do sistema metroviário do Rio de Janeiro em direção à Barra da Tijuca.

Rio de Janeiro, 25 de outubro de 2011

Seguem em duas folhas anexas as assinaturas de representantes das Associações de Moradores e de outros integrantes do Movimento “O Metrô Linha 4 que o Rio precisa”

Handwritten signatures in blue ink, some with initials and some with full names, scattered around the text.

Subscvem o documento, representantes de 16 diferentes associações e entidades de moradores de diferentes bairros da cidade, abaixo relacionadas:

**Lista de signatários da Declaração de integral apoio ao
Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro**

Lista Entidade

Representante

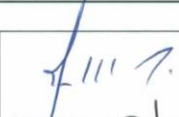



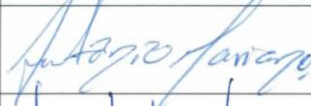

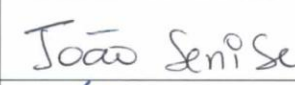



Assinatura

A - Associações de moradores

A	Associação Amigos do Jardim Oceânico - AJO	Alexandre Regis dos Reis - Diretor regisdosreis@ig.com.br	
A	Associação de Amigos e Moradores da Gávea - AMAGAVEA	Maria Amélia Crespo - Presidente contato@amagavea.org.br	
A	Associação de Amigos e Moradores de Botafogo - AMAB	Regina Chiaradia - Presidente amab@centroin.com.br	
A	Associação de Moradores da Lauro Muller e Adjacências - ALMA	Abilio Tozini - Presidente abilio@centroin.com.br	
A	Associação de Moradores de Ipanema - AMIPANEMA	Maria Amelia Loureiro - Presidente amipanema@terra.com.br	
A	Associação de Moradores do AltoGávea - AMALGA	Joaquim Bocaivua - Presidente fala@altogavea.org.br	
A	Associação de Moradores e Amigos de Copacabana e Adjacências - AMACOPA e AD	Juliano Werneck Vianna - Presidente juliano@a4maos.com.br	
A	Associação de Moradores e Amigos do Humaita - AMAHU	Alberto Buglione - Presidente amahu1@gmail.com	
A	Associação de Moradores e Amigos do Jardim Botânico - AMAJB	Alfredo F. Piragibe Jr. - Presidente afpiragibe@gmail.com	
A	Associação de Moradores e Amigos do Leblon - AMALEBLON	Evelyn Rosenzweig - Presidente amaleblon@globo.com	
A	Associação de Moradores Parque Lúcio Costa - AMAPLUC	Azaury Alencastro Jr. - Diretor azaury@gmail.com	
A	Associação dos Moradores da Urca - AMOUR	Celinéia Paradela Ferreira - Presidente celiferreira@gmail.com	
A	Associação dos Moradores do Leblon - ANIMA LEBLON	William Hossell - Presidente williamhossell@gmail.com	

A	Federação das Associações de Moradores do Município do Rio de Janeiro - FAMRIO	Marcia Vera Vasconcelos - Presidente vasconvera@yahoo.com.br	
A	Quadrilátero do Charme de Ipanema	Bruno Pereira - Diretor charmedeipanema@yahoo.com.br	
A	Sociedade Amigos de Copacabana -SAC	Horácio Magalhães - Presidente amigosdecopa@terra.com.br	

B - Outros integrantes

B	Associação de Amigos e Moradores de Botafogo - AMAB	João Carlos Teixeira Soares - Diretor ewjcts@uol.com.br	
B	Associação de Moradores e Amigos de Copacabana e Adjacências - AMACOPA e AD	Ricardo Lafayette - Membro ricardolafayette@hotmail.com	
B	Especialista em Transportes	Fernando Mac Dowell - Engenheiro fmcadowel7@uol.com.br	
B	Morador da Gávea	Chico Fortunato - Morador chicofortunato@gmail.com	
B	Morador de Laranjeiras	Antônio Mariano - Morador jarpma@gmail.com	
B	Morador do Itanhangá	Luis Fernando Azevedo - Morador lfaa@puc-rio.br	
B	Morador do Jardim Botânico	João Mauro Senise - Morador jmsenise@gmail.com	
B	Morador do Jardim Oceânico	Claudio Janowitz - Morador cjano@terra.com.br	
B	Sociedade Amigos de Copacabana -SAC	Cláudia Maia - Diretora claudiakk.maia@yahoo.com.br	
B	Sociedade Amigos de Copacabana -SAC	Daniel Uram - Diretor duram@terra.com.br	

Esta manifestação de apoio e adesão confere legitimidade inegável a presente ação civil pública. O apoio muito honra ao Ministério Público, pela confiança recebida e pelo seu ineditismo. A maioria dos signatários apóia ou participa de um movimento social denominado Metrô que o Rio

Precisa. Seu site na internet oferece diversas informações sobre o tema (metroqueorioprecisa.com.br).

Acreditamos que cidadania deve ser exercitada, estimulada e praticada diariamente, desde atos singelos do cotidiano até a discussão sobre o futuro do sistema de transporte coletivo da cidade. Cidadania é participação. Não se pratica cidadania, arrogando-se o privilégio de decidir sobre questões cruciais para os destinos da sociedade que lhes paga tributo, sem antes ouvir a sociedade, sem antes considerar seus anseios legítimos, legais e constitucionais.

I) A posição contrária do Clube de Engenharia e do especialista

Na lista de assinaturas acima, consta o nome do Sr. Fernando Mac Dowell. Pode-se dizer que o Professor Fernando Mac Dowell, engenheiro, é seguramente um dos maiores especialistas em transporte modal, especialmente em sistemas metroviários. Seu currículo extraordinário dispensa apresentações:

- Doutor em Engenharia de Transportes, Fernando Mac Dowell
Engenharia
- Engenheiro Civil formado pela UERJ (1969), Pós Graduado em Concreto Protendido e Fundações de Obras Especiais (UFRJ/70/71); Doutor em Engenharia de Transporte pela UFRJ, Docente Livre em Engenharia pela UFRJ obtido em Concurso Público (1977); Professor Titular do IME (1982/2002); Rapporteur de Teses de Doutorado no Institute des Ponts et Chaussées da Universidade de Paris desde 1980; Prof. Adjunto da UERJ; Consultor do CNPq para financiamento de Pesquisas nas áreas de Transporte, Energia e Produção, Consultor *ad hoc* da CAPES, Orientador de Teses de Mestrado e Doutorado no IME e na COPPE.

Mesmo que seu currículo fale por si, convém acrescentar que o Professor Mac Dowell foi contratado, por ocasião da elaboração do EIA/RIMA do projeto original da Linha 4 (2003/2004), para prestar consultoria à Concessionária Rio-Barra. Portanto, sua posição contrária às modificações que o Estado arbitrariamente pretende realizar no projeto da Linha 4, tem peso acadêmico e a experiência profissional de quem examinou a fundo o projeto original e suas alternativas.

Sua posição, contrária às mudanças que visam atender prioritariamente os Jogos Olímpicos em detrimento do melhor traçado, apenas reafirma a coerência e convicção que norteia seus pareceres. O Prof. Fernando Mac Dowell está longe de ter opinião considerada isolada no campo da engenharia.

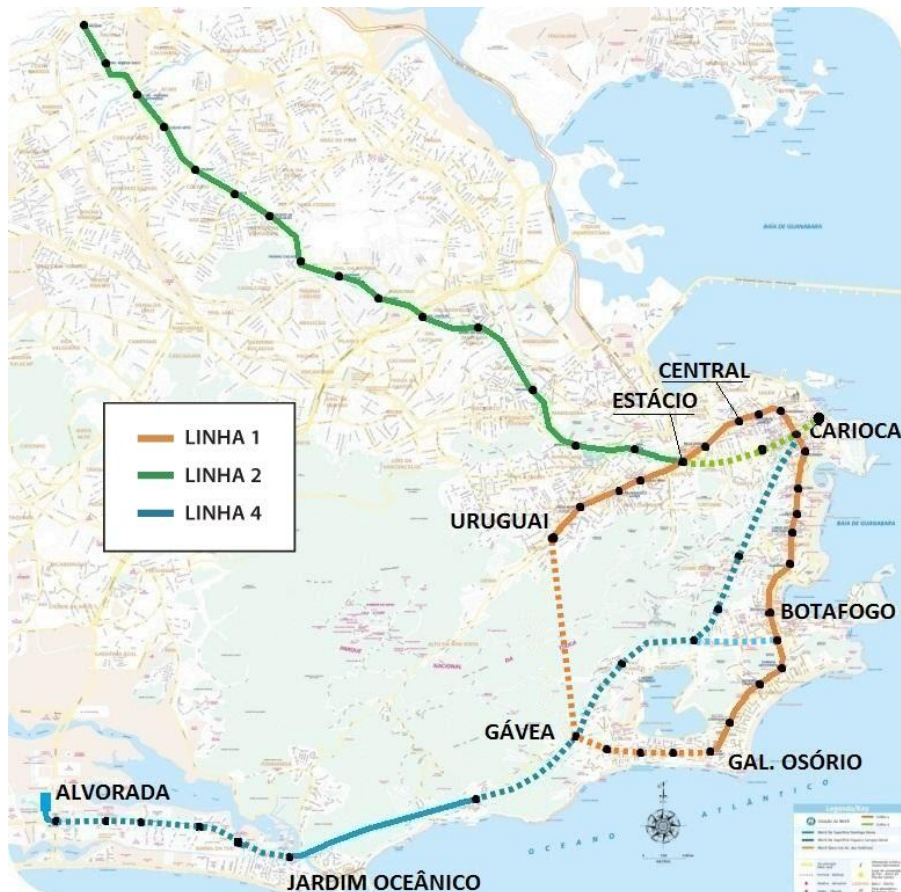
O prestigioso Clube de Engenharia, entidade fundada em 1880, ostenta **131 anos de existência e tradição**, como o foro qualificado dos debates mais relevantes da engenharia nacional. O Clube de Engenharia deliberou sair de sua habitual posição parcimoniosa para, publicamente, **defender posição contrária às mudanças implementadas pelo Estado do Rio de Janeiro** no projeto da Linha 4.

A posição do Clube de Engenharia foi externada por Carta Aberta dirigida ao governador do Estado no último dia 21 de agosto de 2011. Nesta carta, a diretoria do Clube de Engenharia recomenda a S. Exa., algumas medidas que considera fundamentais para a eficiência do sistema de transporte modal na região metropolitana. Sobre a Linha 4, o Clube de Engenharia relacionou as seguintes providências:

- A) **Manter o traçado original** da Linha 4, com estações em Botafogo, Humaitá, Jardim Botânico, Gávea, São Conrado e Jardim Oceânico.
- B) Incluir no trecho em construção **a Estação Gávea, a qual deverá ser construída em dois níveis para o cruzamento da Linha 1 com a Linha 4**: a) um nível para receber os trens vindos do Jardim Botânico; b) outro nível para receber a Linha 1.

- C) A Estação General Osório deverá continuar sendo uma estação de passagem da Linha 1 em direção à Estação Gávea e não ponto final de linha. A **sobrecarga de usuários após a extensão à Barra poderá ser absorvida com a implantação do trecho Gávea-Carioca, via Jardim Botânico, Humaitá, Botafogo**, e com a criação da Linha Circular (ligação direta entre a Gávea e a Tijuca, na estação Uruguai, formando um sistema em arco, como o Metrô de Londres).

Em síntese, a proposta do Clube de Engenharia em tudo se assemelha ao projeto original da Linha 4, como resta claríssimo na ilustração abaixo:



Descritas exhaustivamente as ilicitudes e antijuridicidades cometidas no licenciamento ambiental da Linha 4, além do extraordinário interesse público indisponível presente nesta demanda coletiva (*fumus boni iuris*), já é tempo de reexaminar, agora de forma mais resumida, o risco de danos iminentes e irreparáveis decorrentes destes atos ilícitos (*periculum in mora*).

IV – DO PERICULUM IN MORA

A IMINÊNCIA DE DANOS IRREVERSÍVEIS - ESTRATÉGIA DO FATO CONSUMADO - NECESSIDADE DE SUSPENSÃO DA DECISÃO AGRAVADA

Afoito para atender as necessidades do calendário olímpico, competição de 14 dias, o Estado atropelou o devido processo legal de licenciamento ambiental e iniciou a implantação de projeto distinto do original, modificado sob o pretexto declarado em diversos documentos oficiais de concluir as obras antes da data prevista para a competição internacional.

Tal atropelamento, mais do que mera ilegalidade, traz risco de danos irreversíveis. A preservação dos interesses difusos e indisponíveis tutelados, ao menos até o fim da fase probatória, é medida de cautela que se impõe com base no princípio da precaução.

Para demonstrar o perigo iminente a que estão submetidos interesses sociais da maior relevância, passamos a examinar separadamente cada classe de lesão.

A) Risco à ordem jurídica decorrente da violação de princípios constitucionais

A construção de trechos soltos nas extremidades do traçado modificado da Linha 4 caracteriza a **estratégia do fato consumado**, comumente adotada em empreendimentos altamente

impactantes, que se iniciam a todo vapor com a finalidade de evitar qualquer modificação relevante no projeto e seus impactos.

A forma precipitada com que os réus autorizaram e iniciaram as obras de partes da Linha, antes mesmo do início do licenciamento do trecho que completa o todo, equivale à pavimentação do começo e do fim da estrada, antes que se possa discutir o meio e tudo que deva ser preservado e considerado no caminho, inclusive a “floresta” de pessoas que necessitam de transporte modal para desafogar vias abarrotadas de veículos.

É importante não perder de vista que os principais impactos ambientais, negativos e positivos, de uma Linha de Metrô projetada para rasgar áreas inteiramente urbanizadas se referem às pessoas. As pessoas que moram nos bairros contemplados ou não pelo traçado e localização das estações, aquelas que suportarão o longo período de obras, e sobretudo os usuários do futuro sistema metroviário. Portanto, sem medo de errar, é possível afirmar que os impactos da Linha 4 do metrô, negativos e positivos, interessam e afetam toda a coletividade de habitantes da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Este sem dúvida é o caso da Auto Estrada Lagoa Barra, da Avenida Mário Ribeiro, da Rua Jardim Botânico, da Rua Humaitá, São Clemente, Voluntários da Pátria e Mena Barreto em Botafogo.

A estratégia adotada pelos agravados de iniciar as obras pelas extremidades, tem por objetivo e consequência óbvia, a execução forçada do trecho intermediário, transformando seu licenciamento ambiental em formalidade destituída de valor real, sob pena de desperdício ainda maior de recursos.

O processo de licenciamento, forçado e desfigurado, suprime da sociedade o direito e a oportunidade de conhecer, debater publicamente e submeter os impactos globais do empreendimento que ela própria financia. Pode suprimir também a real possibilidade de análise técnica independente e efetiva pelo órgão licenciador, tal qual exige a Constituição.

Lembramos que o instrumento de licenciamento ambiental tem previsão constitucional e representa verdadeira garantia da sociedade. Para tanto, este instrumento deveria assegurar que **nenhum projeto impactante se iniciará antes da demonstração cabal pelo empreendedor de que seus impactos são aceitáveis.**

Na hipótese, sendo o Poder Público, ao mesmo tempo, empreendedor e licenciador, com mais razão a sociedade tem o direito de exigir respeito absoluto à norma constitucional abaixo transcrita:

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:

IV - exigir, na forma da lei, **para instalação de obra** ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

B) Risco à operação e expansão futura do sistema metroviário

O diagrama abaixo permite verificar que hoje as Linhas 1 e 2 operam no mesmo trilho em parte considerável de seus traçados. Mudança recente implementou perigoso cruzamento em forma de Y pouco depois da Central do Brasil, circunstância que causou enormes dificuldades operacionais, maior risco de acidentes, limitação à redução do intervalo de trens nas extremidades das Linhas, superlotação e transtornos à qualidade do serviço.



As consequências imediatas deste cruzamento em Y motivaram a propositura de ação civil pública consumerista, movida pela Promotoria de Tutela Coletiva do Consumidor em face da empresa concessionária das Linhas 1 e 2.

Tal ação coletiva tem como causa de pedir o caos e superlotação que se instalou na operação das Linhas 1 e 2, após a substituição da integração em dois níveis na Estação Estácio, por um mal planejado cruzamento em Y entre a Cidade Nova e a Central do Brasil.

A ação civil pública foi solucionada por meio da celebração de Termo de Ajustamento de Conduta homologado judicialmente, no qual a empresa ré assumiu uma série de obrigações para melhorar a qualidade segurança do serviço prestado aos consumidores, que a despeito das promessas segue abaixo da crítica.

A Linha 4 do Metrô foi originalmente projetada e licitada para conectar-se à Linha 1 em Botafogo, na Estação Morro de São João, cujo local chegou a ser parcialmente construído no subsolo de Botafogo.

O projeto que o Estado está executando antes mesmo de licenciá-lo por inteiro, planeja ligar o Jardim Oceânico à General Osório em Ipanema, estação final da Linha 1. Desta forma, na prática, a Linha 4 deixa de ser uma Linha nova para se tornar uma mera extensão ineficiente, ilógica e irracional da Linha 1.

O traçado escolhido pelo Estado (apesar de ainda não devidamente licenciado), além de aumentar o número de paradas necessárias para o deslocamento da Barra até o Centro, despeja na ponta da Linha 1 (General Osório) o enorme fluxo de passageiros oriundos da Barra e de São Conrado (Rocinha), conectando as Linhas 4 e 1 como se uma fosse mera extensão da outra.

A Linha 1 em sua configuração atual já dispõe de 21 estações entre General Osório e Uruguaí. Além disso, compartilha 10 estações com a Linha 2 desde quando foi implementado o cruzamento em Y pouco antes da Central do Brasil.

Portanto, trata-se de uma Linha evidentemente sobrecarregada hoje, com diversos problemas operacionais, como está exausto de saber qualquer usuário do Metrô.

A opção por fazer da Linha 4 mera extensão da Linha 1 é aparentemente incompreensível, não apenas porque aumenta a distância e o número de paradas necessárias para o usuário da Barra chegar ao Centro, mas também porque as Linhas 1 e 2, em horários de pico, já enfrentam enormes e notórios dificuldades operacionais decorrentes da superlotação. É rigorosamente previsível que tais problemas serão agravados quando os passageiros acrescidos pela Linha 4 forem agregados à ponta das Linhas 1 e 2.

O mapa da Linha 1 do Metrô abaixo reproduzido, relíquia da época de sua construção, revela com clareza que o traçado que hoje o Estado chama de Linha 4, sempre foi destinado a ser parte integrante da Linha 1. Qualquer coisa diferente disso, importa em empilhar as Linhas 1, 2 e 4 nas suas extremidades, quase como uma só, ao invés de integrá-las em um verdadeiro sistema metroviário:



C) Risco à segurança dos usuários

A previsão oficial, que julgamos infundada e não comprovada, é de 6 passageiros por metro quadrado dentro das composições da Linha 4, em horários de pico.

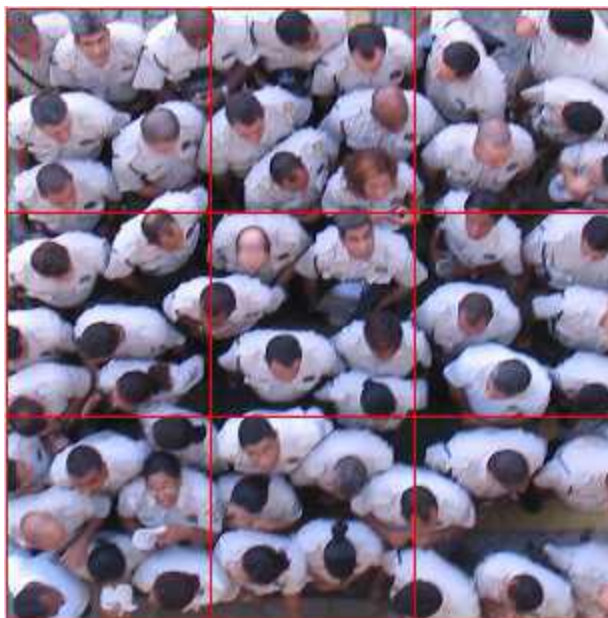
O Centro de Estudos e Pesquisas de Desastres, órgão da Defesa Civil da Prefeitura do Rio de Janeiro, elaborou, no ano de 2006, interessante estudo sobre multidões visando fornecer subsídios para atuação em eventos públicos com grandes aglomerações, como shows de música por exemplo.

Neste estudo, foram feitas simulações sobre situações concretas em que o quantitativo de pessoas por metro quadrado é elevado. Convém transcrever o trecho pertinente à aglomeração projetada pelos agravados para os trens da Linha 4 (previsão oficial: 6 pessoas por metro quadrado):

“6 pessoas /m² – ocorrência máxima em áreas desconfinadas.

A observação tem mostrado que na prática, essa é a taxa máxima que ocorre em áreas desconfinadas. É rara, porém ocorre em eventos disputados no cinturão de pessoas que formam o perímetro imediatamente adjacente ao acontecimento. Essa densidade não se sustenta em profundidade numa mancha.

Figura 21 – Densidade = 6 pessoas /m²



Essa densidade talvez ocorra num perímetro máximo de 5 m a 10 m em torno do local onde o evento acontece”

O Estudo da Defesa Civil Municipal também analisou o que ocorre quando a densidade é um pouco superior, o que deve ser admitido no caso em exame com base no princípio da precaução. Observe-se a descrição de semelhante aglomeração e as fotografias que dispensam qualquer comentário adicional:

“Considerando ambientes abertos e indivíduos adultos de estatura média, é praticamente impossível atingir a taxa de 10 pessoas/m².

Excepcionalmente, em ambientes confinados como veículos de transportes coletivos superlotados talvez seja possível chegar a essa taxa por um **reduzido espaço de tempo**.

Portanto, em **nenhuma hipótese será considerada** densidade igual ou superior a 10 pessoas/m² para aglomerações de adultos.
(...)

Segue uma descrição das taxas passíveis de ocorrência em diversas situações com fotografias tiradas numa área de 3,0 m x 3,0 m indicada por um reticulado vermelho nas fotos.

9 pessoas /m² – ocorrência excepcional em áreas confinadas.

Essa taxa excepcionalmente ocorre em transportes coletivos superlotados ou pequenas áreas em ambientes confinados e por pouco tempo. Em áreas abertas essa taxa é impossível de ser atingida. Além de ser **fisicamente difícil**, essa densidade chega a ser **claustrofóbica**.

Portanto, em nenhuma hipótese essa densidade será utilizada em áreas abertas ou grandes eventos.

8 pessoas /m² – ocorrência raríssima em áreas confinadas.

Essa taxa não ocorre em eventos muito menos em grandes extensões, porém é possível em condições excepcionais e transitórias, como áreas de acesso a estádios ou situações similares em locais confinados. Na prática, 8 pessoas/m² chega a ser **extremamente incômodo e insuportável por um período prolongado uma vez que as pessoas ficam completamente imobilizadas**.

Do ponto de vista do controle de uma multidão essa taxa deve ser evitada, pois qualquer incidente pode se transformar em desastre. Vale lembrar também que é praticamente impossível retirar uma pessoa de uma mancha dessa densidade em caso de emergência.

Essa taxa é tão difícil de ser atingida em áreas desconfinadas, que não foi possível obter uma foto.

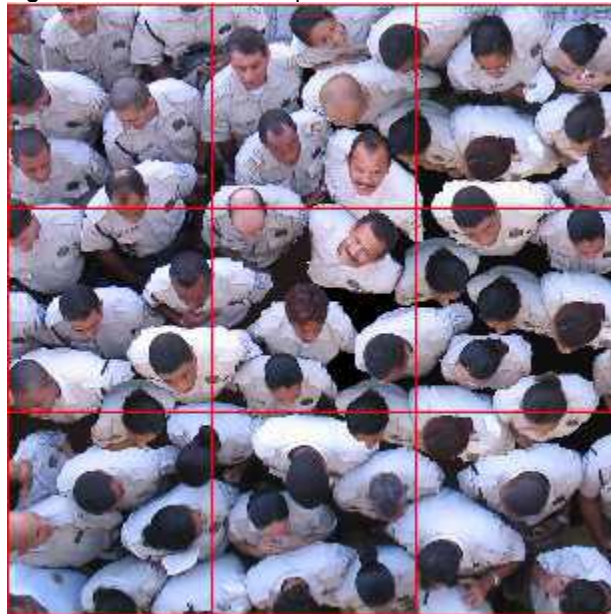
7 pessoas /m² – ocorrência rara em áreas confinadas.

Essa taxa é rara em áreas confinadas e raríssima em áreas desconfinadas, onde só ocorre de forma pontual e localizada.

Em eventos dificilmente ocorre a não ser no perímetro imediatamente adjacente ao acontecimento e em condições excepcionais.

A figura 21 mostra uma área com uma taxa de 7 pessoas/m², onde é possível notar que as pessoas já estão espremidas e sem mobilidade. A foto também mostra que é praticamente impossível aumentar a densidade.

Figura 20 - Densidade = 7 pessoas /m².



Além dos riscos decorrentes da aglomeração nos trens e estações, que poderia ser evitada e mitigada sensivelmente caso a Linha 4 não tivesse sido transformada em um prolongamento das Linhas 1 e 2, existem também os riscos ainda mais graves de colisões.

A mudança efetuada no traçado introduzirá no sistema metroviário cruzamentos em Y e até mesmo em X, que não seriam necessários no projeto original. Caso houvesse algum cruzamento no projeto original, certamente seria em dois níveis, na Estação Gávea, permitindo a conexão entre linhas distintas, sem risco algum de colisão entre os trens.

Porém, a necessidade artificial e injustificada de se concluir a execução da Linha 4 até os Jogos Olímpicos de 2016, fez com que o Estado determinasse o começo as obras do trecho inicial da Linha 4 (Jardim Oceânico – São Conrado – Gávea) e, sem qualquer outra justificativa minimamente

plausível para tanto, decidir que a Estação São Conrado se conectará diretamente à Estação Antero de Quental (Leblon), deixando a Estação Gávea fora do traçado e necessariamente conectada por cruzamentos em Y (*by pass*).

Esta modificação traz conseqüências muito mais graves e perenes para o sistema de transporte modal. Isto porque a Estação Gávea é fundamental para a expansão e operação futura do Metrô, desde que seja construída como ponto de conexão entre Linhas distintas.

A Estação Gávea, em qualquer das hipóteses aventadas para a expansão futura do sistema metroviário do Rio de Janeiro, deveria ser o ponto de conexão em dois níveis que permitiria a baldeação entre os trens das Linhas 1 e 4. A estação Gávea permitiria a formação de um sistema verdadeiramente conectado, como são as melhores redes metroviárias do mundo, no lugar de várias Linhas encadeadas como uma enorme Linha só.

A principal questão diz respeito à segurança e eficiência da operação futura. Metrôs são projetados para transportar milhares de pessoas. Portanto, um de seus requisitos essenciais é a segurança máxima possível, utilizando-se de todas as cautelas e redundâncias cabíveis para prevenir a todo custo um acidente, que pode, na pior hipótese, assumir proporções trágicas.

Por isso, a escolha de um traçado que aumenta o risco de acidentes graves é ilícito, ilegítimo e ultrapassa os limites da discricionariedade administrativa. Dispor sobre o risco à vida humana não está inserido na discricionariedade do administrador em nenhuma hipótese. E caso o administrador insista que não há risco, deve afirmar e comprovar tal afirmativa, acima de qualquer dúvida.

D) Risco de desperdício de recursos públicos

O projeto total da Linha 4 do Metrô, tal qual foi modificado pelo Estado, é orçado na casa de muitos bilhões de reais (5 a 7 Bilhões). Portanto, não é um projeto barato.

Como já mencionado, apenas para permitir a comparação em ordens de grandeza, a reconstrução do Estádio do Maracanã, atualmente em curso para a Copa do Mundo de 2014, está orçada em cerca de 1 Bilhão de reais. A Cidade de Música, obra promovida pela Prefeitura e até hoje inacabada, consumiu algo em torno de 500 milhões de reais do erário.

Desta forma, qualquer desperdício de recursos, além de violar os princípios constitucionais da Administração Pública, dificilmente será revertido com o aporte de novos recursos face às limitações orçamentárias (sempre lembradas pelas Procuradorias Fazendárias nas ações coletivas para implementação de políticas públicas essenciais previstas na Constituição, relativas à saúde e à educação).

Não custa mais uma vez relembrar o desperdício absurdo de recursos públicos causado pela construção de nova plataforma ao lado da Estação General Osório, inaugurada há menos de dois anos. Estima-se que a sua construção original tenha custado ao erário cerca de **R\$ 420 milhões de reais**, conforme amplamente noticiado nos meios de comunicação ao tempo de sua inauguração.

O valor deste aditivo, que não foi precedido de nova licitação, está inicialmente orçado em mais cerca de **R\$ 377 milhões de reais**, como publicado no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, edição de 14 de junho de 2011.

Desta forma, antes de consumir novos equívocos tão caros quanto este, é indispensável aguardar a conclusão do licenciamento ambiental, cumprindo todas suas etapas de forma válida, legal e constitucional. A pressa, neste caso, não favorece a sociedade. Ao contrário, causa danos irreparáveis.

V – PERICULUM IN MORA INVERSO

O *periculum in mora inverso* é um exercício hipotético do julgador, com base no princípio da precaução, pelo qual avalia e considera os interesses tanto do autor quanto dos réus e os prejuízos decorrentes da concessão ou não da liminar pleiteada, para cada uma das partes.

Apliquemos esta definição ao caso concreto.

Sendo o autor legitimado extraordinário em defesa de interesses difusos indisponíveis, pergunta-se: Qual seria o principal prejuízo aos réus, em especial o Estado, decorrente da concessão da medida liminar?

A decisão agravada forneceu uma resposta lacônica para esta questão:

A paralisação, ao revés, acarretará prejuízo ao erário, porquanto a licença para implantação da primeira etapa da linha 4 foi concedida em 19.03.2010 e a obra encontra-se em estágio adiantado, conforme se verifica das fotografias anexadas.

Com a devida *vênia*, é justamente o oposto. O prosseguimento das obras, e não sua suspensão temporária (até que o traçado inteiro seja licenciado validamente), é que importa em risco ao erário, ao sistema metroviário e aos seus futuros usuários. Imaginar o contrário equivale a admitir, por meio de presunção equivocada, que o trecho ainda não licenciado será aceito necessariamente pelos órgãos licenciadores. Mesmo que possua todos os defeitos e impactos já descritos e outros ainda desconhecidos.

Tal presunção obviamente subtrai da sociedade sua garantia constitucional ao processo de licenciamento ambiental **prévio**, válido e isento.

Na verdade, a resposta à pergunta foi fornecida pelo próprio estado em diversos documentos oficiais. O principal risco aos réus na concessão da liminar, com o perdão da repetição, é o descumprimento do calendário olímpico.

A razão pela qual os réus iniciaram a obra, antes de obterem a licença para a totalidade do trecho modificado, reside na necessidade artificial de concluir as obras antes de 2016.

A razão pela qual revalidaram uma licença caduca e modificaram outra licença concedia para obra já inaugurada, reside nos caprichos da RIO 2016.

Qualquer ponderação de interesses e riscos, baseada na razoabilidade, proporcionalidade e adequação, deverá pesar:

- (i) de um lado os interesses difusos da sociedade que deseja que a Linha 4 do metrô atenda a todos os requisitos para bem servir à população, que a custeia, pelas próximas décadas;
- (ii) de outro lado o insignificante risco de que esta mesma obra não seja concluída antes dos 14 dias de duração dos Jogos Olímpicos de 2016.

A decisão sobre esta questão passa pela ponderação, tão clara quanto necessária. Lembremos que o próprio Comitê Olímpico Internacional, em carta, respondeu a esta questão informando que a realização dos Jogos não está condicionada à conclusão da Linha 4 do metrô, muito menos à modificação do seu traçado.

Até porque, o visitante que se hospedará em Copacabana ou Ipanema em 2016, poderia embarcar em quaisquer das estações hoje existentes da Linha 1, seguir em direção à Botafogo e acessar a Linha 4 rapidamente em direção à Barra.

Tudo isso, sem precisar submeter a população carioca a um sistema metroviário indigno do nome, em que todas as linhas foram encadeadas como uma só, de forma estranha, pouco inteligente e sem paralelo nos melhores metrô do mundo

VI - CONCLUSÃO

Como exposto nos itens anteriores, encontram-se presentes os requisitos para a concessão da medida cautelar pleiteada, *fumus boni iuris* e *periculum in mora*, demonstrados pela prova documental que instrui a presente colhida no curso do inquérito civil (cópia integral dos autos em anexo, incluindo as procurações dos advogados quando for o caso).

PEDIDOS:

Por estes fundamentos, requer o Ministério Público:

- 1) A concessão imediata de efeito suspensivo ao recurso pelo Desembargador Relator, suspendendo a decisão agravada e as obras até julgamento do agravo.
- 2) Seja o agravo conhecido e provido para reformar a decisão recorrida e determinar a **suspensão provisória das obras fundadas nas licenças ambientais (i) do trecho Jardim Oceânico – Gávea e (ii) da “averbação” da licença da Estação General Osório, determinando-se que tais obras sejam incluídas no escopo do licenciamento ambiental da totalidade do traçado da Linha 4, modificado pelo Estado do Rio de Janeiro.**
- 3) Subsidiariamente, para a remota eventualidade do pedido liminar não ser totalmente provido, requer seja determinada ao menos a **suspensão provisória das obras de construção da Estação Gávea e da Estação General Osório 2, eis que a execução destes projetos e suas características estão completamente subordinadas ao traçado total da Linha 4, ainda não aprovado pelos órgãos competentes.**
- 4) Em qualquer caso, para fins de prequestionamento visando a interposição de recursos constitucionais, requer seja apreciada a violação do artigo 225, parágrafo 1º, inciso IV da Constituição da República e do artigo 5º da Resolução CONAMA nº 01/86, recepcionado como espécie legislativa federal pela Constituição de 1988.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO** receberá intimações na **1ª PROMOTORIA DE TUTELA COLETIVA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL** sediada na Rua Rodrigo Silva, nº 26, 7º andar, Centro, Rio de Janeiro, na forma legal.

Rio de Janeiro, 14 de março de 2012

Carlos Frederico Saturnino
Promotor de Justiça