

AO EXCELENTÍSSIMO SENHOR (A) DOUTOR (A) JUIZ (A) DA _ª VARA DA FAZENDA PÚBLICA DO FORO CENTRAL DA COMARCA DE SÃO PAULO - SP

DISTRIBUIÇÃO

URGÊNCIA

SILVIA ANDREA FERRARO (VEREADORA SILVIA DA BANCADA FEMINISTA), brasileira, solteira, professora, atualmente vereadora do Município de São Paulo, portadora da Cédula de Identidade RG nº 20.116.294-5 SSP/SP, inscrita no CPF sob o nº 108.091.008-51, Título de Eleitor nº 168464350175, Zona 003, Seção 0017, **DAFNE SENA COUTINHO RIBEIRO**, brasileira, solteira, covereadora, regularmente inscrita no CPF/MF sob o nº 088.681.786-21, portadora do RG MG - 11.220.097 SSP/MG, Título de Eleitor 1827 3438 0221, Zona 005, Seção 0242 e **NATÁLIA CHAVES OLIVEIRA**, brasileira, solteira, covereadora, inscrita no CPF/MF 443.147.468-40, portadora do RG nº 38.511.429-1 SSP/SP, Título de Eleitor 41911275 0183, Zona 005, Seção 0207, que conjuntamente formam sociedade de fato, mandato

coletivo denominado **BANCADA FEMINISTA DO PSOL** todas com endereço para fins de intimação ao Viaduto Jacareí, nº 100, 7º Andar, Gabinete 706, Centro, São Paulo, CEP 01319-900, por meio de seus advogados ora constituídos (procuração em anexo), vem, respeitosa e tempestivamente, com fulcro no art. 5º, LXXIII, da Constituição Federal de 1988 e na Lei nº 4.717/1965 (Lei da Ação Popular), ajuizar a presente

ACÇÃO POPULAR COM PEDIDO LIMINAR

em face da **MUNICIPALIDADE DE SÃO PAULO**, por meio de seu representante, Chefe do Executivo, **RICARDO LUIS REIS NUNES**, brasileiro, casado, Prefeito de São Paulo, portador da cédula de RG nº 197455980, regularmente inscrito no CPF/MF sob o nº 088.930.258-84 com endereço no prédio sede da Prefeitura, Viaduto do Chá, nº 15, Centro, São Paulo – SP, CEP 01002-02 e **CONSÓRCIO QUEIROZ GALVÃO - GALVÃO ENGENHARIA**, pessoa jurídica de direito privado regularmente inscrita no CNPJ/MF sob o nº: 13.848.719/0001-29, sediada a Rua Dr. Renato Paes de Barros nº 750, 18º Andar, Conjunto 186, Itaim Bibi, nos termos de fato e de direito a seguir aduzidos:

PRELIMINARMENTE:

DA LEGITIMIDADE ATIVA

MANDATO COLETIVO DE “COVEREADORAS” NA CIDADE DE SÃO PAULO COM PRERROGATIVA LEGAL PARA FISCALIZAÇÃO DOS ATOS DO PODER EXECUTIVO MUNICIPAL – CIDADÃS EM PLENO GOZO DE SEUS DIREITOS POLÍTICOS PARA PROPOSITURA DE AÇÃO POPULAR NOS TERMOS DO ART. 1º, § 3º DA LEI 4.717/1965

N. Magistrado,

Ao longo desta Exordial, nos termos a serem minuciosamente arguidos em seu decorrer, a presente ação popular terá como objeto a nulidade do contrato administrativo 054/SIURB/11, cujo objeto é a obra de “execução do sistema de interligação da avenida sena Madureira com a avenida Ricardo Jafet, na região do cruzamento com as avenidas sena Madureira e Domingos de Moraes, no bairro do Ipiranga, incluindo tunéis, emboques e obras de adequação e melhoria do sistema viário existente”.

A tese que se trará para apreciação deste Il. Juízo a de que o referido contrato, **doravante apenas denominado** “obra do túnel sena madureira”, é nulo de pleno direito, nos termos do art. 2º, alíneas “b” “c” e “d”, parágrafo único, alíneas “b” “c” e “d” da Lei de Ação Popular (Lei 4.717/1965), pois o sua execução está sendo feita sem as obrigações elementares de transparência do processo licitatório, configura ato lesivo ao meio ambiente, e fere o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

Assim, de antemão a exposição fática e jurídica que darão o devido sustentáculo aos pedidos formulados, mister é, trazer a luz deste Juízo, quem são as autoras populares da presente ação.

Conforme se depreende do cabeçalho, as autoras, em conjunto, conformam uma sociedade de fato, denominada **BANCADA FEMINISTA DO PSOL**, mandato coletivo de “covereadoras”, formalmente e para todos os fins legais representada pela autora e vereadora **SILVIA FERRARO (SILVIA DA BANCADA FEMINISTA)**.

Na qualidade de parlamentares em exercício de vereança no Município de São Paulo, para além da prerrogativa legal de participar do processo legislativo, também atuam estas na fiscalização dos atos administrativos do Poder Executivo, na forma e no limite estabelecido pelo art. 31, da Carta Magna:

“Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo Municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo Municipal, na forma da lei.”

Neste afã, e compromissadas com a defesa do meio ambiente, do direito a uma cidade justa, democrática, igualitária, e da boa gestão dos recursos públicos – temas que atravessam a presente Ação Popular - possuem atuação rigorosa e exemplar na pauta do urbanismo, sendo, inclusive, membras titulares da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, colegiado responsável por estudar e opiniões sobre a matéria, conforme se depreende da captura de tela do site da Câmara Municipal de São Paulo abaixo colacionada:

COMPOSIÇÃO | ATRIBUIÇÕES | PAUTA | PRESENÇA | VOTAÇÃO



UNI
BRASIL RUBINHO NUNES

Presidente



MDB MARLON LUZ

Vice-Presidente



PT ARSELINO TATTO

Membro



PSDB FABIO RIVA

Membro



psd RODRIGO GOULART

Membro



SANSÃO PEREIRA

Membro



PSOL SILVIA DA BANCADA FEMINISTA

Membro



Inobstante a prerrogativa legal das autoras em fiscalizarem os atos do Poder Executivo Municipal por força da Constituição Federal, e inobstante sua participação na Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente que lhes conferem gabarito e expertise no tema, não só se socorrem ao Poder Judiciário na qualidade de “covereadoras”, mas especialmente, se socorrem a este Juízo na qualidade de cidadãs paulistanas em pleno gozo de seus direitos políticos conforme documento anexo capaz de fazer tal prova - em conformidade com o art. 1º, §3º, da Lei 4.717/65 - restando assim, justificada e comprovada a legitimidade ativa das autoras.

DA LEGITIMIDADE PASSIVA

Os réus apontados nesta ação são os responsáveis pela produção do ato ilegal, lesivo ao patrimônio público, conforme art. 6º da Lei 4.717/65:

“Art. 6º A ação será proposta contra as pessoas públicas ou privadas e as entidades referidas no art. 1º, contra as autoridades, funcionários ou administradores que houverem autorizado, aprovado, ratificado ou praticado o ato impugnado, ou que, por omissas, tiverem dado oportunidade à lesão, e contra os beneficiários diretos do mesmo”.

Deste modo, cumpre apontar como legitimados passivos aqui: A Municipalidade de São Paulo, e seu Chefe Executivo, por tratar-se de *ultima ratio*, o responsável pela obra, e também, o consórcio contratado para sua execução, denominado “CONSÓRCIO QUEIROZ GALVÃO – GALVÃO ENGENHARIA”.

I - DOS ELEMENTOS FÁTICOS NUCLEARES DA PRESENTE AÇÃO: INÍCIO DAS OBRAS DO TUNEL SENA MADUREIRA ADVINDO DO CONTRATO ADMINISTRATIVO 054/SIURB/11 SEM A DEVIDA PUBLICIDADE DO ATO E QUE PRODUZIRÁ SEVEROS E IRREVERSÍVEIS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

N. julgador,

A presente ação, conforme *supradito*, possui como objeto a nulidade do contrato administrativo 054/SIURB/11, firmado pela Municipalidade de São Paulo em conjunto com o “CONSÓRCIO QUEIROZ GALVÃO – GALVÃO ENGENHARIA”, já em execução, a despeita da total ausência de qualquer padrão mínimo de transparência a legislação brasileira exige, principalmente o que concerne o princípio da publicidade insculpido no art. 37 da Constituição Federal.

Para que Vossa Excelência possa compreender com exatidão a pretensão autoral, tanto no que diz respeito as suas razões de fato quanto aquelas de direito, é indispensável trazer a vosso conhecimento um breve histórico dessa obra.

O contrato em comento foi firmado em 2011, e sua execução apenas iniciou-se no ano de 2024.

Para contar a cronologia desta obra, nos socorremos a publicação realizada pelo COMMU – COLETIVO MOBILIDADE URBANA¹, que realizou louvável trabalho investigativo sobre a obra, mesmo ante intransponíveis barreiras de ausência de transparência de um contrato que em 2025, debutará seus 15 anos.

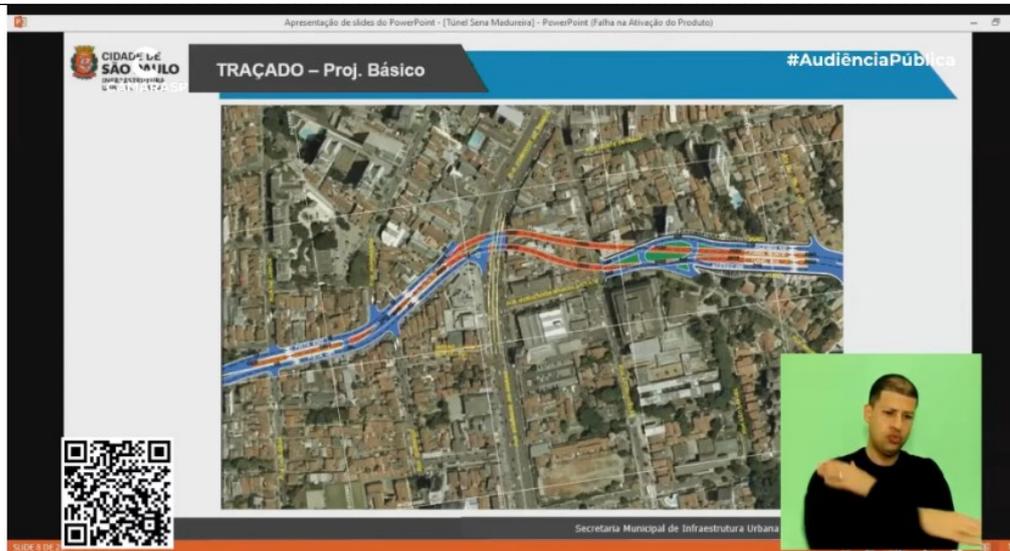
Em matéria publicada em dezembro de 2023², o referido coletivo apresentou o seguinte histórico da obra:

“Mais uma vez a Prefeitura de São Paulo insiste em executar uma obra rodoviarista, cara, que contraria preceitos urbanísticos básicos, em desacordo com a legislação vigente e cujo histórico de licitação é, no mínimo, questionável e merecedor de escrutínio. É o chamado “Complexo Viário Sena Madureira”, essencialmente, um túnel de duas faixas por sentido, com apenas 500 metros de extensão e um custo estimado de pelo menos meio bilhão de reais, feito para evitar um único semáforo no cruzamento entre as avenidas Sena Madureira e Domingos de Moraes.

¹ Segundo seu sítio eletrônico, o COOMU é “um coletivo de pessoas que moram e utilizam os sistemas de transporte público da Região Metropolitana de São Paulo. Nossos objetivos são: disseminar informações de qualidade sobre mobilidade urbana, geradas por quem utiliza o transporte coletivo; aprimorar o debate sobre mobilidade urbana; melhorar o diálogo entre sociedade, poder público e operadores; fiscalizar e cobrar as autoridades competentes para garantir respeito, segurança e qualidade no fornecimento de transporte público; empoderar os usuários de transporte público para serem também fiscalizadores. [

<https://www.commu.site/quemfaz/>]

² https://www.commu.site/blog/2023/12/09/mp_tunel_sena_madureira/



Já comentamos diversas vezes e por diferentes ângulos os problemas do rodoviarismo aqui, aqui, aqui, aqui, aqui, aqui e aqui. O rodoviarismo e a supremacia do automóvel são uma chaga do século XX que continua dominando o planejamento e os investimentos paulistanos. Esse tipo de intervenção contraria as diretrizes e prioridades estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) e Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo (PlanMob/2015). Neles fica estabelecida a hierarquia das ações do poder público, que devem priorizar a mobilidade ativa e o transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado, assim como a diretriz de que o poder público deve desestimular ativamente o uso do carro de passeio em favor da sua substituição pelos modos mais eficientes e sustentáveis de transporte.

1. Origem da contratação

Tomamos conhecimento da obra na audiência pública de 16 de agosto de 2022, organizada para reviver o projeto de túnel exclusivo para automóveis na Sena Madureira, **embora os projetos não tenham sido disponibilizados**. Marcos Monteiro, Secretário de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB) e Presidente da São Paulo Obras (SP-Obras), apresentou a obra e respondeu aos questionamentos, representando a prefeitura.



Muito surpreendente foi descobrir que o túnel em questão já havia sido licitado 12 anos atrás, durante a gestão Kassab. O Contrato n.º 54/SIURB/2011, assinado em maio de 2011 e com prazo original de 18 meses (o objeto do contrato deveria estar concluído e entregue em novembro de 2012). A data base do valor de contrato se refere a janeiro de 2010 de aproximadamente R\$ 219 milhões.

1.1. As informações disponíveis em 2010



PARAHYBA FT
ADVOCACIA ASSOCIADA



CEZAR BRITTO
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Investigamos o que havia de disponível sobre essa obra. **Com poucas informações e nenhum projeto disponibilizado, a estimativa original de custos anterior à licitação era de R\$ 148 milhões, segundo o relato da audiência pública de novembro de 2010.** Na ocasião, o superintendente de Projetos Viários da SP-Obras, Luiz Augusto Miguel Brunhera, explicou que o projeto básico foi “doado” pela Geométrica Engenharia de Projetos.

À época, o vereador Antônio Donato (PT), então integrante da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara de São Paulo, questionou os valores de R\$ 219 milhões e a diferença em relação à estimativa do projeto básico de R\$ 148 milhões, na licitação em questão. A resposta do Superintendente Brunhera, em 2010, foi de que teriam ocorrido alterações no projeto básico doado pela Geométrica Engenharia de Projetos após o processo licitatório, e essa seria a origem da majoração de 48% do preço estimado inicial. O projeto básico era apenas um croqui, modificado posteriormente (conforme relato da audiência de 2010). **O contrato em questão já passou suspenso por cinco gestões (Gilberto Kassab, Fernando Haddad, João Dória, Bruno Covas e Ricardo Nunes) com empreiteiras envolvidas no escândalo de corrupção investigado pela Operação Lava Jato. Reparem como os valores foram crescendo ao longo dos anos.”**

Em suma: a obra foi licitada em 2011, permaneceu suspensa por mais de uma década, smj. em razão do envolvimento das empresas componentes do consórcio com a operação lava jato, foi reapresentada em audiência pública em 2022, sem que, contudo, fosse apresentado de fato, nenhuma minúcia do projeto, e passa a ser executado em 2024, sem nenhuma espécie de transparência.

Observe, N. Magistrado, que não é necessário ser expert em licitações ou gestão pública para concluir que uma obra de tal magnitude, de grande impacto socio ambiental, e de tamanho custo ao erário, após quase 15 anos suspensa, precisaria passar por um longas e profundas reavaliações e readequações de pertinência, impacto, tecnologia empregada e principalmente custo. Sob um ponto de vista realista, em verdade, deveríamos estar falando de uma nova licitação para que todos esses aspectos pudessem ser revisitados e colocados sob escrutínio público.

Uma vez relatado o breve histórico da obra, para que o Magistrado possa fazer a plena cognição dos pedidos formulados nesta vestibular, é também indispensável tratar de dois temas essenciais pertinentes a obra: a (total ausência) de transparência e seus impactos sócio ambientais, conforme a seguir asseverados.

I.I – DA TOTAL AUSÊNCIA DE TRANSPARÊNCIA DAS OBRAS JÁ EM CURSO

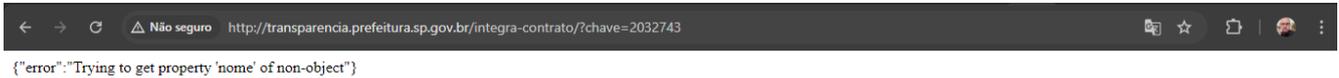
Como já narrado alhures, o contrato administrativo ora impugnado foi celebrado em 2011, por meio da SIURB em conjunto com o consórcio vencedor do certame.

Compulsando o sítio eletrônico oficial da transparência do Município afim de obter-se a íntegra do contrato, vez que a página da Secretaria aduz que em seu sítio eletrônico só ficam disponibilizados os contratos celebrados a partir de 2014, localizou-se o contrato em comento:

Nome do Órgão	Fornecedor	Objeto	Data da Publicação	Data de Assinatura	Vigência (dias/mês)	Contrato	Evento	Valor (R\$)
SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRA-ESTRUTURA URBANA E OBRAS	CONSÓRCIO QUEIROZ GALVÃO - GALVÃO ENGENHARIA.	Execução do sistema de interligação da av. Sena Madureira com a av. Ricardo Jafet, na região de cruzamento com as av. Sena Madureira e Domingos de Moraes, no bairro do Ipiranga, incluindo túneis, emboques e obras de adequação e melhorias do sistema viário existente.	10/08/2011	27/05/2011	540 D	054/SIURB/2011	EXTRATO DE ADITAMENTO	218.963.011,64

Total de registros: 1 | Página 1 de 1

Porém, ao clicar, conforme se observa no canto superior esquerdo, naquilo que deveria ser um link de acesso a íntegra do contrato, esta é a mensagem que aparece na tela:



E nem há de se arguir que tratou-se de um problema de intermitência do sistema pois, o que a esta subscreve, informa, de boa-fé, que tentou por diversas vezes, em dias e horários distintos, realizar o mesmo procedimento de busca, e obteve o mesmo redirecionamento para esta “página de erro”.

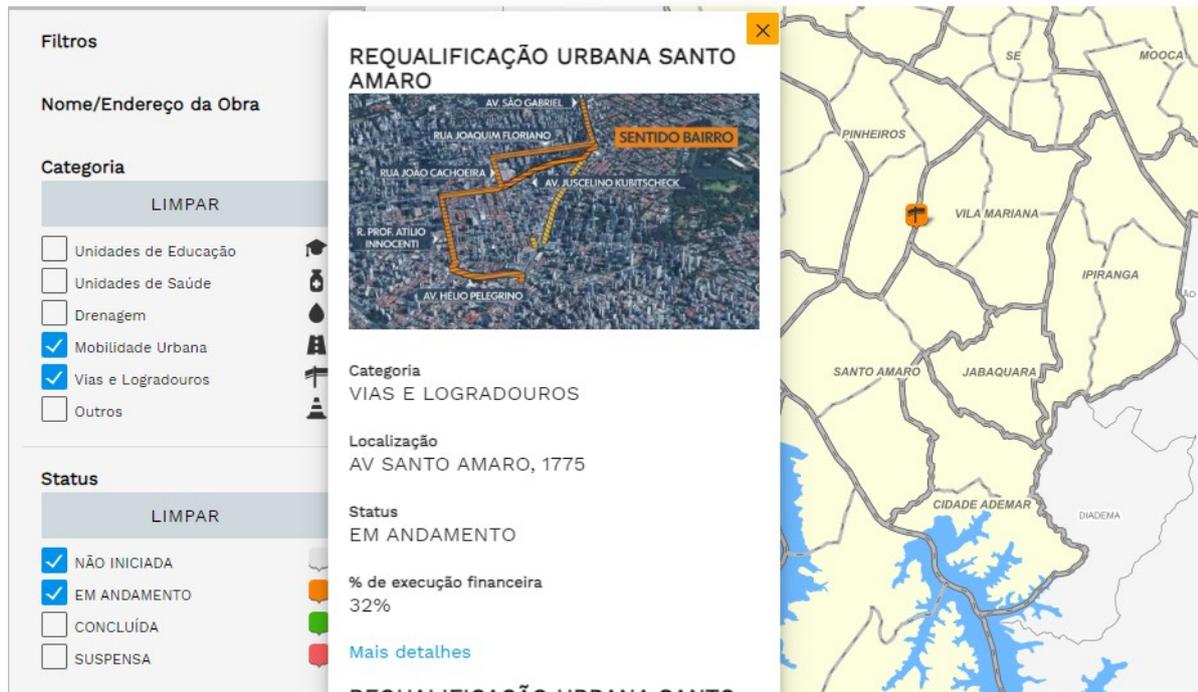
Não obstante, as autoras também diligenciaram junto ao site recém inaugurado pela Municipalidade chamado “obras abertas”, que em tese seria o mecanismo de controle social das obras da Prefeitura, mas ao compulsar o site, a referida obra também não aparece disponível para escrutínio, senão vejamos captura de tela:

Foram encontradas 1 obras

 NOVA PESQUISA

 NOTIFICAÇÃO DE NOVAS OBRAS

 Visualizar em lista



Filtros

Nome/Endereço da Obra

Categoria

LIMPAR

- Unidades de Educação
- Unidades de Saúde
- Drenagem
- Mobilidade Urbana
- Vias e Logradouros
- Outros

Status

LIMPAR

- NÃO INICIADA
- EM ANDAMENTO
- CONCLUÍDA
- SUSPENSADA

REQUALIFICAÇÃO URBANA SANTO AMARO

AV SÃO GABRIEL
RUA JOAQUIM FLORIANO
RUA JOÃO CACHOEIRA
R. PROF. ATÍLIO INOCENTI
AV. AUCÉLIO KURITSCHCK
AV. HELO PELEGRINO

SENTIDO BAIRRO

Categoria
VIAS E LOGRADOUROS

Localização
AV SANTO AMARO, 1775

Status
EM ANDAMENTO

% de execução financeira
32%

[Mais detalhes](#)

Como pode se observar, ao introduzir os filtros de obras de mobilidade urbana e de vias e logradouros, e também os filtros de status de obras em andamento e não iniciadas, o único resultado de busca que o site produz é desta obra realizada na região de Santo Amaro, que em nada se confunde com a obra ora impugnada.

Assim, ante o todo exposto, resta evidenciada a ausência de transparência do contrato administrativo, e da obra que perfaz seu objeto.

I.II – DOS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA OBRA DO TUNEL SENA MADUREIRA

Novamente nos socorrendo ao artigo publicado pelo Coletivo Mobilidade Urbana que fez minuciosa análise acerca dos impactos socioambientais da obra objeto do contrato administrativo ora impugnado, este observou que:

“2. Prejuízos e danos causados pela obra

2.1. Prejuízos para a mobilidade

O secretário Monteiro alega que a obra já estava prevista em 1970 (8h30m da audiência pública), anterior à implantação da Linha 1-Azul do Metrô. Questionamos como que, após 52 anos e a construção de 3 linhas de metrô no entorno (Linha 1-Azul, Linha 2-Verde e Linha 5-Lilás), a instalação de faixas exclusivas de ônibus, ciclovias e calçadas largas, este túnel ainda tenha qualquer pertinência ou relevância entre a situação original proposta e as condições atuais? A proposta do túnel seria ligar a região do Ibirapuera à Avenida Ricardo Jafet e o circuito Imigrantes, evitando o gargalo de trânsito criado na Rua Engenheiro Armando de Virgiliis, Rua Dr. Barros Cruz e Rua Vergueiro. No entanto, o túnel não ultrapassa a região do gargalo, e apenas “joga” mais duas faixas de trânsito no mesmo afunilamento, agravando o problema que supostamente se propõe a resolver. Apesar da imagem apresentada na audiência pública dar a impressão dessa conexão (Figura 2), o túnel em si é delimitado pelas linhas verticais vermelhas, e sua desembocadura ocorre antes da referida zona de congestionamento.



Legenda: Figura 2, localização da intervenção proposta. Fonte: Prefeitura de São Paulo

2.2. Prejuízos para o erário

O secretário justificou (aos 33 minutos do vídeo) que o reajuste de contrato com a empresa é menor que o reajuste IPCA / INCC como forma de manter o contrato de 2011 e não fazer nova licitação. Acontece que não existe milagre: se as referências de custos da construção civil subiram no período, não há porque afirmar que as construtoras investigadas em questão seriam imunes a estes aumentos. A suposta manutenção do desconto oferecido na licitação de 2010 em uma situação econômica muito diferente em 2023 com alta de preços gera um questionamento ou de viabilidade, ou de lisura dos valores apresentados. Em particular considerando as construtoras, com seu histórico de corrupção, e uma situação de dificuldade financeira que torna questionável a oferta de descontos além das capacidades de outras empresas concorrentes com situação financeira mais favorável. Soma-se a isso o fato da origem da obra ter sido um projeto básico doado, e a licitação de projeto executivo ter sido feita sem nenhuma noção real dos

verdadeiros custos envolvidos, evidenciado pelo aumento de quase 50% dos valores do projeto doado para a licitação.

Ainda assim, as noções de reajuste de valores finais são questionáveis, pois, como apontado pelo secretário, o projeto executivo não está pronto e a planilha orçamentária não foi finalizada, e na audiência pública foi falado que provavelmente haveriam ainda mais aumentos (32m30s) com essa conclusão. O custo final da obra ainda é desconhecido.

2.3. Prejuízo ao planejamento

Durante a reunião (aos 36 minutos) o secretário disse que o prefeito pegou o telefone e exigiu o desengavetamento da obra. O contrato estava suspenso devido ao envolvimento com as investigações da Lava Jato. Questionado sobre Programa de Metas, Orçamento Participativo, e Oficinas Participativas da LOA (Lei Orçamentária Anual), o secretário afirmou que o túnel não faz parte de nenhum plano ou prioridade, e que a administração executa obras fora do Programa de Metas e do planejamento público de forma corriqueira, pouco importando se constam ou não no Programa de Metas desde que o prefeito as considere “importantes” (resposta na marca de 1h14m).

“Construir mais faixas de tráfego para combater o congestionamento é como afrouxar o cinto para combater a obesidade.

Lewis Mumford (1955)

É importante deixar absolutamente claro que é bastante vasta a literatura e os exemplos reais que demonstram que obras viárias que facilitam o trânsito de automóveis terminam por incentivar o

seu uso e pioram o trânsito e o congestionamento nas vias modificadas e no entorno. O trabalho mais citado recentemente sobre este assunto é o do Professor de Política de Transporte, Phil Goodwin, do Centre for Transport and Society da Universidade de West of England, que em 1996 cunhou o termo “tráfego induzido” (saiba mais aqui e aqui).

Exemplos empíricos também podem ser identificados na realidade, apesar de não haver muitos estudos dedicados ao tema nas últimas obras rodoviárias criadas com o intuito equivocado de desafogar o trânsito. No caso paulistano o principal exemplo onde se divulgaram dados foi a ampliação da Marginal Tietê, que apesar do discurso de melhorar o trânsito, acabou por agravá-lo profundamente, na via principal e no entorno, exatamente como o conceito de tráfego induzido preconiza. Outro exemplo paulistano, demonstrando o efeito do tráfego induzido de maneira contrária, se refere à ciclovia da Avenida Paulista. Durante 1 ano de obra houve uma faixa de rolamento interditada em cada direção da avenida, mas a CET não registrou aumento dos índices de congestionamento. Após a sua inauguração, com a abertura da avenida com o programa Paulista Aberta, também não houve aumento de congestionamento registrado.

É por este motivo que a legislação nacional e municipal sobre o tema determina a prioridade dos modos ativos e coletivos de deslocamento, e inclusive aponta a necessidade de desestimular o uso do transporte individual, como no Art. 23º da Lei 12.587 de 2012 (PNMU), que em seus três primeiros incisos preconiza:

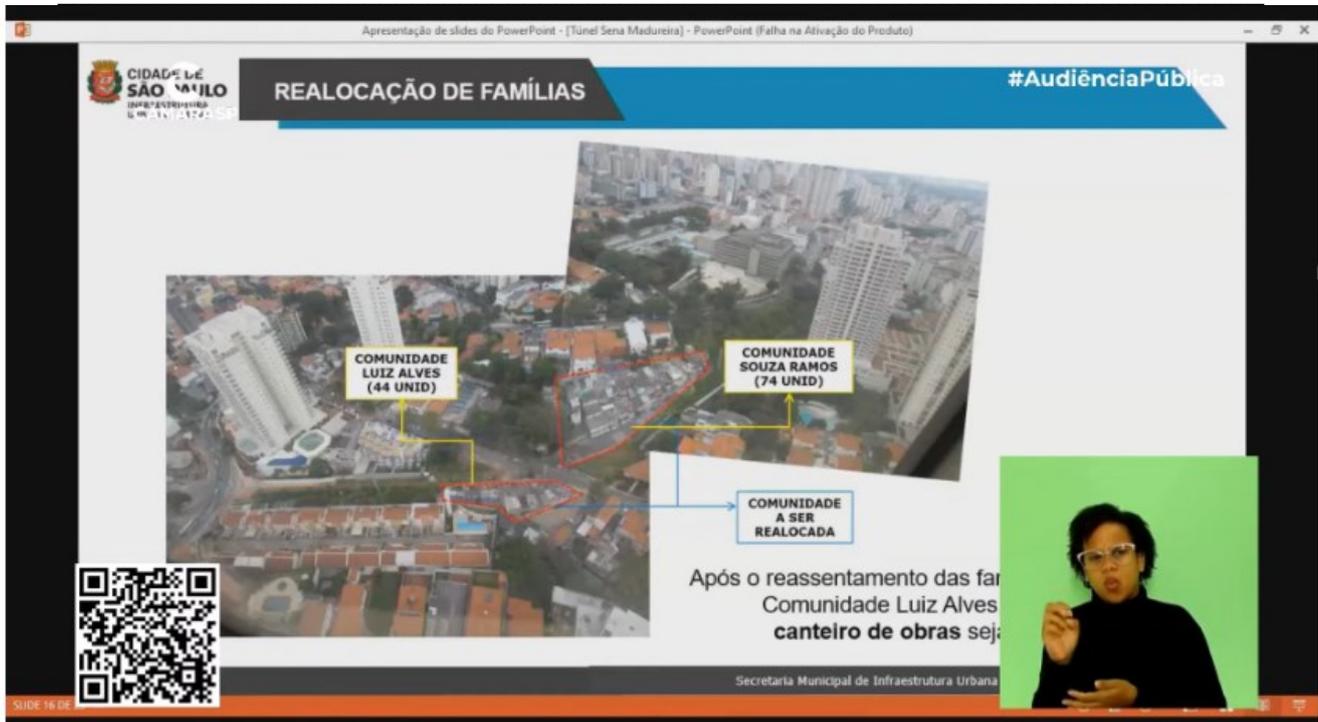
I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

2.4. Prejuízo da população, exclusão social e higienismo

Uma parte do projeto, mencionada de passagem na apresentação, é de que o trajeto do túnel foi levemente desviado propositalmente para que o canteiro de obras fique em cima do que hoje é a comunidade Luis Alves e a comunidade Souza Ramos, 520. A imposição do canteiro de obras sobre a comunidade implica na remoção de em torno de 118 famílias.



Segundo a fala do secretário, aos 27 minutos, não está prevista no projeto a construção de habitação social para receber estes munícipes na mesma região onde hoje moram e tem laços, nem em outra região da cidade. Seria um problema a ser resolvido “depois”, pela Secretaria Municipal de Habitação (SeHab), sem demonstrar diálogo entre as secretarias ou aparente integração das políticas públicas habitacionais com a remoção da população para a obra do túnel.

A menção de possibilidade de auxílio-aluguel de 400 reais por família demonstra o descaso com a população removida, considerando que este valor irrisório não é suficiente para nenhuma moradia ou mesmo aluguel de um quarto na Vila Mariana, um dos bairros com a locação mais cara de São Paulo, ultrapassando a marca de R\$ 50/m².

Frisa-se que tanto antes quanto durante a audiência pública não foi feito o convite para nenhum representante das comunidades, apesar de diretamente afetados. Também não

estava presente nenhum representante nem da Secretaria de Habitação (SeHab) ou da Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS).

2.5. Falta de acessibilidade

Além dos problemas constatados, as imagens do projeto mostram uma intervenção extremamente rodoviarista e sem preocupação pela caminhabilidade do bairro e acessibilidade. A Vila Mariana é um bairro com grande população idosa, e a Vila Clementino em particular (da qual a Sena Madureira é divisa e caminho de acesso vindo do metrô) é local de mais de uma dúzia de associações de pessoas com deficiência e grande número de serviços de saúde voltados para este público (como o Hospital São Paulo, a Unifesp, o Amparo Maternal, Fundação Dorina Nowill, AACD, entre outros).

As imagens do projeto, no entanto, mostram trechos da Rua Sena Madureira onde são criadas barreiras que impedem a população a pé de circular adequadamente. Onde antes havia uma faixa de pedestres e canteiro de árvores com 30 metros de extensão, se converteu numa necessidade de desvio de mais de 500 metros de ida mais volta, para o simples ato de atravessar a rua, na altura da Rua Coronel Lisboa. Assim, apesar de alardear uma facilidade de acesso e de redução de trânsito, os moradores do entorno da Sena Madureira passam a precisar utilizar o automóvel para chegar do outro lado da avenida. Estes questionamentos foram levantados na audiência pública e descartados pelo secretário como natural que pedestres e pessoas com deficiência tenham seus percursos aumentados para facilitar a circulação dos carros de passeio. É necessário apontar que este posicionamento, em particular, contraria diretamente a Política Nacional de Mobilidade Urbana e, principalmente, o Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo:

Art. 234. A acessibilidade universal é diretriz básica para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade.

Além dessa questão do pedestre, as imagens mostradas na audiência pública e não disponibilizadas para download mostram um túnel exclusivamente feito para carros de passeio, sem calçadas, sem a passagem de transporte coletivo e sem ciclovia. O secretário argumentou repetidamente que seria bom para o erário terminar de pagar por este projeto rodoviarista retrógrado pelo simples fato de que ele já foi parcialmente pago em 2012, e que o esforço “seria perdido” com o encerramento do contrato. A isso chamamos de “falácia do custo perdido”, quando se gasta recursos, tempo e dinheiro em algo ruim ou negativo simplesmente para “fazer valer” um recurso previamente gasto e já perdido, que não pode ser recuperado. Como um viciado em jogatina que já perdeu seu dinheiro e insiste que só terá prejuízo se parar de apostar, e dessa forma justifica colocar ainda mais recursos na aposta em questão. O resultado é um desperdício maior do que o simples encerramento e desistência do problema.



Ainda, o mesmo artigo apresenta inteligente e organizada síntese de todos os problemas envolvendo o projeto:

“4. Síntese

- i. Modelo de contratação questionável de uma única empresa contratada para desenvolver o projeto executivo e executar a obra de seu próprio projeto de forma casada;
- ii. Ausência de estudo próprio da prefeitura, tendo a origem da licitação combinada sido um projeto básico doado por uma empresa privada;
- iii. O contrato passou mais de uma década suspenso e a prefeitura pretende fazer um aditivo de valor ao invés de nova licitação;
- iv. Os valores apresentados são questionáveis em relação aos índices de referência e exequibilidade, e o contrato foi originalmente suspenso devido ao envolvimento do consórcio com superfaturamento de obras públicas em investigação na operação Lava Jato;
- v. A obra em questão não resolve o problema que alega resolver de trânsito na região Klabin e conexão direta com o sistema Imigrantes;
- vi. A prefeitura alega que o conceito da obra tem origem em 1970, e não reconhece que a cidade mudou nestas 5 décadas passadas, tornando a obra obsoleta;
- vii. O túnel proposto contraria as diretrizes de mobilidade estabelecidas pela legislação federal e municipal;
- viii. O projeto apresentado em audiência pública não contempla a mobilidade de pedestres, a mobilidade ativa cicloviária nem tampouco contempla o transporte coletivo, todas estas prioritárias sobre os veículos motorizados individuais atendidos pelo túnel com exclusividade, a despeito do planejamento vigente.
- ix. As boas práticas do urbanismo e planejamento viário, reconhecidas tanto nos planos estratégicos e temáticos da cidade, quanto por entidades profissionais competentes como

o IAB-SP, entendem o fenômeno da demanda induzida e rodoviarismo como alimentador de si, provocando um efeito de agravamento — e não de alívio — do congestionamento das vias da cidade;

x. A obra apresentada cria uma cicatriz urbana no bairro da Vila Mariana, dificulta a acessibilidade e a circulação de pessoas que não estejam em seus automóveis, dificultando até mesmo os mais simples percursos de atravessar a rua;

xi. A obra cria impedimentos à circulação de pedestres, especialmente das pessoas com deficiência, numa das regiões com maior concentração de instituições voltadas para PCDs em toda a cidade, no entorno do Hospital São Paulo. A Vila Mariana, em especial a Vila Clementino e os arredores da Sena Madureira foram local de intervenções passadas da prefeitura como o Bairro Amigo do Idoso, Plano Emergencial de Calçadas (PEC), pilotos de piso podotátil e instalação de semáforos sonoros justamente devido à grande quantidades de PCDs circulando;

xii. O projeto prevê a expulsão de 118 famílias da comunidade Souza Ramos mas não prevê destinação para esta população, ferindo o direito social à habitação;

xiii. Não houve articulação da Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB) e empresa São Paulo Obras (SP-Obras), responsáveis pelo projeto, com a Secretaria de Habitação (SeHab) e Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS);

xiv. O volume de recursos a ser investido na execução do projeto e da obra não justificam os poucos benefícios alardeados. As externalidades negativas do projeto apresentado, como as descritas neste documento, em muito superam quaisquer efeitos positivos, contrariando o interesse público;

xiv. O fato de já ter havido gasto de recursos no passado não significa que o melhor uso do dinheiro presente da prefeitura seja insistir no projeto, mas que deva ser cancelado e os recursos empenhados sejam redirecionados para ações previstas no planejamento da cidade.

Assim, ante o todo exposto fático, qual seja, de que a obra objeto do contrato administrativo ora impugnado, de um lado, carece totalmente dos padrões de transparência e publicidade que a legislação preconiza, e de outro, com fortíssimos impactos socioambientais: destruição da vegetação local; remoção forçada de comunidade instalada na região; falta de acessibilidade; ausência de benefícios ao trânsito conforme se pretende a obra; tudo isso culmina na conclusão lógica de que está totalmente ausente o interesse público na obra viária, e, conforme se observará a seguir, não encontra guarida na legislação vigente.

DO DIREITO

II - DA NULIDADE DO ATO ADMINISTRATIVO:

II.I – DA ILEGALIDADE DO OBJETO DO ATO ADMINISTRATIVO A LUZ DO ART. 2º, ALÍNEA “C”, PARÁGRAFO ÚNICO, ALÍNEA “C” DA LEI 4.717/65 (AÇÃO POPULAR)

A obra do túnel sena Madureira já em curso, objeto do contrato administrativo ora impugnado (054/SIURB/11), ato administrativo na acepção jurídica do termo, é nula de pleno direito nos termos do art. 2, alínea “c”, parágrafo único, alínea “c” da Lei de Ação Popular.

O referido artigo versa que:

“ Art. 2º São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de:

(...)

c) ilegalidade do objeto;

Parágrafo único. Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas:

(...)

c) a ilegalidade do objeto ocorre quando o resultado do ato importa em violação de lei, regulamento ou outro ato normativo;

A luz do art. 2º, alínea “c”, parágrafo único, alínea “c” da Lei de Ação Popular, o contrato administrativo ora combatido, incorre em violação legal pois:

Destarte, seu resultado importa em violação legal pois, a sua total ausência de transparência, ou seja, a falta de mecanismos satisfatórios aos cidadãos para que possam exercer escrutínio sobre a legalidade e utilidade da obra, fere de morte os princípios norteadores da administração pública de publicidade e interesse público insculpidos no art. 37 da Constituição Federal, abaixo colacionado:

“ Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios **obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência** e, também, ao seguinte”

Ou seja, ao não ser possível compulsar a minuta do contrato na página da transparência da Prefeitura, e igualmente, não ser possível localizar a obra na página recém inaugurada de obras abertas da Prefeitura de São Paulo, resta violado o princípio da publicidade entabulado no art. *supra*, colocando em xeque o interesse público da medida.

Não obstante, a obra, conforme destacado pelo artigo mencionado nesta vestibular, ao introduzir impactos severos na acessibilidade – e como bem destacado pelo mesmo, conforme estatísticas oficiais a região é habitada primordialmente por população idosa – também fere o disposto no Plano Diretor Estratégico, precisamente em seu art. 234, que consagra a acessibilidade como diretriz básica ao sistema de mobilidade:

“Art. 234. A acessibilidade universal é diretriz básica para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade.”

II.II – DA INEXISTÊNCIA DE MOTIVOS DO ATO ADMINISTRATIVO A LUZ DO ART. 2º, ALÍNEA “D”, PARÁGRAFO ÚNICO, ALÍNEA “D” DA LEI DE AÇÃO POPULAR

A obra do túnel sena Madureira já em curso, objeto do contrato administrativo ora impugnado (054/SIURB/11), ato administrativo na acepção jurídica do termo, é também nula de pleno direito nos termos do art. 2, alínea “d”, parágrafo único, alínea “d” da Lei de Ação Popular.

O referido artigo versa que:

“ Art. 2º São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de:

(...)

d) inexistência dos motivos

(...)

d) a inexistência dos motivos se verifica quando a matéria de fato ou de direito, em que se fundamenta o ato, é materialmente inexistente ou juridicamente inadequada ao resultado obtido;

O ato administrativo controvertido – CONTRATO 054/SIURB/11 – se amolda perfeitamente a hipótese de nulidade com fundamento no artigo *supra*.

Em tese, a obra serviria com uma forma de contribuir ao fluxo de trânsito da região, mas como bem apontado pelos especialistas, além de não servir ao seu propósito precípua, pois conforme assinalado, não servirá a melhoria do trânsito na região, este produzirá impactos socioambientais irreversíveis a região e ao erário público, atraindo para si, portanto, a inexistência de motivos insculpida no art. 2º, alínea “d”, parágrafo único, alínea “d” da Lei de Ação Popular.

II.III – DO DESVIO DE FINALIDADE DO ATO ADMINISTRATIVO IMPUGNADO A LUZ DO ART. 2º ,ALÍNEA “E”, PARÁGRAFO ÚNICO, ALÍNEA “E” DA LEI DE AÇÃO POPULAR

Por derradeiro, a obra do túnel sena Madureira já em curso, objeto do contrato administrativo ora impugnado (054/SIURB/11), ato administrativo na acepção jurídica do termo, é também nula de pleno direito nos termos do art. 2, alínea “e”, parágrafo único, alínea “e” da Lei de Ação Popular, que versa:

“ Art. 2º São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de:

e) desvio de finalidade.

Parágrafo único. Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas:

e) o desvio de finalidade se verifica quando o agente pratica o ato visando a fim diverso daquele previsto, explícita ou implicitamente, na regra de competência.

Por último, e não menos importante, a obra, advinda do contrato ora controvertido, possui evidente desvio de finalidade, pois, ao passo que lhe carece elementos básicos de publicidade e transparência, e que a obra, indene de dúvidas, produzirá efeito nefasto e irreversível de severos impactos socioambientais, a insistência na prática do ato administrativo com o início das obras é calcado em finalidade diversa daquela que a obra se pretende, qual seja, a de remoção forçada da comunidade hoje instalada na Rua Souza Ramos, o que não é admitido em direito.

Portanto, a luz do art. 2º, alínea “e”, parágrafo único, alínea “e”, a obra do túnel sena Madureira é nula de pleno direito pois há evidente desvio de finalidade em sua prática, vez que, a finalidade atingida não é a de melhoria de trânsito na região, mas sim, finalidade de interesse oculto da Municipalidade: expulsar a comunidade instalada na Rua Souza Ramos do local onde habitam.

III - DA TUTELA DE URGÊNCIA – INAUDITA ALTERA PARS

O Código de Processo Civil de 2015, trouxe consigo um conceito mais refinado do que previsto na codificação anterior, definindo os requisitos para a tutela de urgência em seu art. 300, que versa:

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

A verossimilhança do direito foi farta e satisfatoriamente apresentada ao longo desta peça vestibular, vez que, restou indene de dúvidas evidenciado que a obra do túnel sena Madureira, objeto do contrato N° 054/SIURB/11 ora controvertida, além de carecer de transparência e publicidade que a legislação brasileira exige a atos e contratos administrativos, pois não se encontra disponível para consulta nos portais da Prefeitura, sua realização produzirá efeitos socioambientais nefastos: destruição da vegetação nativa do local; óbices intransponíveis a acessibilidade da região; inexplicável e vultuoso custo ao erário público, e a pá de cal definitiva, sem qualquer necessidade ou interesse público, resultará na expulsão de dezenas de famílias que hoje ocupam a área da Rua Souza Ramos, que terá de ser removida para a consecução da obra.

Todos estes impactos se amoldam a perfeição as hipóteses de nulidade de atos administrativos previstos na Lei de Ação Popular, conforme minuciosamente apresentado no tópico pertinente.

Também está presente o requisito processual de perigo de dano. Uma obra que se inicia sem a devida transparência, que “requebra” um contrato celebrado a quase quinze anos atrás sem a mínima readequação que o lapso temporal exige – que na verdade exigiria um novo processo licitatório – e que, de outro lado, produzirá impactos socioambientais de grande magnitude, caso não cesse imediatamente, poderá trazer danos irreversíveis ao interesse e ao erário público; poderá culminar em destruição de vegetação nativa que não se regenerará; em óbices a acessibilidade que ou irreversíveis, ou de difícil e morosa reversibilidade; e ainda, poderá culminar em desnecessária e desumana remoção forçada da comunidade Souza Ramos. E o pior, tudo isso para não atender ao que a própria obra, em tese, se propõe, que é melhorar o trânsito.

Portanto, ante a verossimilhança do direito e ao perigo de mora, ambos requisitos processuais devidamente preenchidos no caso em tela, faz com que a concessão da tutela de urgência seja medida que se impõe.

Assim, ante o todo exposto, requer-se que, em caráter liminar, que não acarretará em prejuízo nenhum ao erário, não havendo qualquer possibilidade do chamado “dano reverso” ou “perigo de mora inverso” a SUSPENSÃO imediata das obras do túnel Sena Madureira, até o julgamento de mérito desta lide.

DOS PEDIDOS

Ante o todo exposto, requer-se:

- a. Que, com fulcro no art. 300, Código de Processo Civil, em sede de tutela de urgência, em caráter liminar, a **SUSPENSÃO** das obras do túnel Sena Madureira, objeto do contrato administrativo 054/SIURB/11 nos termos de fato e de direito articulados no tópico pertinente, até o julgamento de mérito;
- b. Que, **em caráter definitivo**, em decisão com resolução de mérito, seja declarado por este Juízo, **nulo de pleno direito** o ato administrativo contido no CONTRATO 054/SIURB/11, nos termos da Lei de Ação Popular, conforme fundamentado nos tópicos pertinentes (Art. 2º, alíneas “c”, “d” e “e” parágrafo único, alíneas “c” “d” e “e” da Lei de Ação Popular);

-
- c. Que este Juízo, nos termos permitidos pela Lei de Ação Popular, determine a Municipalidade que apresente nos autos a minuta do contrato administrativo 054/SIURB/11, indisponível nos canais de transparência do Município;
- d. A citação dos réus, para se querendo, contestar a presente ação no prazo legal, sob pena da aplicação dos efeitos da Revelia;
- e. A citação da **PREFEITURA DE SÃO PAULO**, em separado, nos termos do art. 6º, § 3º da Lei 7.717/65;
- f. A Intimação do ilustre representante do Ministério Público;
- g. A concessão dos benefícios da justiça gratuita nos termos da Lei de Ação Popular;
- h. A produção todos os meios de prova em direito admitidos;

VALOR DA CAUSA: R\$ 1.000,00 (para fins de alçada)

Ainda, requer-se a **TOTAL PROCEDÊNCIA** da ação, como efetiva medida de **J U S T I Ç A !**

Por derradeiro requer-se que todas as intimações relacionadas a autora sejam direcionadas a **GUILHERME PRESCOTT MONACO**, inscrito na OAB/SP sob o nº 375.476, ou, quando postais, sejam direcionados ao Palácio Anchieta, nº 100, 7º andar, Gabinete 706, Centro – SP, sob pena de nulidade.

Termos em que,
p. deferimento.

São Paulo, 01 de outubro de 2024.

GUILHERME PRESCOTT MONACO

OAB/SP 375.476