Exmo. Sr. Dr. Juiz de Direito da Vara Empresarial da Comarca da Capital

SUPERVIA – Troca do sistema de grade horária para o sistema de intervalos nos trens urbanos por ela operados – Ausência também de informações sobre os horários de saída do trem anterior e o horário esperado para o próximo trem, bem como sobre os respectivos intervalos – Dificuldade de aferir atrasos e de planejar viagens – Sistema por horário utilizado nos principais trens metropolitanos do mundo – Violação do direito à informação e violação à boa-fé objetiva. Art. 175 da CRFB. Art. 6º, III e X, art. 22, todos do Código de Defesa do Consumidor.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, por intermédio do Promotor de Justiça que ao final subscreve, vem, com fulcro na Lei 7.347/85 e 8.078/90, ***ajuizar*** a competente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA CONSUMERISTA *com pedido de liminar*

em face de **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S/A**, com sede na Rua da América, 210, Santo Cristo, Rio de Janeiro - RJ, pelas razões que passa a expor:

DA LEGITIMITDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO

O Ministério Público possui legitimidade para propositura de ações em defesa dos direitos difusos, coletivos e individuais homogêneos, nos termos do art. 81, parágrafo único, I, II e III c/c art. 82, I,

da Lei nº. 8078/90, assim como nos termos do art. 127, caput e art. 129, III da CF, ainda mais em hipóteses como a do caso em tela, em que o número de lesados é muito expressivo, vez que é sabido que a ré presta serviço essencial de transporte coletivo. Claro está o interesse social que justifica a atuação do Ministério Público.

Nesse sentido podem ser citados vários acórdãos do E. Superior Tribunal de Justiça, entre os quais:

> PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO COLETIVA. DIREITOS COLETIVOS, INDIVIDUAIS HOMOGÊNEOS E DIFUSOS. MINISTÉRIO PÚBLICO. LEGITIMIDADE. JURISPRUDÊNCIA. AGRAVO DESPROVIDO.
> - O Ministério Público é parte legítima para ajuizar ação coletiva de proteção ao consumidor, inclusive para tutela de interesses e direitos coletivos e individuais homogêneos. (AGA 253686/SP, 4a Turma, DJ 05/06/2000, pág. 176).

DOS FATOS

A presente ação coletiva tem por base o Inquérito Civil (registro nº. 114/2012), instaurado após numerosas e reiteradas reclamações e que apurou falhas na prestação do serviço de trens urbanos prestado pela concessionária após a extinção do quadro de horários dos trens de diversos ramais, sendo a grade horária substituída por um dito "sistema de intervalos", sob a alegação de trazer

mais dinamismo na alocação de trens em face dos horários de pico.

No decorrer da investigação, apurou-se o desrespeito aos direitos dos usuários do serviço, uma vez que, a pretexto de se adotar um "sistema de intervalos", **não se forneceu a grade horária dos trens nem qualquer outro mecanismo informativo pelo qual o consumidor possa constatar a pontualidade do serviço**, o que frustra necessariamente o acesso à informação adequada, impedindo o consumidor não apenas de se planejar pessoalmente como também de se saber lesado a fim de poder reclamar seus direitos perante a Concessionária e o Poder Concedente.

Notificada a Concessionária, a mesma alegou, entre outras informações que não pertinem ao exato objeto do inquérito, que procedeu a diversas mudanças no seu modo de operação, dentre elas o sistema de intervalos, ao qual se supôs garantir a eficiência na alocação de trens conforme o fluxo de passageiros.

Por sua vez, em manifestação de fls. 190-193, a AGETRANSP, agência reguladora responsável pelo referido serviço, atribuiu às mudanças levadas a cabo pela concessionária – aí se incluindo a mudança para o "sistema de intervalos" – um aumento da oferta de trens. Por sua vez, infere-se do gráficos trazidos ao inquérito que a modificação visou apenas encobrir a

sensível piora havida na oferta e pontualidade dos trens observada no final do ano de 2011.

Mais uma vez oficiada, a SUPERVIA alegou que a mudança para o sistema de intervalos acompanha uma mudança no sistema de sinalização e que segue uma tendência de "todos os sistemas de operação de trens metropolitanos no mundo" (o que não é verdadeiro, conforme se demonstrará a seguir), significando supostamente modernidade e presteza para o serviço.

Ainda na manifestação ora referida, a SUPERVIA alegou, sobre o ponto nevrálgico do inquérito, que divulga os intervalos através de avisos sonoros e televisores (em algumas estações), além de atualizar em tempo real o site e o Twitter.

No entanto, diversas reclamações recentes prestadas através da Ouvidoria do MP veiculam reclamações enfáticas sobre problemas que advieram após a extinção da grade horária, alegando, em suma, que a referida mudança apenas tem servido para a empresa se escusar mais facilmente quanto aos atrasos de seu serviço notoriamente precário e mal avaliado por aqueles que o utilizam, além de favorecer a superlotação dos trens, que, sem horário especificado para partir, ficam muito tempo esperando nas plataformas e, assim, enchem mais (manifestações de fls. 84, 87 e outras):

TRANSPORTE PÚBLICO / TREM ESTOU AQUI PARA RECLAMAR DA SUPERVIA. DE UNS MESES PARA CÁ O SERVIÇO PIOROU MUITO. **DESDE QUE ELES PASSARAM A CIRCULAR COM A GRADE POR INTERVALOS, RETIRANDO OS HORÁRIOS FIXOS QUE OS PASSEGEIROS PASSARAM A SOFRER COM CONSTANTES ATRASOS, SUPERLOTAÇÃO**. A SUPERLOTAÇÃO VOLTOU A FAZER COM QUE OS TRENS CIRCULEM DE PORTAS ABERTAS, FATO QUE JÁ HAVIA SE TORNADO RARO. **CONTUDO TUDO PIOROU, OS ATRASOS SÃO CONSTANTES, ELES NÃO CUMPREM OS INTERVALOS QUE PROMETEM, O QUE OCASIONA A SUPERLOTAÇÃO**. EU PEGO O TREM NA ESTAÇÃO DO ENGENHO NOVO, E FICO REVOLTADA COM A FALTA DE RESPEITO. **A MUDANÇA DELES PARA INTERVALO FOI FEITA APENAS PARA MASCARAR OS ATRASOS QUE JÁ ERAM COMUNS, CONTUDO AGORA PASSARAM A SER CONSTANTES**. O SERVIÇO OFERECIDO ATUALMENTE POR ELES É DESUMANO. ELES PRECISAM SER PUNIDOS. (fls. 84 – grifo nosso).

TRANSPORTE PÚBLICO / TREM OLÁ! MINHA RECLAMAÇÃO É, EM GERAL, À MUDANÇA NO SISTEMA DE HORÁRIOS DA SUPERVIA, E, EM ESPECÍFICO, AOS TRENS PARADORES BANGU-CENTRAL, DOS QUAIS FAÇO USO DIARIAMENTE. **DEVIDO À MUDANÇA DE SISTEMAS DE HORÁRIOS DEFINIDOS À OPERAÇÃO POR INTERVALOS, NÓS, CLIENTES, QUE, ANTES, TÍNHAMOS ALGUMA PREVISÃO DE CHEGADA DO TREM NA ESTAÇÃO, MESMO COM TODOS OS ATRASOS, ESTAMOS COMPLETAMENTE ÀS CEGAS E ENTREGUES À BOA VONTADE DA SUPERVIA. DESDE QUE ESSE SISTEMA FOI IMPLANTADO, NUNCA VI O INTERVALO (QUE, NO HORÁRIO DE 7H DA MANHÃ, DEVERIA SER DE 8 MINUTOS) SER CUMPRIDO E, EM CONSEQUÊNCIA, POR MAIS CEDO QUE EU CHEGUE À ESTAÇÃO, MUITAS VEZES CHEGO COM ATRASO , NO TRABALHO**. (...) **A SUPERVIA, AO INVÉS DE CUMPRIR OS HORÁRIOS ESTABELECIDOS, COMO SEMPRE DEVERIA TER FEITO, SUPRIMIU O SISTEMA DE HORÁRIOS, PASSANDO A OPERAR, EM SEU LUGAR, POR UM SISTEMA DE ``INTERVALOS REGULARES`` ENGANOSO. SEGUNDO ESSE SISTEMA, EM HORÁRIOS DE GRANDE PROCURA, NO RAMAL BANGU, POR EXEMPLO, OS INTERVALOS SERIAM DE 08 MINUTOS, MAS OS TRENS DESSE RAMAL (QUE ANTES OPERAVAM DE 30 EM 30 MIN) ESTÃO TENDO INTERVALOS IRREGULARES DIÁRIOS DE 40MIN ATÉ 1H! ! AS ESTAÇÕES FICAM LOTADAS, TODOS SE ATRASAM PARA O TRABALHO, É UM CAOS!** ESSA MEDIDA É UMA ÓBVIA TENTATIVA DE BURLAR A RESOLUÇÃO DO MP, POIS, SEM HORÁRIOS FIXOS, **NÃO HÁ COMO O CLIENTE PROVAR OS ATRASOS E NÃO TEM COMO RECLAMAR AOS ÓRGÃOS COMPETENTES E, ASSIM, A EMPRESA SE LIVRA DAS MULTAS. E AINDA, COMO UM DEBOCHE AO CONSUMIDOR, A EMPRESA MANTÉM UM PERFIL NO TWITTER (@SUPERVIA_TRENS) EM QUE PUBLICA, VÁRIAS VEZES AO DIA, A MESMA MENSAGEM MENTIROSA: ``TRENS CIRCULAM NOS INTERVALOS PROGRAMADOS NESTA MANHÃ/TARDE/NOITE``**. (...) DESDE JÁ, MUITO OBRIGADA PELA ATENÇÃO DISPENSADA, JULIANNA. (fls. 87 – grifo nosso).

(...) NÃO HÁ MAIS INFORMAÇÃO DOS HORARIOS DE SAIDA DAS VIAGENS, SOMENTE INFORMAÇÃO DO INTERVELO, INTERVALO DE QUE??? JÁ QUE LETREIRO GIGANTESCO NÃO HÁ HORARIO, OU SEJA A SUPER VIA ESTÁ **COM A LIBERDADE DE FAZER O QUE QUISER COM CIDADÃO POIS FICAMOS A MERCE DE NÃO SABER O HORARIO DE SAIDA DAS COMPOSIÇÕES, POR EXEMPLO ONTEM 08/11/2011 CHEGUEI NA CENTRAL DO BRASIL AS 18:36HS, HORARIO ESTE INFORMADO NO RELOGIO DA ESTAÇÃO**...ENTREI NA COMPOSIÇÃO COM DESTINO AO TERMINAL SANTA CRUZ E A CONDUTORA INFORMOU ``SAIEREMOS DENTRO DE INSTANTES`` SEM DIZER O HORARIO DE SAIDA, **ESTA MESMA COMPOSIÇÃO SAIU DA CENTRAL DO BRASIL 19:05HS MARCADO PELO MEU RELOGIO**, LEMBRO-LHES O INTERVELO INFORMADO NO LETEIRO ERA DE 15 MINUTOS. OU SEJA ESSE INTERVALO É RELATIVO QUE FICA POR CONTA DE QUEM MANIPULA. MERECEMOS SATISFAÇÃO POIS O CIDADÃO QUE PAGA CARO PARA USAR O SERVIÇO DA SUPER VIA.
NÃO SOU OBRIGADO A BUSCAR INTERNET COMO ANUCIADO, AFINAL QUE VENDE SERVIÇO TEM QUE TER INFORMAÇÃO IMEDIATA, ESTE FATO NÃO É UM FATO ISOLADO SÃO TODOS OS DIAS E COSNTANTEMENTE PRINCIPALMENTE NO RAMAL DE SANTA CRUZ ONDE EU VIAJO. CARLOS TELLES (fls. 91 – grifo nosso).

NOS ÚLTIMOS MESES, **A SUPERVIA MUDOU A GRADE HORÁRIA PARA INTERVALOS, RETIRANDO OS HORÁRIOS MARCADOS (O QUE JÁ DIFICULTA O PLANEJAMENTO DO CONSUMIDOR, POIS FICAMOS SEM SABER QUANDO EFETIVAMENTE O TREM VAI PASSAR, SEM CONTAR QUE NOS FINS DE SEMANAS, OS INTERVALOS VARIAM DE 30 A 45 MINUTOS)** (...) (fls. 95 – grifo nosso).

GOSTARIA DE REGISTRAR, MAS UM DESMANDO DA CONCESSIONÁRIA SUPERVIA, **POIS MESMA PARA DESOBRIGAR-SE A CUMPRIR OS HORÁRIOS DE SAÍDA DOS TRENS, TROCOU A MODALIDADE HORARIO POR INTERVALOS**, E SEGUNDO DIVULGADO EM SEU INFORMATIVO, O INTERVALO DE SAIDA DOS TRENS COM DESTINO A SANTA CRUZ SERIA DE ATÉ 10MIN, FATO QUE NÃO VEM OCORRENDO, POIS DIA 07/11/2011, CHEGUEI A PLATAFORMA ÀS 16:25H, A COMPOSIÇÃO JÁ ESTAVA ESTACIONADA E A MESMA SÓ DEU SUA PARTIDA ÁS 16:55H, **E ISSO TEM SIDO UMA CONSTANTE, COMO NÃO HÁ NINGUEM PARA FISCALIZAR O CUMPRIMENTO DESSES INTERVALOS, A MESMA FAZ O Q BEM LHE APROUVE. BASEADO NISSO GOSTARIA DE UMA AÇÃO POR PARTE DO MP**, POIS NÃO TOME ESSA OBSERVAÇÃO COMO CRITICA, POIS A TEMPOS JA FORÁ INFORMADO AO MP DAS SUPERLOTAÇÕES DOS TRENS E ATÉ O MOMENTO NADA FOI FEITO, POIS CONTINUA A MESMA COISA. (fls. 112 – grifo nosso).

(...) MENCIONA QUE OS SEGURANÇAS (NOMES IGNORADOS) DA REFERIDA CONCESSIONÁRIA ESTÃO TRATANDO OS PASSAGEIROS COM RISPIDEZ E DE

FORMA AGRESSIVA. **DIZ QUE AO SEREM ABORDADOS PELOS USUÁRIOS DESTE TRANSPORTE PARA QUE POSSAM TER INFORMAÇÕES REFERENTES AOS HORÁRIOS, OS MESMOS RESPONDEM COM AVIDEZ EXCESSIVA**.
CONCLUI ROGANDO PROVIDÊNCIAS URGENTES, PELO FATO DOS UTENTES QUE CARECEM DESTE TRANSPORTE ESTAREM SOFRENDO DANOS, POIS NÃO CONSEGUEM ATINGIR SEUS OBJETIVOS EM TEMPO OPORTUNO, DIZ O NOTICANTE.
(R.J) (fls. 115 – grifo nosso).

(...), **NÃO HÁ MAIS HOTÁRIO DE SAÍDA DOS TRENS**. SEGUNDO ENTENDI, OS TRENS **HIPOTÉTICAMENTE, SAIRÃO RESPEITANDO INTERVALOS QUE NÃO SÃO INFORMADOS**. PROCUREI PELO CONTRATO DE CONCESSÃO E INFORMAÇÃO JUNTO AO AGETRANSP PARA TER CIÊNCIA SE NÃO HÁ EXIGÊNCIA DE PREVISÃO DE CONTROLE DO SERVIÇO PELO CUMPRIMENTO DE HORÁRIO E NADA ENCONTREI. **COMO PODE HAVER CONTROLE DO SERVIÇO PRESTADO SE A CONCESSIONÁRIO, SIMPLESMENTE, EXTINGIU UMA DOS PARÃMETROS MAIS EVIDENTES QUE NO CASO , E O CUMPRIMENTO DOS SEUS HORÁRIOS?** SENDO ASSIM PEÇO PROVIDÊNCIAS AO MPE/RJ E SE POSSÍVEL COM RETORNO PARA QUE EU TENHA NOÇÃO REAL DO MEUS DIREITOS DE USUÁRIO. ATT. JORGE HENRIQUE (fls. 119 – grifo nosso).

A LOTAÇÃO, NOSSA COMO EXPRESSAR ISSO NO PAPEL IMPOSSÍVEL, A EXPRESSÃO LATA DE SARDINHA, JÁ FOI SUPERADA, NOS PASSAGEIROS VAMOS COMO ANIMAIS INDO PARA O ABATE, FALTA INCLUSIVE AR PARA RESPIRAR, SEM CONTAR O CALOR, POIS OS TRENS COM REFRIGERAÇÃO SÓ CIRCULA EM UM DETERMINADO RAMAL E TAMBÉM SÃO POUCOS, PARA O RAMAL DE JAPERI, ELE É MUITO RARO, E **QUANDO O TREM CHEGA À ESTAÇÃO, FICA LÁ PARADO ATÉ FICAR BEM CHEIO DAS PORTAS NÃO FECHAR PARA SAIR, E ISSO SE REPETE VÁRIAS VEZES. O HORÁRIO, NÃO SE PODE FALAR NISSO, É IMPOSSÍVEL DETERMINAR UM HORÁRIO, E OU SABER, POIS NÃO EXISTE E NEM É RESPEITADO.** (fls. 123 – grifo nosso).

O MP PODE FAZER ALGO QUANTO AO MAL ATENDIMENTO DA SUPERVIA A SEUS CLIENTES? ESSA PERGUNTA, PORQUE **RECENTEMENTE A SUPERVIA MUDOU SEU SISTEMA DE HORARIOS PARA INTERVALOS. ISSO PIOROU O ATENDIMENTO. TODOS OS DIAS OS TRENS ESTÃO ATRASADOS E PLATAFORMAS HIPERLOTADAS. ALEM DE QUE NÃO SE CONSEGUE ENTRAR NAS COMPOSIÇÕES**. ISSO PREJUDICA O TRABALHADOR POIS NAO PODEMOS CHEGAR TARDE NO TRABALHO TODO DIA. CAROS, OS SENHORES PODERÃO TOMAR ALGUMA PROVIDÊNCIA? OS CIDADÃOS QUE DEPENDEM PURA E EXCLUSIVAMENTE DOS TRENS ESTÃO TENDO A SUA DIGNIDADE HUMANA LESADA POIS NÃO SOMOS TRATADOS COMO SERES HUMANOS QUANDO TODOS OS DIAS ENFRENTAMOS TRENS HIPERLOTADOS, EM PRECÁRIAS

CONDIÇÕES E CONSTANTES ATRASOS...GRATA PELA ATENÇÃO. (fls. 131 – grifo nosso).

GOSTARIA DE PEDIR AO MP QUE OLHASSE COM ATENÇÃO A ATUAÇÃO DA SUPERVIA. **DE UM TEMPO PARA CÁ ACABARAM COM O HORÁRIO DOS TRENS, SENDO AGORA INTERVALO MÉDIO, O QUE TEM GERADO ATRASOS CADA VEZ MAIORES. A SUPERLOTAÇÃO DOS TRENS**, O ESTADO DE CONSERVAÇÃO, TODOS OS DIAS VARIOS TRENS ESTÃO AVARIADOS NAS ESTAÇÕES, LOTANDO MAIS AINDA OS TRENS. TRENS TODO FECHADO SEM AR CONDICIONADO E VENTILAÇÃO. MUITOS AMBULANTES CIRCULANDO NOS VAGÕES LOTADOS, EMPURRANDO OS PASSAGEIROS E GRITANDO OS SEUS PRODUTOS, O QUE TORNA A VIAGEM MAIS ESTRESSANTE AINDA.
SEI DA PREOCUPAÇÃO DO MP COM O BEM ESTAR DA POPULAÇÃO, SENDO VOCES A ÚNICA ESPERANÇA DE QUE ESTÁ SITUAÇÃO MELHORE.
AGUARDO UMA DECISÃO DE VS. ATENCIOSAMENTEPEDRO GANEM (fls. 135 – grifo nosso).

ALGUÉM TEM QUE TOMAR PROVIDÊNCIAS EM RELAÇÃO À SUPERVIA. **AGORA NÃO INFORMA MAIS O HORÁRIO DOS TRENS; OU SEJA, TREM NÃO TEM MAIS HORÁRIO, NAS TELAS DE INFORMAÇÃO ESTÁ SEMPRE SEM HORÁRIO, O SERVIÇO DE INFORMAÇÃO POR AUTO-FALANTE, SÓ INFORMA QUE VAI SAIR DA PLATAFORMA TAL, MAS, NÃO DIZ O HORÁRIO. O USUÁRIO TEM O DIREITO DE SABER OS HORÁRIOS DOS TRENS. É QUANDO ELES QUEREM QUE SAIA, SEMPRE ATRASADOS E SUPERLOTADOS**, JUNTANDO GENTE NAS PLATAFORMAS ATÉ NÃO PODER MAIS, PARA DISPUTAREM LUGARES NOS TRENS DE MANEIRA SELVAGEM QUANDO ELES CHEGAM.
A PASSAGEM É CARÍSSIMA PARA O SERVIÇO OFERECIDO, E NINGUÉM FAZ NADA. TODO O DIA O MESMO DESRESPEITO. (fls. 142 – grifo nosso).

SENHORES, BOM DIA! GOSTARIA DE MANISFESTAR MINHA INSATISFAÇÃO COM A CONCESSIONÁRIA QUE ADMINISTRA OS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, SUPERVIA. O SERVIÇO ESTÁ IMPOSSÍVEL DE SER UTILIZADO, ESTAMOS SENDO TRATADOS COMO SIMPLES OBJETOS SEM VALOR ALGUM DENTRO DOS TRENS. PAGAMOS UM VALOR ALTO DE BILHETE ARA ANDARMOS EM TRENS SUPERLOTADOS NOS HORÁRIOS DE PICO. ATÉ QUANDO TEREMOS QUE ATURAR ISSO? **A CITADA EMPRESA MUDOU SEU ESQUEMA DE SAÍDA DOS TRENS, MAS QUANDO PENSAMOS QUE NÃO PODE PIORAR, PIORA. ANTES OS TRENS TINHAM HORÁRIOS CERTOS PARA SAIR DAS ESTAÇÕES, AGORA É POR INTERVALO, SEM HORÁRIO FIXO, IGUAL AO METRO. O PROBLEMA É QUE NO METRO O INTERVALO É DE 3 MINUTOS, SE NÃO FOR MENOS, E NA SUPERVIA, 10, 15 MINUTOS, SE NÃO FOR MAIS. ANTES ERA POSSÍVEL PEGAR UM TREM PARADOR NA CENTRAL DO BRASIL, TRANQUILO, AGORA COM ESSES INTERVALOS ABSURDOS O TREM FICA PARADO UM TEMPÃO ESPERANDO OS PASSAGEIROS ENTRAR. QUANDO SAI,**

JÁ SAI LOTADO E VAI PARANDO NAS ESTAÇÕES SUPERLOTANDO O TREM. TODOS ESMAGADOS LÁ DENTRO. (...) (fls. 148 – grifo nosso).

NÓS JÁ NÃO SABEMOS MAIS A QUEM RECORRER, **A SUPER VIA NÃO HONRA OS SEUS COMPROMISSOS DE HORÁRIOS, AGORA ALEGA INTERVALOS, INTERVALOS ESSES, QUE NA PRÁTICA NÃO EXISTEM, POIS OS TRENS TANTO DO RAMAL SANTA CRUZ COMO O JAPERI, CHEGAM E SAI NA HORA QUE BEM ENTENDEM. E OS PASSAGEIROS FICAM SEM SABER QUANDO IRÁ PARTIR**. É UM ABSURDO. (fls. 152 – grifo nosso).

A SUPERVIA ESTÁ NOS TRATANDO COM O MAIOR DOS DESCASOS! MORO NO MÉIER E GERALMENTE UTILIZO O TREM COMO MEIO DE TRANSPORTE POR SER O MAIS RÁPIDO. **APROXIMADAMENTE DOIS MESES ATRÁS A SUPERVIA RETIROU DA CENTRAL E DO SEU SITE TODOS OS HORÁRIOS DOS TRENS PARADORES E DIRETOS - RAMAIS JAPERI, SANTA CRUZ E NOVA IGUAÇU. COM ISSO FICAMOS PARADOS NA CENTRAL POR 20 MINUTOS ESPERANDO O TREM ENCHER. ISSO É UM ABSURDO E TOTAL FALTA DE RESPEITO COM O CIDADÃO**. ESPERO QUE VOCÊS POSSAM NOS AJUDAR DE ALGUMA FORMA! AGUARDO BREVE RETORONO. ATENCIOSAMENTE, LETHICIA COSTA (fls. 155 – grifo nosso).

RELATA QUE NO RAMAL SANTA CRUZ, NA ESTAÇÃO DE JAPERI, É ONDE SOBREVÊM MAIS TRANSTORNOS.
MENCIONA QUE OS SEGURANÇAS (NOMES IGNORADOS) DA ALUDIDA CONCESSIONÁRIA, ESTÃO TRATANDO OS PASSAGEIROS COM RISPIDEZ.
ACRESCENTA QUE AO SEREM ABORDADOS PELOS USUÁRIOS DESTE TRANSPORTE PARA QUE POSSAM OBTER INFORMAÇÕES REFERENTES AOS HORÁRIOS, OS MESMOS RESPONDEM DE FORMA DESCORTÊS.
CONCLUI ROGANDO PROVIDÊNCIAS URGENTES, POIS OS USUÁRIOS NÃO CONSEGUEM ATINGIR SEUS OBJETIVOS EM TEMPO OPORTUNO, DECLARA NOTICIANTE. (fls. 158 – grifo nosso).

COMEÇO PELOS HORÁRIOS DOS TRENS. MESMO COM A DISTRIBUIÇÃO DE PANFLETOS **A CONCESSIONÁRIA IGNORA COMPLETAMENTE OS INTERVALOS DE SAÍDA E DE CIRCULAÇÃO DE TRENS. RECENTEMENTE O PAINEL DA CENTRAL DO BRASIL FOI ALTERADO E NÃO EXIBE MAIS O HORÁRIO DE SAÍDA DAS COMPOSIÇÕES, APENAS OS INTERVALOS, ME PARECE QUE PARA MAQUEAR O PROBLEMA.**
NAS ESTAÇÕES O PROBLEMA É AINDA MAIOR, NOS DIAS ÚTEIS ENTRE 8:20 E 9:00 O INTERVALO ENTRE UMA COMPOSIÇÃO E OUTRA, COM FREQÜÊNCIA, CHEGA A MAIS DE 30 MINUTOS.

OS INTERVALOS SÃO SEMPRE IRREGULARES E SEMPRE QUE OCORRE UM PROBLEMA NÃO ENCONTRAMOS NINGUÉM APTO PARA DAR INFORMAÇÕES. (fls. 162 – grifo nosso).

A PARTIR DO MOMENTO EM QUE **ABOLIRAM OS HORÁRIOS E COLOCARAM OS TRENS EM INTERVALOS REGULARES, OS TRENS DE TODOS OS RAMAIS SÓ ANDAM ATRASADOS**. (fls. 179 – grifo nosso).

3º A SUPERVIA RETIROU OS HORÁRIOS DOS TRENS, HÁ MAIS OU MENOS 2 MESES **HAVIA UM QUADRO COM UMA GRADE DE HORÁRIO DOS TRENS NOS DIVERSOS SENTIDOS, HOJE É POR TEMPO, ONDE OS PASSAGEIROS NÃO TEM A REFERÊNCIA QUE HORAS O TREM PARTIU E DE QUE ESTAÇÃO, SÓ ESCUTAMOS QUE O TEM CHEGARÁ DENTRO DE 2 OU 3 MINUTOS E MUITAS DAS VEZES ESPEREMOS POR MAIS DE 20 MINUTOS A CHEGADA DO TREM**. POR VÁRIOS DIAS HÁ AVISO NA BILHETERIA DA SUPERVIA (ESTAÇÃO DO RIACHUELO) QUE OS TRENS CIRCULAM COM HORÁRIO IRREGULAR. MAS QUAL É O HORÁRIO REGULAR ? PRINCÍPIO DA INFORMAÇÃO QUE ESTÁ NO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. VIDE SITE DA SUPERVIA. (fls. 199 – grifo nosso).

Esses fatos denotam a violação ao dever de adequação e de eficiência do serviço de transporte coletivo da qual é permissionária, violando flagrantemente o art. 175 da Constituição da República e os art. 6°, III e X, 22, 39, todos do Código de Defesa do Consumidor.

DA FUNDAMENTAÇÃO

A) SERVIÇO PÚBLICO INADEQUADO E INEFICIENTE

A ré é concessionária de transporte ferroviário metropolitano, submetendo-se às normas do Código de Defesa do Consumidor.

Destarte, como estampado no art. 22 da legislação consumerista, a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos é especialmente devida em razão da essencialidade do serviço (e daí seu caráter público, que faz presumir sua afetação à coletividade), assim, devendo ser observadas de modo estrito e rigoroso pelas empresas concessionárias, sob a fiscalização do poder concedente. A adequada prestação dos serviços públicos também está expressa no texto da Constituição Federal de 1988, em seu art. 175, § único, IV.

Importante ressaltar o conceito de eficiência mais utilizado pela doutrina, qual seja, dos ilustres professores Luis Luiz Alberto David e Vidal Serrano Nunes Jr. em obra "*Curso de direito constitucional,* p. 235":

> "O princípio da eficiência tem partes com as normas da 'boa administração', indicando que a Administração Pública, em todos os seus setores, **deve concretizar a atividade administrativa predisposta a extração do maior número possível de efeitos positivos ao administrado**. Deve sopesar relação de custo-benefício, buscar a otimização de recursos, em suma, **tem por obrigação dotar da maior eficácia possível todas as ações do Estado**". (grifou-se)

A relevância do que se expõe está, justamente, na demonstração cabal da inobservância das normas jurídicas acima citados no caso concreto, tendo em vista que a concessionária ré adotou um sistema de

horários que trouxe pioras sensíveis na prestação do serviço, além de expor o consumidor a uma situação em que a desinformação lhe coloca a mercê, por completo, da empresa, ainda lhe cerceando outras formas de defesa, especialmente a de se saber lesado a fim de que possa reclamar com consistência perante a concessionária e o órgão regulador.

A adequada e eficaz prestação dos serviços públicos, além de obrigação da concessionária, também constitui direito básico do consumidor consagrado no art. 6º, X, do Código de Defesa do Consumidor:

> "Art. 6º São direitos básicos do consumidor:
> X – a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral. "

Vislumbra-se, portanto, um **vício de serviço**, nos termos do art. 20 do Código de Defesa do Consumidor, a partir do momento em que se afere o caráter defeituoso, ineficiente e inadequado da medida levada a cabo pela ré, deixando desamparados os consumidores que necessitam utilizar o serviço e que quase sempre muitas vezes não dispõem de outra opção de transporte para a sua locomoção, que no mais das vezes é para o local de trabalho.

B) A VIOLAÇÃO DO DIREITO À INFORMAÇÃO, A VIOLAÇÃO À BOA-FÉ OBJETIVA E AS SOLUÇÕES A SEREM IMPLEMENTADAS

B.1) O DIREITO À INFORMAÇÃO E SUA VIOLAÇÃO NO CASO EM TELA

O legislador consumerista consagrou o direito à informação como um de seus pilares, assim dispondo no art. 6°, III do CDC.

> "Art. 6º São direitos básicos do consumidor:
>
> (...)
>
> III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentem;

Não é à toa: o direito à informação é importantíssimo não apenas para o indivíduo consumidor, como também para a própria higidez do mercado de consumo. Uma informação adequada sobre o produto ou serviço ofertado permite a ciência daquilo que se está adquirindo e uma melhor escolha dos consumidores (o que, contudo não se vislumbra no caso concreto, pois há monopólio natural) a fim de satisfazer mais plenamente suas necessidades, o que, ao fim, importa em eficiência econômica.

Nesse sentido, uma informação adequada ainda permite que, em caso de vício do produto ou serviço, possa o consumidor reivindicar de modo concreto perante o fornecedor (e os órgãos reguladores, quando

for o caso) que o mesmo seja sanado, o que ainda importa em feedback para melhorias futuras no produto ou serviço.

Tal é de suma importância nos mercados não-concorrenciais, como são os serviços públicos regulados. No caso, a existência de um monopólio natural impede a "liberdade de entrada" no mercado, razão pela qual, dentre outros motivos, tal serviço público é regulado.

Nesses mercados, como é o de trens metropolitanos, não resta ao consumidor opção concorrencial através da qual ele possa "responder" a um mau serviço do fornecedor com que contratara originalmente, motivo pelo qual se demanda intervenção estatal a fim de impedir os desmandos da empresa monopolista. Ora, é fundamental que o consumidor esteja bem informado a fim de que possa se sentir lesado, aferir essa lesão e se socorrer ao órgão regulatório e aos demais mecanismos de defesa do consumidor.

Isso posto, percebe-se que, quando a Supervia extingue a grade horária e não oferece qualquer outro mecanismo informativo pelo qual o consumidor possa constatar a pontualidade do serviço, a mesma expõe o usuário do serviço à nebulosidade da incerteza, o que por um lado impede o planejamento das pessoas em relação aos seus horários, e por outro, dificulta

enormemente que os consumidores apontem concretamente a lesão sofrida e assim busquem seus direitos.

A informação clara e precisa quanto aos produtos e serviços deve ser feita de maneira que o consumidor fácil e imediatamente a identifique como tal.

No entanto, conforme fls. 209 do PJDC 114/2012 que acompanha a presente inicial, a ré afirma categoricamente que 'mantém avisos sonoros em todas as estações e televisores na Central do Brasil e em Deodoro (segunda maior estação do sistema) e, além disso, atualizamos os intervalos em tempo real no nosso site e no twitter (este que vem se mostrando uma excelente ferramenta de comunicação com os nossos clientes)'.

Sendo assim, a ré ao disponibilizar o tempo dos intervalos entre as composições apenas nas estações da Central do Brasil e Deodoro viola flagrantemente o supracitado dispositivo e, pior, cria um tratamento desigual entre os usuários, ao passo que deixa os consumidores dos ramais de Japeri, Santa Cruz, Campo Grande e Bangu à margem das informações essenciais à prestação do serviço.

Importante ressaltar que a maioria dos consumidores que utilizam os serviços da ré são trabalhadores residentes nas áreas mais distantes e de menor renda, de forma que têm mais dificuldades em

acessar a internet. Portanto, o meio utilizado pela ré para prestar as informações quanto aos horários e atualização dos intervalos não se mostra eficiente, pois não alcança grande parte dos usuários do serviço. Sobretudo, considerando que a necessidade de tais informações surge no momento em que o consumidor está na estação, a espera da próxima composição.

Afora a flagrante violação ao CDC, a espera da composição sem, ao menos, uma previsão de horário cria nos consumidores maior ansiedade e estresse.

Nessa esteira, não há qualquer justificativa para a conduta da ré. Ora, se ela pode prestar as informações para duas estações, pode fazê-lo para todas.

b.2) A VIOLAÇÃO À BOA-FÉ OBJETIVA

Por sua vez, a falta de informação adequada ao consumidor serve como escudo para a empresa perante os consumidores, blindando-a ainda em face da fiscalização por parte dos órgãos reguladores. Assim, criam-se indevidamente facilidades para que a mesma estipule horários arbitrariamente e pratique outros desmandos, o que fere frontalmente o postulado da boa-fé objetiva, que, em poucas palavras, pode ser traduzido na exigência de lealdade entre as partes contratantes.

Dispensando maiores considerações sobre o princípio em nosso ordenamento e sua tríplice dimensão, é de se observar que o dever de prestação de informação adequada, além de estar explicitado no CDC, também decorre da boa-fé objetiva enquanto fonte de deveres conexos.

Fica patente, portanto, que a empresa falta com lealdade quando se beneficia ardilosamente da má informação prestada ao consumidor para obscurecer as falhas de seu serviço e assim ser menos "aborrecida" pelos consumidores e órgãos fiscalizadores.

É de se destacar, ainda, que numa situação monopolista genuína (isto é, sem liberdade de entrada no mercado) como a que se tem *in casu*, os *standards* de aferição da boa-fé objetiva se tornam ainda mais rigorosos, afinal, se não há concorrência atual ou potencial para impulsionar a adequação e a melhoria dos serviços por razões econômicas, então que se o faça por exigências jurídicas.

Nessa esteira, o dever anexo da informação nas relações de consumo, sobretudo no presente caso, exerce papel importante no equilíbrio da relação contratual.

Os consumidores dos serviços prestados pela ré estão nitidamente em uma posição de hipossuficiência,

ao passo que ficam submetidos a toda e qualquer forma de contraprestação imposta pela Supervia.

Por essa razão, nas relações de consumo a boa-fé objetiva possui três funções, nas exatas linhas da Profª Claudia Lima Marques, "a primeira função é uma função criadora (pflichtenbegrundende Funktion), seja como fonte de novos deveres (Nebenpflichten), deveres de conduta anexos aos deveres de prestação contratual, como o dever de informar, de cuidado e de cooperação; seja como fonte de responsabilidade por ato lícito (Vertrauenshaftung), ao impor riscos profissionais novos e agora indisponíveis por contrato. A segunda função é uma função limitadora (Schranken-bzw. Kontrollfunktion), reduzindo a liberdade de autuação dos parceiros contratuais ao definir algumas condutas e cláusulas como abusivas, seja controlando a transferência dos riscos profissionais e libertando o devedor em face da não razoabilidade de outra conduta (pflichenbefreinde Vertrauensunstande). A terceira é a função interpretadora, pois a melhor linha de interpretação de um contrato ou de uma relação de consumo deve ser a do princípio da boa-fé, o qual permite uma visão total e real do contrato sobre exame[1]."

Sendo assim, a informação quanto ao tempo de intervalo e a previsão de chegada e partida da

[1] MARQUES, Claudia Lima. Contratos no Código de Defesa do Consumidor. 4ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

próxima composição afigura-se essencial para equilibrar a relação de consumo, devendo, por essa razão, ser prestada pela Supervia. E mais, como houve a modificação no sistema de operação – que antes era fixo e passou a ser por intervalos – essas informações devem ser passadas atualizadas para se adequarem ao novo sistema.

b.3) A MEDIDAS SUFICIENTE E NECESSÁRIA À REGULARIZAÇÃO DO SERVIÇO (e uma medida subsidiária)

Demonstrado que é afrontoso ao ordenamento jurídico pátrio a prática atual da Supervia, devem ser implementadas medidas que satisfaçam suficientemente o "estado de coisas" pretendido pelo diploma consumerista no tocante à informação e à boa-fé objetiva.

Ora, não há nenhuma boa razão para que a SuperVia tenha extinguido a tabela horária dos trens metropolitanos. Vejamos, pois.

A argumentação da ré faz parecer que, antes da adoção do sistema de intervalos, os trens saíam em intervalos iguais ao longo do dia, e, agora, os mesmos atendem melhor os fluxos conforme os horários de pico. No entanto, a adoção de intervalos diferenciados para atender os diferentes fluxos não impede de modo algum que seja adotada uma tabela horária que mostre os horários dos trens ao longo do

dia, ainda que com intervalos diferenciados em função dos períodos de pico.

A determinação dos intervalos em função dos fluxos pode perfeitamente ser feita no "atacado", a partir das médias históricas registradas para aquele dia da semana, naquele período do ano. Essa estatística é facilmente obtida e, uma vez usada para formar uma grade horária, pode perfeitamente atender, simultaneamente, ao dever de informação aos consumidores e a gestão eficiente dos comboios em função do fluxo.

Por sua vez, a adoção de uma regra geral de horários, isto é, de uma grade horária, não impede que a mesma possa ser excepcionada por razões imprevisíveis, como aconteceria em caso de acidentes, panes, etc., ou de modo previsível, em face de razões contextuais como eventos especiais, manutenções programadas, vésperas de feriado, etc.

Não é por outra razão que, **AO CONTRÁRIO DO QUE AFIRMOU A SUPERVIA**, os trens metropolitanos de cidades como Londres, Paris e Berlim, notoriamente admitidos enquanto serviços de excelência disponibilizam tabela de horários (vide anexos), nas quais se verificam intervalos diferenciados em função dos momentos de pico. Ainda comparando, os referidos sistemas possuem em muitos horários os mesmos intervalos que oferece a Supervia (por volta de 15

minutos), razão pela qual a inspiração nesse modelo é mais do que imperativa. Adiante-se desde já que, a despeito do que possam pensar alguns, é indevida a comparação com o sistema metroviário, em que não se faz necessária a grade horária, pois nesse modal os intervalos são mais curtos e regulares.

Para completar, a disponibilização da grade horária possibilita, ainda, que os usuários do serviço se programem em suas atividades do dia-a-dia, especialmente as laborativas, o que lhes permite otimizar o próprio tempo. Tal se faz especialmente necessário em um transporte cujo intervalo entre composições é mais longo e, portanto, o tempo de espera das pessoas nas estações pode ser igualmente longo (supondo que ela chegue à estação logo após haver saído o último comboio), o que gera ineficiência, insatisfação e, eventualmente, confusões generalizadas, pois exaltação e impaciência andam de mãos dadas.

Subsidiariamente, uma medida que ajudaria – mas não resolveria de modo algum, dada a impossibilidade de planejamento por parte do usuário, o que é indispensável – o problema apontado seria a disponibilização por parte da Supervia do horário em que o último trem da linha saiu e o intervalo fixado para a linha. Dessa forma, poderá o consumidor ao menos aferir concretamente se a pontualidade está sendo respeitada e, do mesmo jeito, o órgão regulador

poderá verificar se os intervalos prometidos e autorizados estão sendo cumpridos.

C) O RESSARCIMENTO DOS DANOS CAUSADOS AOS CONSUMIDORES

A ré também deve ser condenada a ressarcir os consumidores – considerados em caráter individual e também coletivo – pelos danos, materiais e morais, que vem causando com a sua conduta.

Quanto à necessidade de ressarcimento do dano coletivo, o STJ:

ADMINISTRATIVO - TRANSPORTE - PASSE LIVRE - IDOSOS - DANO MORAL COLETIVO - DESNECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO DA DOR E DE SOFRIMENTO - APLICAÇÃO EXCLUSIVA AO DANO MORAL INDIVIDUAL - CADASTRAMENTO DE IDOSOS PARA USUFRUTO DE DIREITO - ILEGALIDADE DA EXIGÊNCIA PELA EMPRESA DE TRANSPORTE - ART. 39, § 1º DO ESTATUTO DO IDOSO - LEI 10741/2003 VIAÇÃO NÃO PREQUESTIONADO.
1. O dano moral coletivo, assim entendido o que é transindividual e atinge uma classe específica ou não de pessoas, é passível de comprovação pela presença de prejuízo à imagem e à moral coletiva dos indivíduos enquanto síntese das individualidades percebidas como segmento, derivado de uma mesma relação jurídica-base.
2. O dano extrapatrimonial coletivo prescinde da comprovação de dor, de sofrimento e de abalo psicológico, suscetíveis de apreciação na esfera do indivíduo, mas inaplicável aos interesses difusos e coletivos.
3. Na espécie, o dano coletivo apontado foi a submissão dos idosos a procedimento de cadastramento para o gozo do benefício do passe livre, cujo deslocamento foi custeado pelos interessados, quando o Estatuto do Idoso, art. 39

, § 1º exige apenas a apresentação de documento de identidade.
4. Conduta da empresa de viação injurídica se considerado o sistema normativo.

5. Afastada a sanção pecuniária pelo Tribunal que considerou as circunstancias fáticas e probatória e restando sem prequestionamento o Estatuto do Idoso, mantém-se a decisão.
5. Recurso especial parcialmente provido.
(REsp 1057274/RS, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 01/12/2009, DJe 26/02/2010)

Afirmada a conduta irregular e os prejuízos dela advindos, deve-se observar que o Código de Defesa do Consumidor consagra o princípio da responsabilidade objetiva do fornecedor que independe de culpa.

Portanto, comprovados o nexo causal e o dano aos consumidores. No caso específico, os danos são irrefutáveis, pois os consumidores tiveram dificuldades relevantes em se transportar e experimentaram transtornos e aborrecimentos relevantes. Por sua vez, a violação do direito à informação faz com que os consumidores sejam ludibriados – o que é uma forma de instrumentalização, especialmente porque corrompe a autonomia - quanto aos serviços a que tem direito e à qualidade dos mesmos, no que se acena para uma lesão à dignidade humana.

Vale ressaltar, ainda, que a indenização tem importante função pedagógica, para evitar que novas lesões ao consumidor ocorram, gerando razões econômicas para a empresa adotar novas condutas, o que é especialmente devido num mercado não-concorrencial como é no caso em tela, em que o

mercado por si só não é capaz de fornecer através de dados econômicos (queda na demanda) essa informação de "desaprovação".

D) OS PRESSUPOSTOS PARA O DEFERIMENTO DE LIMINAR

PRESENTES AINDA OS PRESSUPOSTOS PARA O DEFERIMENTO DE LIMINAR, quais sejam, o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora*.

O *fumus boni iuris* encontra-se configurado ao passo que a ré fornece serviço público essencial sem a devida prestação da informação adequada, o que é de suma importância num mercado não-concorrencial regulado, a fim de que, em caso de prestação no serviço, os consumidores possam se socorrer aos órgãos de defesa do consumidor.

O *periculum in mora*, por sua vez, prende-se ao número diário de consumidores expostos à prática da ré, que transporta diariamente um contingente enorme de cidadãos fluminenses e, expondo-os às referidas situações de espera, desinformação e outros dissabores pessoais indignos e irreversíveis.

A situação ainda é mais grave quando se sabe que a questão atinge pessoas desfavorecidas economicamente, que têm dificuldade de fazer valer os seus direitos e, muitas vezes, não tem outra

alternativa senão se submeter aos desmandos da concessionária, que, repise-se, insere-se num mercado não-concorrencial no qual figura como a única alternativa a muitas pessoas. Além disso, está-se diante de serviço essencial para os consumidores: o transporte público é um meio a viabilizar o direito constitucional de ir e vir.

DO PEDIDO LIMINAR

Ante o exposto o **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO** requer, liminarmente e sem a oitiva da parte contrária, que **seja determinada à SUPERVIA a retomada do sistema de grade horária dos trens que opera, fixando todos os horários de partida dos trens, em destaque, na totalidade das estações e ramais do sistema, sob pena de multa diária de R$20.000,00 (vinte mil reais)**, corrigida monetariamente, podendo-se, subsidiariamente, se assim entender melhor o i. magistrado, ser determinada, sob as mesmas penas, a instalação de painéis na totalidade das estações e ramais do sistema informando, em tempo real, o horário de partida do último trem e o horário previsto para a partida do próximo, o intervalo determinado e regulamentado para o período e o intervalo efetivamente praticado no momento.

DOS PEDIDOS PRINCIPAIS

Requer ainda o Ministério Público:

a) que, após apreciado liminarmente e deferido, seja a ré condenada a retomar o sistema de grade horária dos trens que opera, fixando todos os horários de partida dos trens, em destaque, na totalidade das estações e ramais do sistema, sob pena de multa diária de R$20.000,00 (vinte mil reais), corrigida monetariamente, podendo-se, subsidiariamente, se assim entender melhor o i. magistrado, ser condenada, sob as mesmas penas, a instalar painéis na totalidade das estações e ramais do sistema informando, em tempo real, o horário de partida do último trem e o horário previsto para a partida do próximo, o intervalo determinado e regulamentado para o período e o intervalo efetivamente praticado no momento.

b) que seja a ré condenada a indenizar, da forma mais ampla e completa possível, os danos materiais e morais causados aos consumidores, individualmente considerados, em consequência dos fatos narrados;

c) a condenação da ré a reparar os danos materiais e morais causados aos consumidores, considerados em sentido coletivo, no valor mínimo de R$1.000.000,00 (um milhão de reais), cujo valor reverterá ao Fundo de Reconstituição de Bens

Lesados, mencionado no art. 13 da Lei nº 7.347/85;

d) a publicação do edital ao qual se refere o art. 94 do CDC;

e) a citação da ré para que, querendo, apresente contestação, sob pena de revelia;

f) que seja condenada a ré ao pagamento de todos os ônus da sucumbência, incluindo os *honorários advocatícios*, a serem revertidos ao Centro de Estudos Jurídicos da Procuradoria-Geral de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.

Protesta, ainda, o Ministério Público, nos termos do artigo 332 do Código de Processo Civil, pela produção de todas as provas em direito admissíveis, notadamente a documental, bem como depoimento pessoal da ré, sob pena de confissão, sem prejuízo da inversão do ônus da prova previsto no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor.

Dá-se a esta causa, por força do disposto no artigo 258 do Código de Processo Civil, o valor de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 2012.

Julio Machado Teixeira Costa
Promotor de Justiça
Mat. 2099