

**A DEFENSORIA PÚBLICA DO XXXXXXXXX**, por meio do seu **NÚCLEO DE ASSISTÊNCIA JURÍDICA DE INICIAIS DE XXXXXXXX**, localizado na XXXXXXXXXXXX, CEP XXXXXXXX, tel. (XX) XXXXXX e XXXXXX, vem à presença de Vossa Excelência, nos termos da Lei n. 7.347/1985 c/c a Lei n. 8.078/1990, propor a presente

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA,  
COM PEDIDO DE TUTELA PROVISÓRIA  
ANTECIPADA DA EVIDÊNCIA**

em face do **XXXXXXXXXX**, na pessoa de seu representante legal, o Procurador-Geral do XXXXXXXX, com sede no XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, CEP XXXXXXXX, tel. (XX) XXXXXXXX, e do **XXXXXXXXXXXXXXXXXX**, autarquia distrital, na pessoa de seu representante legal, com sede na XXXXXXXX, CEP XXXXXXXX, tel. (XX) XXXXXX, pelos fatos e fundamentos jurídicos a seguir expostos.

**I - DOS FATOS**

**I.1 - A ausência de informações nas paradas de ônibus**

Todos sabem, os pontos de parada de ônibus do XXXXXXXX não têm qualquer informação acerca das linhas que porventura trafegam em cada qual, seus itinerários, horários de início e fim de operação nos dias úteis e nos feriados, horários em que passam, no ponto, os ônibus de dada linha, preço das tarifas, gratuidades, etc.

Seguidamente, surgem reclamações nesta Defensoria sobre a situação e problemas correlatos, a exemplo de casos de ônibus que chegam tarde ou que não passam em determinado ponto. Apenas os mais experientes nas linhas de certo ponto de parada poderão, aliás, afirmar que tal ou qual ônibus chegou tarde ou não veio. Por certo, a ausência de informações no próprio ponto impede o usuário não sagaz ou não regular de acompanhar e fiscalizar a correta prestação do serviço.

Por ser notório, independe de prova o reconhecimento de que os pontos de parada não têm informações mínimas sobre o serviço de transporte. O fato é também confessado pelos réus. Por meio do Ofício n. 1.275, de agosto de 2015, esta Defensoria Pública solicitou informações sobre a temática à Secretaria de Estado de Mobilidade do XXXXXXX (cópia anexa). Embora fossem singelos os dados requeridos, a resposta surgiu apenas em MÊS de ANO, mediante o Ofício n. XXXXXX, do Gabinete do Secretário de Estado de Mobilidade, que encaminhou o Ofício n. XXXXX, do Gabinete do Diretor-Geral do XXXXXXX, ao qual está anexado despacho da Gerência de Planejamento e Projetos da autarquia (cópias anexas).

Eis os pontos de questionamento, e as respostas da instituição pública:

<b>Quesito do Ofício n. XXXXX da Defensoria Pública</b>	<b>Síntese das Respostas das Demandadas</b> (Ofício n. XXXXXX-GAB/Semob, Ofício n. XXXXX/DFTRANS)
a) há informações sobre os ônibus, trajetos e horários, visíveis e objetivas, nos ponto de ônibus do XXXXX	Os pontos de ônibus não oferecem estas informações
b) qual a localização das paradas de ônibus, acaso afirmativa a resposta acima	-
c) acaso negativa a resposta “a”, o motivo de não haver essas informações	Explicações sobre os recursos tecnológicos, humanos e procedimentais necessários a que essas informações sejam prestadas, a exemplo de atualização das condições e localização dos pontos de parada, dos horários e itinerários das linhas.

	Menção a que atualmente página do XXXXXX na internet constitui o principal meio de divulgação de informações sobre o sistema. Sugestão de plano de ação para o atendimento da questão.
d) como é feita a aferição do cumprimento do trajeto e pontualidade dos ônibus	As empresas têm obrigação de instalar equipamentos de rastreamento, mas nada especificado sobre sistemas para a coleta desses dados. O XXXXX tem termos de referência prontos para a aquisição desse tipo de tecnologia. A Gerência realizou estudo para implantação de rastreamento, precário, com recursos existentes. Necessário adquirir tecnologias capazes de concentrar todas as informações envolvidas.
e) se os ônibus possuem sistema de localização para comprovação do item “d”	Concessionárias contratadas a partir do edital 1/2011 têm obrigação de instalar equipamentos de rastreamento. Permissionários, selecionados em 2008, poderiam ser obrigados a tanto. Tal equipamento, porém, não é suficiente. Dados precisam ser cruzados com viagens programadas e inúmeros outros detalhes.

Conforme se observa, das explicações dos requeridos, pode-se tirar, no essencial, o seguinte: os pontos de ônibus não oferecem dados sobre linhas, trajetos, horários, etc.; é preciso a aplicação de recursos diversos para que os pontos passem a ser ornados com tais informações; os ônibus possuem sistema de rastreamento, mas faltam outros recursos à implantação de sistema de monitoramento e aferição do cumprimento das regras da linha, como trajeto e pontualidade.

Mais tarde, em XX de XXXXXX de XXXX, por intermédio do Ofício n.º XXXXXX e, em reiteração, do XXX, esta Defensoria, para melhor compreensão do assunto, solicitou algumas informações adicionais ao XXXXXXXX, que respondeu mediante o xxx (expediente juntos, por cópia). Eis um quadro dos dados requeridos e fornecidos:

<b>Quesito dos Ofícios n.º xxxxx/xxx e XXX -NAJI da Defensoria Pública</b>	<b>Síntese da Resposta do DFTRANS (XXX)</b>
a) Foi editado ato normativo de qualquer natureza para o fim de regulamentar ou disciplinar, a	

<p>qualquer título ou aspecto, a Lei Distrital n. 5.220/2013 ou a obrigação que explicita (afixação de quadro de informações nos pontos de parada dos veículos do transporte público coletivo)?</p>	
<p>b) Considerando, inclusive, que a obrigação de dotar os pontos de parada com informações mínimas sobre as linhas que passam em cada qual fora explicitada já em 2012, na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012, art. 14, III), e tendo em conta, outrossim, que as referidas leis não impõem a necessidade de que as informações sejam dinâmicas/on-line, por qual ou quais razões, objetivamente, os pontos de parada de ônibus do Distrito Federal ainda não contêm quadros informativos?</p>	
<p>c) Em junho do corrente ano [de 2015], conforme se depreende de reportagem jornalística da época (Disponível em: <a href="http://noticias.r7.com/distrito-federal/governo-do-df-promete-implantar-paineis-com-informacoes-sobre-horarios-de-onibus-ate-o-fim-do-ano-23062015">http://noticias.r7.com/distrito-federal/governo-do-df-promete-implantar-paineis-com-informacoes-sobre-horarios-de-onibus-ate-o-fim-do-ano-23062015</a>, acesso em: 16 nov. 2015), havia expectativa governamental de implantação de sistema de painéis até o final do corrente ano [de 2015], algo que aparentemente não se concretizará [não se concretizou], haja vista estarmos no final de novembro. Haverá a implantação de painéis até o fim do ano? Em caso negativo, objetivamente, por qual razão a expectativa governamental se verá frustrada?</p>	
<p>d) Quais providências foram e têm sido adotadas por essa autarquia e demais agentes envolvidos para o fim de cumprir a obrigação prevista na Lei n. 12.587/2012 e na Lei Distrital n.</p>	

5.220/2013?	
e) Existe algum plano, programa cronograma, etc. para o cumprimento da obrigação explicitada nas leis em referência, abrangidas as atividades administrativas antecedentes?	
f) Há alguma expectativa concreta, fundada em específicas atividades administrativas em curso ou planeadas, acerca do momento em que será cumprida a obrigação prevista na Lei n. 12.587/2012 e na Lei Distrital n. 5.220/2013?	
g) Essa autarquia porventura foi citada, ou de outra forma tem conhecimento, de demanda judicial que tenha sido aforada par ao fim de ver cumprido o previsto nas leis citadas?	

## **I.2 - Sobre os problemas da falta de informação**

Outro fato evidente, a falta de informações nas paradas de ônibus prejudica, às vezes muito, o usuário do transporte coletivo, além de compor um quadro que projeta diversas outras consequências deletérias.

Só os mais experientes sobre o tráfego de ônibus em dada região, e quem sabe os que tenham grandes habilidades de pesquisa na internet, poderão saber com segurança e competência, por exemplo, qual ônibus devem pegar para certo deslocamento, quais as eventuais opções de linha e percurso envolvidas, que horas a linha começa a ser operada, que horas passa o último ônibus, etc. Ao turista e àquele que esteja em cidade menos conhecida, a solução seria pesquisar muito na internet antes de se arriscar no transporte público, ou garimpar informações com quem encontrar pelo caminho conforme o deslocamento aconteça, com as dificuldades e riscos envolvidos nisso.

Muito particularmente, são prejudicados certos grupos de hipossuficientes. Pensemos, por exemplo, nos idosos que não têm grande descortino com o uso da internet; nas pessoas com

deficiência que não podem atravessar a rua para indagar no comércio sobre qual seria o ônibus adequado para ir a tal lugar, e se o ônibus passa naquele ponto; nos menos abastados, que não tem celulares modernos com acesso à internet para verificar a página do XXXXXX...

Por óbvio, o serviço público de transporte deveria prover informações de maneira abundante e facilitada, de sorte a que todos pudessem a ela ter acesso. Apetrechar cada ponto de ônibus com as informações básicas sobre as linhas que ali circulam constitui, evidentemente, providência básica, para garantir ao usuário o acesso à informação em termos adequados de tempo, meio e lugar. Não é por acaso que virtualmente todas as grandes cidades do mundo civilizado (inclusive Brasília há algum tempo atrás, como é visto adiante) têm seus pontos de ônibus devidamente qualificados pelas informações mínimas alusivas às linhas que operam em cada qual, além de informações básicas em geral sobre o sistema público de transporte.

Por outra angulação, percebe-se que a falta de informação nos pontos de ônibus torna difícil a fiscalização pelo usuário acerca do correto cumprimento pelas concessionárias do serviço das regras de operação das linhas, horários de início e encerramento diários, frequência e horários de passagem da linha no ponto, etc. Informação e transparência, é consabido, são pressupostos a que possa haver, em qualquer medida relevante, controle social da qualidade do serviço público.

Muito claramente, a falta de informações nos pontos de parada é elemento, entre vários outros, que caracteriza, conforme avaliação geral, um sistema de transporte público de baixa qualidade. Além de animar o transporte pirata, a circunstância como que incentiva a locomoção individual, com os prejuízos, bem conhecidos, que daí advêm, para o que serve de exemplo a redução da mobilidade pelos engarrafamentos e o custo ambiental envolvido.

Na internet, podem ser localizadas reportagens jornalísticas que tocam pontos aqui explorados, a exemplo da que consta na página <http://onibusrmtca.blogspot.com.br/2010/12/df-pontos-de->

[onibus-nao-tem-informacoes.html](#) (acesso em: 23 nov. 2015), cópia anexa.

### **I.3 - Iniciativas populares em reação ao desleixo governamental**

Deixado ao relento pelo poder público, nada obstante contribua com pesados impostos e pague tarifas de elevada monta, o usuário do transporte coletivo ressent-se, obviamente, da falta de informações em adequada qualidade e quantidade acerca do sistema de transporte estatal no XXXXXX. Surgem de quando em vez, digamos, saídas criativas para (tentar) contornar a incompetência governamental.

Na página na internet sob o endereço <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2013/03/grupo-inicia-sinalizacao-colaborativa-em-paradas-de-onibus-do-df.html> (acesso em: 22 nov. 2015) consta artigo jornalístico e reportagem cinematográfica sobre iniciativa, surgida em 2013, de alguns cidadãos, que resolveram por conta própria, com método e meios precários, sinalizar as paradas (a julgar pela ausência de atividade na página do Facebook do movimento - <https://www.facebook.com/events/353009948152231/> -, verifica-se que a iniciativa popular não avançou). Eis o texto:

12/03/2013 12h44 - Atualizado em 12/03/2013 13h58,

#### ***Grupo inicia sinalização colaborativa em paradas de ônibus do DF***

Pela iniciativa, usuários podem indicar que ônibus passam nas paradas.

Também é possível baixar o adesivo da internet e colar nos pontos de ônibus.

Um grupo de Brasília iniciou o projeto “Que ônibus passa aqui?”, de sinalização colaborativa das paradas de ônibus. Os participantes colam um cartaz nas paradas e os usuários do transporte público podem preencher indicando as linhas que passam naquele ponto.

A ideia surgiu em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, e logo se espalhou pelas redes sociais. A **página de Brasília** já tem 300 seguidores. Os interessados podem baixar o modelo do adesivo

e levar para imprimir em uma gráfica. Depois, é só espalhar a boa ação.

Clique [aqui](#) para baixar o adesivo. Antes, **veja o passo-a-passo** para fazer a colagem. O cientista político Gustavo Amora e o servidor público Rafael Chervenski começaram a colar os cartazes nas paradas da Asa Norte. “A intenção é que todo mundo reproduza essa ideia. O melhor seria que todo mundo pegasse um adesivo desse e colocasse na sua parada”, fala Chervenski.

Mais recentemente, em 2014, um grupo de amigos criou um aplicativo para celular destinado a informar sobre paradas de ônibus e rota de linhas no XXXXX. É o que informa reportagem jornalística do Correio Braziliense, anexa por cópia (e disponível em [http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/01/08/\\_interna\\_cidadesdf,406774/aplicativo-informa-sobre-paradas-de-onibus-e-rota-de-linhas-no-df.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/01/08/_interna_cidadesdf,406774/aplicativo-informa-sobre-paradas-de-onibus-e-rota-de-linhas-no-df.shtml), acesso em: 18 nov. 2015). Trata-se da mobilização Mapeia DF, de caráter colaborativo, para facilitar a troca de informação entre os usuários (isto é, não se trata de divulgar dados produzidos pelas autoridades públicas pertinentes). A versão web do aplicativo, e a página da empreitada que se autointitula de movimento, estão no seguinte endereço: <http://www.mobee.io/> (acesso em: 18 nov. 2015).

Aparentemente, o aplicativo tem ganhado popularidade, mas ainda não deslanchou propriamente. Na versão *android*, pelo que consta da loja Google Play, teriam havido mais de 10.000 downloads (verificado em 18 nov. 2015). Na mesma lojas, aliás, encontra-se outro aplicativo para celular com proposta assemelhada (Vai Fácil DF, também com mais de 10.000 downloads, apontado como desenvolvedor o Instituto Brasília de Tecnologia e Inovação - [www.ibti.net.br](http://www.ibti.net.br)).

#### **I.4 - Involução, promessas, e longos anos de incúria governamental**

Sobre o aspecto versado na presente demanda, parece que o XXXXXXXX sofreu uma espécie de involução civilizatória. Tempos atrás, paradas de ônibus em nossa Capital tinham informações sobre



linhas, trajetos e itinerários. Foram retiradas as placas informativas, o que seria uma medida transitória. Já se vão muitos anos do acontecido, porém, e ainda não conseguimos nos recuperar. Não faltaram no percurso, porém, promessas de políticos ou administradores públicos. É esse o cenário que desvela uma rápida pesquisa na internet.

Em reportagem jornalística cinematográfica disponibilizada no You Tube (<https://www.youtube.com/watch?v=HmG61OOXcTs>, acesso em: 16 nov. 2015), que seria de agosto de 2011, consta referência a que as informações nas paradas de ônibus haviam sido retiradas então há nove anos, em medida que seria transitória, para padronização conforme novos abrigos, feitos em vidro. Está é a descrição do vídeo, contida na página respectiva:

Publicado em 7 de jun de 2012

Em 2002 as informações de itinerários e horários disponíveis nas paradas de ônibus de Brasília foram retiradas sob a desculpa de padronizar os pontos de ônibus com abrigos de vidro.

Os abrigos não foram padronizados e os usuários de transporte coletivo não possuem mais informações como lista de linhas de ônibus, itinerários e horários. A única opção é perguntar para outra pessoa. O problema acontece em todo o Distrito Federal.

Mesmo as paradas de vidro não possuem qualquer informação. O diretor do DFTrans, Marco Antônio Campanela, prometeu que até o início de 2012 no máximo se começaria a implantar o sistema informatizado de controle da frota. Até junho de 2012 Campanela não cumpriu a promessa.

Pela proposta do DFTrans as paradas de ônibus do centro de Brasília terão painéis eletrônicos e os horários dos ônibus estão disponíveis num site. Alexandre Garcia comenta: "Não poderia ficar um dia sem informação!".

A reportagem é de Kenzô Machida para o telejornal DFTV 1ª edição de 23/08/2011. A apresentação é de Alexandre Garcia e Liliane Cardoso.

De reportagem da mídia impressa, de junho de 2015, consta que o Governo do Distrito Federal garantira pretender instalar painéis informativos nos pontos de ônibus até o final daquele ano (cópia anexa - original disponível em <http://noticias.r7.com/distrito-federal/governo-do-df-promete-implantar-paineis-com-informacoes-sobre-horarios-de-onibus-ate-o-fim-do-ano-23062015>, acesso em: 16 nov. 2015). Eis alguns trechos:

23/6/2015 às 11h14

***Governo do DF promete implantar painéis com informações sobre horários de ônibus até o fim do ano***

Um sistema que libera informações sobre trajetos e horários dos transportes públicos está prestes a chegar no Distrito Federal. Os painéis eletrônicos serão instalados nas paradas de ônibus, mas também poderão ser acessados pelo celular.

Quatro capitais brasileiras já usam o sistema que permite esse tipo de acesso que pode evitar paradas lotadas na hora da volta para casa. [...]

Os painéis eletrônicos que serão instalados no DF irão especificar as linhas, o horário previsto e até quanto tempo falta para o próximo ônibus passar. A ideia é que nos próximos quatro anos todas as paradas de ônibus da cidade tenham esses painéis eletrônicos. A lei para instalação do equipamento já foi aprovada há um ano e meio. [...]

O Governo do Distrito Federal informou que precisa fazer algumas alterações antes de implantar os painéis, mas garantiu que pretende implantar o sistema até o final deste ano. [...]

A promessa, que decerto não foi a única ao longo de todos esses anos, não foi cumprida, o que se infere, inclusive, das informações recebidas pela Defensoria por meio da diligência, acima descrita, que fez junto às instituições públicas implicadas. XXX

É de uma obviedade ululante que os pontos de parada de ônibus, ao menos os de cidades médias e grandes, devem conter informações básicas sobre o serviço, notadamente as que dizem respeito especificamente ao próprio ponto. Entre nós, porém, precisou ser editada uma lei prevendo ser obrigatório tal utilidade (Lei Distrital n. 5.220/2013, adiante transcrita). Já se vão mais de dois anos da promulgação do diploma, e não há sinais concretos de sua transposição para o mundo dos fatos.

De todo o exposto, percebe-se que a população do XXXXX, sobretudo os usuários dos sistema, é vitimada por uma falha grave na prestação do serviço de transporte público coletivo urbano, reconhecida inclusive por sucessivos governos, que constatarem a deficiência, mas não a remediaram, ainda quando prometessem fazê-lo.

Se o mínimo não é feito pelo administrador, que teve anos e anos para se desincumbir da tarefa, nada resta senão bater às portas do Judiciário para garantir o direito do cidadão. E se trata, realmente, como é visto em seguida, de um direito do cidadão usuário, que detém, de resto, caráter macroscópico, sendo previsto,

inclusive expressa e especificamente, em mais de uma norma do nosso sistema jurídico.

## **I.5 - Pedidos de acesso à informação**

Para melhor aparelhar a presente exordial, foram tirados pedidos de informação ao Tribunal de Contas do XXXXXX e ao Ministério Público do XXXXXX e Territórios (respostas anexas).

No Ministério Público, a demanda acabou redundando na instauração de procedimento preparatório para averiguação de suposto desrespeito à Lei Distrital n. 5.220/2013 (Portaria n. 16/2006, da Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão).

Do Tribunal de Contas chegou notícia de que a corte já teve a oportunidade de determinar ao governo distrital que providencie a disponibilização de informações nos pontos de parada. Eis um excerto do Memorano n. 07/2015-DIAUD1:

Em resposta ao Memorando nº 187/2015 – Ouvidoria, esclareço que a disponibilização de informações nos pontos de embarque e desembarque dos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal foi objeto de análise e deliberação deste Tribunal no Processo nº 11488/2013.

As impropriedades e sugestões de aperfeiçoamento identificadas por esta Unidade Técnica encontram-se delineadas no Achado de Auditoria nº 10 do Relatório Final de Auditoria (e-DOC 89D50CDA), sobre as quais, por meio da Decisão nº 2150/2015 (e-DOC A34456EB), o Tribunal resolveu:

### *Decisão nº 2150/2015*

*(...)V – determinar SEMOB que: (...) k) elabore e implante um plano diretor de informação e comunicação com o usuário do STPC/DF, contemplando, no mínimo, os seguintes aspectos (Achado 10): i) nos pontos de embarque e desembarque de passageiros: identificação formal da parada e das linhas que as servem, contemplando trajetos e horários; ii) nos veículos: informações sobre o trajeto e tempo previsto de viagem, integração (intra ou intermodal) e normatização do uso dos recursos audiovisuais embarcados nos veículos para utilidade pública e publicidade; iii) no ambiente web, disponibilização de: informações sobre linhas, horários, trajetos, tarifas, operadoras e demais aspectos operacionais e que possibilitem o controle social; aplicativo para aparelhos de telefonia móvel; localização de pontos de embarque e desembarque e dos veículos em operação (GPS); iv) procedimentos e rotinas operacionais que garantam a confiabilidade e a tempestividade das informações disponibilizadas aos usuários do STPC/DF; (...).*

## **II - DO DIREITO**

### **II.1 - Legitimidade ativa**

Inicialmente, cumpre destacar que a Lei n. 7.347/1985, que disciplina a ação civil pública, é um importante instrumento de racionalização da prestação da tutela jurisdicional. Por meio dele é possível viabilizar, com uma única demanda, a proteção de um

grande número de jurisdicionados sem que se faça necessária a propositura de uma correspondente pletora de ações individuais.

Em face do que dispõe o artigo 1º, inciso IV, da referida Lei, a ação civil pública pode ser esgrimida para a proteção de qualquer interesse difuso ou coletivo. O espectro de abrangência tutelar ao direito material é bastante amplo, a exemplo, aliás, do rol dos legitimados ativos para a propositura dessa espécie de demanda. A lei processual brasileira concebe, para as ações coletivas, um sistema de legitimação extraordinária, atribuindo a defesa dos direitos difusos, coletivos e individuais homogêneos a determinados entidades que, conforme pressuposto, tenham condições de adequadamente protegê-los.

Com o advento da Lei n. 11.448/2007, o elenco de entes legitimados foi ampliado, para incluir expressamente a Defensoria Pública, conforme conta do art. 5º, II:

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

I - o Ministério Público;

**II - a Defensoria Pública;**

III - a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;

IV - a autarquia, empresa pública, fundação ou sociedade de economia mista;

V - a associação que, concomitantemente: [...]

Por sua vez, a Lei Complementar Distrital n. 828/2010, que regula a prestação da assistência jurídica pelo Distrito Federal e dispõe sobre a organização do Centro de Assistência Judiciária do Distrito Federal, atual Defensoria Pública do Distrito Federal, incumbiu tal instituição do dever de prestar gratuita e integral assistência jurídica aos necessitados, como verdadeira garantia institucional.

No art. 2º da mencionada Lei, listam-se os objetivos buscados pela assistência jurídica proporcionada pelo Distrito Federal, conforme a seguir ressaltado:

Art. 2º O Distrito Federal prestará assistência jurídica para:

I - assegurar o respeito à dignidade da pessoa humana e ao pluralismo;

II - combater a desigualdade social, a pobreza e a marginalização, promover o acesso igualitário ao Poder Judiciário e às instâncias decisórias da Administração Pública e difundir a consciência da cidadania, dos direitos fundamentais e do ordenamento jurídico;

III - tornar efetivas as garantias fundamentais do devido processo legal e de ampla defesa e contraditório;

IV - proteger quaisquer direitos difusos, coletivos e individuais dos necessitados, inclusive aqueles assegurados pela legislação de proteção à criança e ao adolescente, à mulher vitimada pela violência doméstica, ao idoso, ao negro, aos portadores de necessidades especiais ou de transtornos mentais, à vítima de crimes, ao condenado, ao preso provisório, ao consumidor, ao usuário de serviço público, ao administrado e ao contribuinte.

No mesmo sentido é a disposição constante da Lei Complementar n. 80/1994, que “organiza a Defensoria Pública da União, do Distrito Federal e dos Territórios e prescreve normas gerais para sua organização nos Estados”, em seu artigo 4º:

Art. 4º São funções institucionais da Defensoria Pública, dentre outras:

(...)

VII - promover ação civil pública e todas as espécies de ações capazes de propiciar a adequada tutela dos direitos difusos, coletivos ou individuais homogêneos quando o resultado da demanda puder beneficiar grupo de pessoas hipossuficientes; (Redação dada pela Lei Complementar nº 132, de 2009).

Inquestionável, pois, é a legitimação ativa institucional da Defensoria Pública para atuar em casos de defesa dos interesses coletivos.

## **II.2 - Mérito**

### **II.2.1 - Natureza transindividual do direito cuja tutela é vindicada**

Pretende-se por meio da presente demanda, em suma e no essencial, obter tutela jurisdicional no sentido de obrigar os réus a cumprirem o dever jurídico de afixar quadro informativo nas paradas de ônibus do transporte coletivo do contendo, além de dados básicos gerais sobre o sistema, menção sobre as linhas, horários e itinerários, que passam em cada um de tais pontos.

Conforme é demonstrado em seguida, trata-se de obrigação de fazer imposta tanto pela legislação federal quanto pela distrital, quer de uma perspectiva geral (extraída a partir da principiologia do regime jurídico reitor do aspecto, sobretudo pela ótica dos direitos do usuário) quanto de uma angulação específica (isto é, há normas

que especificamente comandam que os pontos de parada devem ser providos de informações sobre linhas, horários, preços, etc.).

Está-se diante, sem dúvida nenhuma, de direito de natureza transindividual, que diz respeito diretamente a todos os usuários de transporte público coletivo do Distrito Federal, efetivos e potenciais, residentes ou não residentes em nossa Capital. Ainda que mediatamente, o direito cuja proteção é buscada pertence a todos os cidadãos da Capital.

É cediço que existe entre nós um subsistema de tutela coletiva de direitos, estruturado nas disposições pertinentes do Código de Defesa do Consumidor e na Lei da Ação Civil Pública (inclusive por força das referências recíprocas dessas leis em alusão à tutela metaindividual – cf. Lei da Ação Civil Pública, art. 21, e Código de Defesa do Consumidor, art. 90). E é certamente a tutela coletiva a mais adequada ao manejo do conflito em perspectiva, nitidamente transcendente da esfera jurídica desta ou daquela pessoa individualmente considerada.

Como pode ser confirmado inclusive pelo recorte dado ao pedido alfim formulado, na espécie está em questão, na tipologia delineada pelo Código de Defesa do Consumidor (art. 81) a proteção de um direito de caráter predominantemente difuso (ou, a depender da angulação, de um direito de perfil coletivo em sentido estrito – é certo, porém, que nesta sede não interessam divagações filosóficas ou científicas, mas sim uma visão prática e objetiva, focada na distribuição da justiça).

### **II.2.2 - Panorama do regime jurídico do transporte coletivo urbano**

De caráter essencial, inclusive para a concretização de direito social fundamental da pessoa humana, o transporte coletivo urbano de passageiros constitui-se em serviço público de competência municipal. Trata-se de enquadramento que, sobre evidente de uma perspectiva conceitual a partir do direito administrativo, decorre de expressas normas constitucionais.

Convindo destacar que são do Distrito Federal, na generalidade, as competências administrativas e legislativas municipais e estaduais, eis os dispositivos da Constituição Federal de 1998 de interesse imediato:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015](#))

Art. 21. Compete à União: XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; [...]

Art. 30. Compete aos Municípios: V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Art. 32 *Omissis* § 1º Ao Distrito Federal são atribuídas as competências legislativas reservadas aos Estados e Municípios.

Da Lei Orgânica do Distrito Federal recolhemos, também no interesse imediato do deslinde da presente causa, os seguintes dispositivos:

Art. 3º São objetivos prioritários do Distrito Federal: VI - dar prioridade ao atendimento das demandas da sociedade nas áreas de educação, saúde, trabalho, transporte, segurança pública, moradia, saneamento básico, lazer e assistência social;

Art. 15. Compete privativamente ao Distrito Federal: VI - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Art. 314. *Omissis* Parágrafo único. São princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano: II - o acesso de todos a condições adequadas de moradia, saneamento básico, transporte, saúde, segurança pública, educação, cultura e lazer;

Art. 335. O sistema de transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida,

segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico.

§ 1º O transporte público coletivo, que tem caráter essencial, nos termos da Constituição Federal, é direito da pessoa e necessidade vital do trabalhador e de sua família. [...]

Art. 336. Compete ao Distrito Federal planejar, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre mediante licitação, os serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal, cabendo à lei dispor sobre:

I - o regime das empresas e prestadores autônomos concessionários e permissionários de serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal;

II - os direitos dos usuários;

III - a política tarifária, com a garantia de que o custo do serviço de transportes públicos coletivos deverá ser assumido por todos que usufruem do benefício, mesmo que de forma indireta, como o comércio, a indústria e o Poder Público;

IV - a obrigação de manter serviço adequado. [...]

Art. 338. O sistema de transporte do Distrito Federal compreende:

I - transporte público de passageiros e de cargas;

II - vias de circulação de bens e pessoas e sua sinalização;

III - estrutura operacional;

IV - transporte coletivo complementar. [...]

Art. 342. A prestação dos serviços de transporte público coletivo atenderá aos seguintes princípios:

I - compatibilidade da tarifa com o poder aquisitivo da população;

II - conservação de veículos e instalações em bom estado;

III - segurança;

IV - continuidade, periodicidade, disponibilidade, regularidade e quantidade de veículos necessários ao transporte eficaz;

V - urbanidade e prestabilidade.

No âmbito da legislação da União, cumpre fazer referência, ainda, à Lei n. 8.987/1995, que trata do “regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”, e à Lei n. 12.587/2012, que instituiu “as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

No contexto distrital, calha aludir, destacadamente, à Lei n. 4.011/2007, que dispôs “sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal”, à Lei n. 4.566/2001, que estatui o “Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF”, e também à Lei n. 241/1992, que criou



a autarquia DFTRANS - Transporte Urbano do Distrito Federal (denominação essa atribuída pelo Decreto n. 23.902/2003).

### **II.2.3 - Direito à informação, inclusive nos pontos de parada**

Serviço público essencial, o transporte coletivo urbano de passageiros deve atender a certos requisitos mínimos de qualidade, o que abrange, por certo, a devida informação ao usuário acerca de sua estruturação geral, linhas, trajetos, horários, custos, preços, etc.

Sobre os direitos do usuário, eis o que consta a respeito na Lei n. 8.987/1995:

#### Capítulo II

##### DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

[...]

#### Capítulo III

##### DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 7º. Sem prejuízo do disposto na [Lei no 8.078, de 11 de setembro de 1990](#), são direitos e obrigações dos usuários:

**I - receber serviço adequado;**

**II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;**

III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, observadas as normas do poder concedente;

III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente. ([Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998](#))

IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;

VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

[...]

A Lei n. 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, contém preceitos que abordam expressa e especificamente o direito do usuário à informação:

Art. 14. **São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana**, sem prejuízo dos previstos nas [Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990](#), e [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#):

I - receber o serviço adequado, nos termos do [art. 6o da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#);

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

**III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e**

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as [Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000](#), e [10.098, de 19 de dezembro de 2000](#).

**Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:**

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

**III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados**, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Perceba-se que, no que se refere às linhas, itinerários e horários, o direito do usuário à informação deve ser satisfeito **nos** pontos de embarque e desembarque. Vale dizer, os pontos de parada de ônibus do transporte coletivo urbano de passageiros devem conter informações, para fácil e gratuito acesso do público, sobre linhas que em cada qual circulam, horários, itinerários, etc.

Nisso se constata, a bem dizer, aspecto óbvio e fundamental daquilo que qualquer um poderia idealizar como serviço adequado. A competente oferta de informações em cada parada de ônibus é exigência que subsistiria mesmo que não houvesse regra específica a respeito. Existe, porém, tal regra, em legislação federal, como disposição geral aplicável a todos os entes da federação.

A situação fática do XXXXXXXX, em que não se vê parada de ônibus dotada de informações mínimas, é evidentemente ilícita. Afronta exigência mínima haurível diretamente de qualquer concepção razoável do que seja serviço adequado. Se isso não bastasse, ofende norma específica expressamente contida em nossa legislação nacional.

#### **II.2.4 - O direito na Lei Distrital n. 5.220, de 18 de novembro de 2013**

Muito evidentemente, a conclusão atingida no tópico anterior não seria em nada alterada caso o raciocínio fosse estruturado a

partir da legislação distrital reitora do assunto em caráter geral (vide, p. ex., Lei Orgânica, art. 336, IV; Lei n. 4.011/2007, arts. 4º e 10; Lei n. 4.566/2001, art. 4º, V, art. 6º, V e VII, art. 8º, V, art. 14, III, e art. 18, I, entre outros; Decreto n. 30.584/2009, art. 14, X, art. 17, I e III, e outros mais). Normativamente falando, aliás, nem poderia ser diferente, dès que há norma da União sobre o aspecto.

Exceto por amor à redundância, não há razão, porém, para maiores divagações e referências à legislação local, já que no Distrito Federal há lei específica prevendo a específica obrigatoriedade de que as paradas de ônibus sejam devidamente dotadas de informações ao usuário. Sim, foi necessário editar lei própria para tratar do ponto, também em nível local. A obviedade da exigência, e sua previsão pontual expressa em lei federal, não bastavam, aparentemente, para que a obrigação fosse adimplida.

Surgiu, assim, a Lei Distrital n. 5.220/2013, que assim comanda:

Art. 1º É obrigatória a afixação de quadro de itinerário dos veículos do transporte público coletivo nos pontos de embarque e desembarque.

Art. 2º O quadro deve ser afixado em local visível e conter as seguintes informações:

I – linhas que servem o local;

II – itinerário de cada linha;

III – valor da passagem;

IV – horários de circulação.

Art. 3º Esta Lei deve ser regulamentada no prazo de trinta dias a contar da data de sua publicação.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Nada obstante o caráter expletivo da lei – que apenas articula obrigação que, sem dúvida, já então existia faz tempo em nosso ordenamento –, passados mais de dois anos da vigência da lei, sequer foi iniciado, exceto quem sabe em nível de planejamento, o adimplemento da obrigação por ela imposta. Vale dizer, os pontos de parada de ônibus do XXXXXX continuam desprovidos de informações mínimas ao usuário. XXX

De fato é urgente a intervenção do Judiciário para que a obrigação, prevista em tantas normas, seja finalmente cumprida pelos requeridos.

## **II.2.5 - O direito pela perspectiva consumerista**

Os tópicos precedentes demonstram que os usuários e cidadãos em geral têm o direito de acessar informações básicas sobre as linhas de transporte coletivo que passam em dado ponto de parada no próprio ponto de parada, correspondendo a tal direito, muito obviamente, o dever jurídico dos réus de realizar a prestação pertinente, qual seja, guarnecer os pontos de parada com competente quadro/tabela de informações.

Essa conclusão pode ser extraída, com absoluta segurança, a partir de quatro angulações diferentes: lei federal ou distrital, cada plano tanto de um prisma principiológico geral quando por força da incidência de específicas regras prevendo a obrigação. Cada abordagem é suficiente sozinha para motivar juridicamente a conclusão que todas predispõem, determinando a procedência do pedido ao final deduzido.

Mas há ainda outra linha de fundamentação apta a, também de maneira independente, levar ao mesmo inevitável desfecho. Faz-se referência ao direito do consumidor que, aplicável no caso, também obriga que os pontos de parada sejam dotados de informações mínimas.

Semelhante obrigação pode ser tirada, p. ex., a partir de uma compreensão sistêmica aplicada ao contexto do direito à informação, que é um dos direitos básicos do consumidor (Código de Defesa do Consumidor – CDC, ou seja, Lei n. 8.078/1990, art. 6º, III). Importa recordar, nesta altura, que é também direito basilar do consumidor “a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral” (CDC, art. 6º, X), bem assim que os “órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos” (CDC, art. 22).

De resto, não pode haver dúvida sobre a aplicabilidade da legislação tutelar do consumidor em contexto de prestação de serviço público *uti singuli* remunerado por tarifa suportada pelo usuário. Eis alguns precedentes:

ADMINISTRATIVO - SERVIÇO PÚBLICO - ENERGIA ELÉTRICA - TARIFICAÇÃO - COBRANÇA POR FATOR DE DEMANDA DE POTÊNCIA - LEGITIMIDADE.

1. Os serviços públicos impróprios ou UTI SINGULI prestados por órgãos da administração pública indireta ou, modernamente, por delegação a concessionários, como previsto na CF (art. 175), são remunerados por tarifa, sendo aplicáveis aos respectivos contratos o Código de Defesa do Consumidor. [...] 4. Recurso especial provido pela divergência. (STJ, AgRg no REsp 1089062/SC, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 01/09/2009, DJe 22/09/2009)

ADMINISTRATIVO - SERVIÇO PÚBLICO - ENERGIA ELÉTRICA - TARIFICAÇÃO - COBRANÇA POR FATOR DE DEMANDA DE POTÊNCIA - LEGITIMIDADE.

1. Os serviços públicos impróprios ou UTI SINGULI prestados por órgãos da administração pública indireta ou, modernamente, por delegação a concessionários, como previsto na CF (art. 175), são remunerados por tarifa, sendo aplicáveis aos respectivos contratos o Código de Defesa do Consumidor. (STJ, REsp 609.332/SC, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 09/08/2005, DJ 05/09/2005, p. 354)

AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS. CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. INCIDÊNCIA DO CDC. TAXA DE MANUTENÇÃO. AUSÊNCIA DE CLAREZA. DEVER DE INFORMAÇÃO. ABUSIVIDADE. NECESSIDADE DE AUTORIZAÇÃO PARA A EXUMAÇÃO DOS RESTOS MORTAIS. AUSÊNCIA. DANOS MORAIS. EXISTÊNCIA MANUTENÇÃO DO VALOR FIXADO NA SENTENÇA.

1. É cediço que o Código de Defesa do Consumidor, acerca dos direitos dos usuários dos serviços públicos, abre parênteses para proteger também as relações em que o poder público age como fornecedor e o usuário como consumidor. Dessa forma, reconhece-se a relação consumerista nos contratos firmados com concessionária de serviço público. [...] (TJDFT, Acórdão n. 874041, 20130410063484APC, Relator: CARLOS RODRIGUES, Revisor: ANGELO CANDUCCI PASSARELI, 5ª Turma Cível, Data de Julgamento: 27/05/2015, Publicado no DJE: 19/06/2015. Pág.: 195)

CONSUMIDOR E CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. ENERGIA ELÉTRICA. CHOQUE ELÉTRICO. NEGLIGÊNCIA. NEXO DE CAUSALIDADE. DANO ESTÉTICO. DANO MORAL. 1. A relação entre concessionária de serviço público e usuário final, para o fornecimento de serviços públicos essenciais como a distribuição de energia elétrica é consumerista, aplicando-se o Código de Defesa do Consumidor. Precedentes do STJ. [...] (TJDFT, [Acórdão n.º 781489](#), 20100111883757APC, Relatora: ANA CANTARINO, Revisor: JAIR SOARES, 6ª Turma Cível, Data de Julgamento: 23/04/2014, Publicado no DJE: 29/04/2014. Pág.: 193)

CIVIL E DIREITO DO CONSUMIDOR. INDENIZAÇÃO DE DANOS MORAIS. ACIDENTE DE ÔNIBUS. TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS. COLISÃO TRASEIRA. PASSAGEIRO ARREMESSADO PARA FRENTE. LESÕES CORPORAIS. DEFEITO DO SERVIÇO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. INCIDÊNCIA. [...]

1. A responsabilidade do permissionário de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros em face dos danos provocados ao passageiro durante a execução do contrato de transporte que celebraram é de natureza objetiva, e, sob essa moldura, ocorrido acidente durante a execução do transporte contratado - evento danoso -, aferido que dele advieram danos ao consumidor, ensejando a qualificação do nexo de causalidade enlaçando o havido aos efeitos lesivos que irradiara, a obrigação indenizatória resplandece inexorável por se aperfeiçoar o silogismo indispensável à sua germinação (CF, art. 37, § 6º; CDC, art. 14; e CC, art. 734). [...] (TJDFT, Acórdão n. 903317, 20100110249206APC, Relator: TEÓFILO CAETANO, 1ª Turma Cível, Data de Julgamento: 28/10/2015, Publicado no DJE: 18/11/2015. Pág.: 155)

DIREITO DO CONSUMIDOR. PERMISSONÁRIA DE SERVIÇO DE UTILIDADE PÚBLICA. TRANSPORTE COLETIVO. ÔNIBUS. PRETENSÃO INDENIZATÓRIA DE DANOS. ALEGAÇÃO DE DEFEITO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DO FORNECEDOR. INVERSÃO LEGAL DO ÔNUS DA PROVA, NA FORMA DO ARTIGO 14, § 3º, DO CÓDIGO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR. [...]

1. Hipótese subsumida ao campo de incidência principiológico-normativo do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, vez que presentes os elementos da relação jurídica de consumo. [...] (TJRJ, Relator: DES. WERSON FRANCO PEREIRA RÊGO, Data de Julgamento: 10/08/2015, VIGÉSIMA QUINTA CAMARA CÍVEL/CONSUMIDOR)

## **II.3 - Complexidade e um cronograma para a efetivação tutela pretendida**

Induvidosamente, é complexa a questão tratada na presente demanda. A matéria deve ser tratada com a devida cautela e serenidade. Para se desincumbirem de sua obrigação, as rés deverão despender recursos humanos, materiais e tecnológicos de monta, em procedimento em princípio relativamente rebuscado. Por certo, os gastos envolvidos não serão modestos segundo a avaliação dos que ligar a devida importância ao dever de austeridade que acompanha, ao menos em teoria, o manejo de dinheiro público.

Haverá, sem dúvida, intricados processos e procedimentos orçamentários, financeiros, administrativos, de planejamento, etc., a serem empreendidos. Sensível a tais circunstâncias, evitando resvalar em qualquer temeridade, é preciso conceber uma dinâmica tutelar apta à complexidade do contexto. Particularmente, é preciso definir um cronograma executivo realista para o cumprimento da obrigação, que se refere a uma política pública. A respeito da tutela

em cenários quejandos, eis um excerto de destacados processualistas:

A atipicidade da execução de sentença que imponha obrigação de fazer revela-se indispensável, no caso da decisão que impõe a concretização de uma política pública. Sobretudo em razão do principal problema enfrentado nestes casos: o prazo para cumprimento da decisão. Eduardo José da Fonseca Costa, em importantíssimo ensaio, defende, por exemplo, a possibilidade de uma construção de uma “execução negociada” da decisão judicial que determina a implantação de política pública. Parte do pressuposto que a concretização de políticas públicas é procedimento complexo e delongado. [...] O procedimento executivo seria construído pelas partes, a partir de um negócio jurídico processual atípico. Nesse acordo, as partes poderiam definir um cronograma de cumprimento da decisão, com a definição de etapas e as respectivas punições pelo descumprimento. Um calendário processual para a execução da sentença. (DIDIER JR., Fredie; ZENETI JR., Hermes. Curso De Direito Processual Civil. 8ª Ed. Salvador: JusPodivm, 2013, v. 4, p. 425.)

Na situação vertente, considerando todas as atividades de planejamento, projeto, de engenharia, materiais, administrativas, orçamentárias e financeiras envolvidas, o seguinte cronograma de execução deve ser adequado – bastante dadivoso, em verdade, ao menos do ponto de vista que considera com peso destacado o tempo de mora já havido no cumprimento da obrigação em perspectiva:

<b>Etapas</b>	<b>Objeto</b>	<b>Prazo</b>
Primeira	- Planejamento e projetos em geral, orçamentação, licitações e contratações, conforme o caso e necessidade, todos os procedimentos envolvidos	Até o final do primeiro exercício financeiro seguinte ao da concessão da tutela provisória (ou do trânsito em julgado, caso não outorgada tutela provisória)
Segunda	Afixação dos quadros informativos em ao menos 30% dos pontos de parada	Até o final do segundo exercício financeiro seguinte ao da concessão da tutela
Terceira	Afixação dos quadros informativos em ao menos em 60% dos pontos de parada	Até o final do terceiro exercício financeiro seguinte ao da concessão da tutela

Quarta	Afixação dos quadros informativos em todos os dos pontos de parada do Distrito Federal	Até o final do quarto exercício financeiro seguinte ao da concessão da tutela
--------	--	---

## **II.4 - Multa cominatória**

Uma das técnicas para a obtenção da tutela específica da obrigação de fazer é a cominação de multa (astreintes) para o caso de descumprimento, com o objetivo de forçar o devedor a se desincumbir da prestação (art. 537 do CPC). Levando-se em conta a estatura e o caráter basilar do direito ora defendido, a delonga já verificada no seu adimplemento, e ainda o grande número de pessoas atingidas pela omissão dos entes estatais, é forçosa a previsão da referida cominação.

Dessarte, há que se impor multa no valor de R\$ XXXXXX por mês de atraso, caso as rés descumpram a tutela judicial que haverá de ser concedida em função da presente demanda em caráter provisório ou, se assim não for, alfim no julgamento definitivo do mérito.

## **II.5 - Multa pessoal às autoridades administrativas**

O direito cuja tutela se procura assegurar por meio da presente ação, a par de traduzir exigência elementar de um sistema de transporte público que se pretenda civilizado, está devida e especificamente previsto em mais de um diploma normativo (e teve a efetivação já determinada em decisão do Tribunal de Contas do Distrito Federal - Decisão n. 2.150/2015, consoante participa o Memorando n. 7/2015, da 1ª Divisão de Auditoria daquela corte, cópia anexa).

Isso tudo não basta, porém, e cá estamos nós em contexto jurisdicional, em que se desvelará ao final, sem sombra de qualquer dúvida, a procedência do pedido deduzido, em sentença que, no fundamental, haverá de apenas replicar, não muito mais do que isso, o que já consta da lei. Ora, se a lei não é cumprida, é ingênuo supor



que a sentença será se o descumprimento for cominado apenas com multa a ser arcada pelos tão exigidos, e combalidos, cofres públicos.

É necessário, para garantir eficácia ao provimento jurisdicional, cominar multa pela mora também às autoridades públicas capazes de providenciar, dada a posição hierárquica que ocupam, o cumprimento da obrigação, quais sejam, o Governador do XXXXXX e o Diretor-Geral do XXXXXX. Tal multa, para ser eficaz, não poderá ser inferior a R\$ XXXXXXXX para cada mês de atraso no cumprimento da obrigação de fazer.

Eis uma lição doutrinária sobre a possibilidade de multas cominatórias incidirem pessoalmente sobre os agentes públicos com poder para efetivar, ou mandar efetivar, a obrigação fixada em sede de tutela jurisdicional:

É um absurdo pensar que a multa não pode incidir em relação à autoridade pública, mas apenas em face da pessoa jurídica de direito público. O problema da efetividade do uso da multa em relação ao Poder Público repousa na sua própria natureza. Se a multa tem por objetivo compelir o réu a cumprir, é evidente que sua efetividade depende de sua capacidade de intimidação e, assim, somente pode incidir sobre uma vontade. Ora, não deveria ser preciso lembrar que somente o agente público tem vontade (MARINONI, Luiz Guilherme. A antecipação de tutela. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006, p. 337).

Eis um precedente, nessa linha, do Superior Tribunal de Justiça:

PROCESSUAL CIVIL. MANDADO DE SEGURANÇA. IMPOSIÇÃO DE MULTA DIÁRIA À PRÓPRIA AUTORIDADE COATORA. POSSIBILIDADE. APLICAÇÃO SUBSIDIÁRIA DO ART. 461, §§ 4º e 5º DO CPC. RECURSO ESPECIAL DO ESTADO DESPROVIDO.

1. É pacífica, no STJ, a possibilidade de aplicação, em mandado de segurança, da multa diária ou por tempo de atraso prevista no art. 461, §§ 4º e 5º do CPC. Precedentes.

2. Inexiste óbice, por outro lado, a que as astreintes possam também recair sobre a autoridade coatora recalcitrante que, sem justo motivo, cause embaraço ou deixe de dar cumprimento a decisão judicial proferida no curso da ação mandamental.

3. Parte *sui generis* na ação de segurança, a autoridade impetrada, que se revele refratária ao cumprimento dos comandos judiciais nela exarados, sujeita-se, não apenas às reprimendas da Lei nº 12.016/09 (art. 26), mas também aos mecanismos punitivos e coercitivos elencados no Código de Processo Civil (hipóteses dos arts. 14 e 461, §§ 4º e 5º).

4. Como refere a doutrina, "a desobediência injustificada de uma ordem judicial é um ato pessoal e desrespeitoso do administrador público; não está ele, em assim se comportando, agindo em nome do órgão estatal, mas sim,

em nome próprio" (VARGAS, Jorge de Oliveira. As consequências da desobediência da ordem do juiz cível. Curitiba: Juruá, 2001, p. 125), por isso que, se "a pessoa jurídica exterioriza a sua vontade por meio da autoridade pública, é lógico que a multa somente pode lograr o seu objetivo se for imposta diretamente ao agente capaz de dar atendimento à decisão jurisdicional" (MARINONI, Luiz Guilherme. Técnica processual e tutela dos direitos. São Paulo: RT, 2004, p. 662).

5. Recurso especial a que se nega provimento. (REsp 1399842/ES, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 25/11/2014, DJe 03/02/2015)

## **II.6 - Tutela provisória da evidência**

Como cediço, o nosso alvissareiro novo Código de Processo Civil (Lei n. 13.105/2015), entre tantas profundas transformações que estabeleceu ou predispõe, melhor sistematizou e regulou a tutela concedida em caráter não definitivo. Nesse terreno, temos agora, como grande gênero, a tutela provisória, da qual são espécies a tutela da urgência e a tutela da evidência (art. 294 e ss.).

Na espécie, para pleitear tutela provisória, poderíamos aludir à urgência do direito (a longa delonga havida, antes de justificar mais delonga, inspira certo sentimento de urgência na tutela do direito, de natureza fundamental, que se pretende guarnecer). Sobre mais aprumado tecnicamente, é mui menos trabalhoso, porém, evocar a tutela da evidência, que, aliás, surge entre nós para desestimular que o devedor, que sabe ser devedor, e que é de fato devedor segundo qualquer avaliação realista, utilize o sistema processual, desvirtuando-o, como meio de protrair o cumprimento da prestação, e não de composição do litígio.

No caso temos, de fato, um direito cristalino, indubitado, cuja existência e procedência, liquidez e exigibilidade, não podem ser plausivelmente postas a prova (ainda que se possa debater aspectos secundários no quadro geral, como, p. ex., o cronograma de execução). Se houver resistência das rés, notadamente se conformada de modo geral e em acentuado ânimo recursal, mui provavelmente se estará diante de uso abusivo do sistema, para atrasar o adimplemento da obrigação que se sabe é devida.

Seja como for, o caso é que incide na hipótese, desde já, o art. 311, IV, do novo Código de Processo Civil: "a tutela da evidência será

concedida, independentemente da demonstração de perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo, quando” “a petição inicial for instruída com prova documental suficiente dos fatos constitutivos do direito do autor, a que o réu não oponha prova capaz de gerar dúvida razoável”.

Temos aqui um direito evidente, cujo substrato fático é notório e confessado pelas rés, além de comprovado pelos documentos anexos. Pretendemos seja ele, o quanto antes, tutelado provisoriamente pelo órgão jurisdicional.

### **III - DO PEDIDO**

Ante todo o exposto, requer:

- a) O recebimento e processamento da presente demanda, com a citação das rés para que compareçam à audiência de conciliação, e, restando frustrada essa, que apresentem resposta no legal, sob pena de revelia;
- b) A intimação do Ministério Público para intervir no feito, nos termos do art. 5º, § 1º, da Lei n. 7.347/1985;
- c) Frustrada a conciliação na audiência preambular, a concessão imediata de tutela provisória antecipada da evidência, consoante detalhado nos itens II.3 a II.6 da presente inicial, determinando-se às rés, assim, que – sob pena de multa por mês de atraso no montante de R\$ XXXXXXXX, além de multa pessoal ao Governador do XXXXXX e ao Diretor-Geral do XXXXXX no montante de R\$ XXXXXX, também por mês de atraso – procedam, dentro do cronograma detalhado no item II.3, à afixação, em local visível, de quadro de itinerário dos veículos do transporte público coletivo nos pontos de embarque e desembarque, contendo, no mínimo, as seguintes informações: valor da passagem, descontos e gratuidades, linhas que servem o local, itinerário de cada linha, horas de início e fim de circulação, frequência em minutos e horários de passagem de cada linha, eventuais modos de interação com outros

modais, direitos e responsabilidades básicas dos usuários, dos órgãos públicos e das prestadoras do serviço, incluindo dados sobre meios de acesso à informações adicionais e sobre canais para o aviamento de dúvidas, sugestões, reclamações, denúncias e elogios;

d) Confirmando-se, se o caso, os efeitos da tutela provisória, seja julgado procedente o pedido e, pois, sejam condenadas as rés nos termos do item “c” logo acima, com as multas cominatórias aí delineadas;

e) A condenação da requerida XXXXXXXXX ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios, a serem revertidos em favor do Fundo de Apoio e Aparelhamento do Centro de Assistência Judiciária do Distrito Federal/ PROJUR (art. 3º, inciso I, da Lei Complementar Distrital nº 744, de 04/12/2007), que deverão ser depositados no Banco de Brasília S.A - BRB, Código do Banco 070, Agência 100, Conta 013251-7, PROJUR.

Protesta provar o alegado por todos os meios de prova em direito admitidas.

Dá-se a causa o valor de R\$ XXXXXXXX (XXXXXXX reais).

XXXXXXX/XX, XX de XXXXXX de XXXX.

---

**FULANO DE TAL**  
DEFENSOR PÚBLICO DO XXXXXX

---

**FULANO DE TAL**  
COLABORADOR - OAB/XX XXXXX