

**Excelentíssimo(a) Senhor(a) Doutor(a) Juiz(a) Federal da \_\_\_\_<sup>a</sup> Vara  
Cível da Secção Judiciária Federal de São Paulo**

(2008.61.00.008430-0, em 09ABRIL2008, 11:01hs)

**Ação Popular  
Trânsito em São Paulo**

**CARLOS PERIN FILHO**, cidadão, CPF nº 111.763.588-04 (Doc. I), título de eleitor nº 1495721401-08, zona 374, seção 0229 (Doc. II), residente e domiciliado na Rua Augusto Perroni, 537, São Paulo, SP - 05539-020, fone/fax: 3721-0837, advogado, OAB-SP 109.649 (Doc. III), condutor AC, CNH 926481032 (Doc. IV), endereço eletrônico na *Internet* em [www.carlosperinfilho.net](http://www.carlosperinfilho.net) (sinta-se livre para navegar), venho, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, propor, com base na Constituição *Cidadã*, Estatuto das Cidades, Código Brasileiro de Trânsito e artigos da Lei nº 4.717/65, **Ação Popular** contra e a favor a **UNIÃO FEDERAL, ESTADO DE SÃO PAULO** e **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**, em função das paraconsistentes razões de fato e de direito a seguir articuladas:

**Da Legitimidade Ativa da Personalidade Humana do Cidadão**

Dispõe a Constituição Federal da República Federativa do Brasil, *in verbis*:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à

liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(....)

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

(....)

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao **meio ambiente** e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

(....)" (**negrito meu**)

Dispõe o artigo 1º da Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965 que:

"Art. 1º Qualquer cidadão será parte legítima para pleitear a anulação ou a declaração de nulidade de atos lesivos ao patrimônio da União, do Distrito Federal, dos Estados, dos Municípios, de entidades autárquicas, de sociedades de economia mista (Constituição, art. 14, §38, de sociedades mútuas de seguro nas quais a União represente os segurados ausentes, de empresas públicas, de serviços sociais autônomos, de instituições ou fundações para cuja criação ou custeio o tesouro público haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, de empresas incorporadas ao patrimônio da União, do Distrito Federal, dos Estados e dos Municípios, e de quaisquer pessoas jurídicas ou entidades subvencionadas pelos cofres públicos.

(....)

§3º A prova da cidadania, para ingresso em juízo, será feita com o título eleitoral, ou com documento que a ele corresponda."

## **Da Amplitude Jurisdicional em Função do Direito da Cidadania**

Em função da importância social e econômica desta *polis* no contexto nacional e global, por "a jurisdição civil, contenciosa e voluntária, é exercida pelos juízes, em todo o território nacional" do artigo 1º do Código de Processo Civil é entendido o poder jurisdicional necessário para efetividade do processo, em *instrumentalidade substancial*, em função do direito da Cidadania que se desloca de qualquer parte do território da República Federativa do Brasil *et extra* para o trânsito desta Cidade e enfrenta a nulidade dos atos administrativos nulos abordados nesta *actio popularis*.

## **Da Terminologia a Utilizar na Reconfiguração Jurídica das Paraconsistências**

Para fins de reconhecimento de existências, compreensão das naturezas e superação das paraconsistências de Direito Público e seguindo a terminologia da Lei da Ação Popular, por "bens e direitos de valor econômico" positivados no artigo 1º é considerado o dinheiro privado que ao ser recolhido em tributos federais e/ou estaduais e/ou municipais transformam-se em público e são destinados aos bens e/ou serviços de trânsito nesta *polis*, bens e direitos de valor econômico que este Cidadão vem defender - pois mal empregados foram – conforme evidências a seguir descritas.

Conforme o artigo 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), *trânsito* é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. Nos termos do §2º do mesmo artigo, o *trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito*. Nos termos do §3º do mesmo artigo, *os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente*. A prática administrativa das Rés, entretanto, é insuficiente à efetividade daqueles significados, em graves danos ao direito ao trânsito seguro e ao ambiente ecologicamente equilibrado para este Cidadão e para Cidadania. Admitida aqueles contradições sem ser trivial, e para o início de um procedimento ordinário de conhecimento em ação popular, os danos ambientais sofridos pela Cidadania ao tentar exercer seu direito de transitar em condições seguras e em ambiente ecologicamente equilibrado nesta *polis* devem ser compensados e/ou indenizados nos termos do artigo 225 da Constituição *Cidadã, in verbis*:

"Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao poder público:

(....)

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

(....)

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

Por "Lógica Paraconsistente" é considerada a lógica que admite a contradição sem ser trivial, conforme exemplificado por NEWTON C. A. DA COSTA, JAIR MINORO ABE, JOÃO I. DA SILVA, AFRÂNIO CARLOS MUROLO e CASEMIRO F. S. LEITE em *LÓGICA PARACONSISTENTE APLICADA*, em co-autoria de JAIR MINORO ABE, JOÃO I. DA SILVA, AFRÂNIO CARLOS MUROLO e CASEMIRO F. S. LEITE, Atlas, 1999, p. 37/9.

Por "instrumentalidade substancial" é referida aquela doutrina por KAZUO WATANABE em *DA COGNIÇÃO NO PROCESSO CIVIL*, RT, 1987, p. 14/5.

Por "nulidade administrativa" é entendida a *faute du service* nos termos de fato e de direito *infra* referidos.

Nos termos do Anexo I ao Código Nacional de Trânsito brasileiro, por

*calçada é entendida parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins; por estacionamento é entendida a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros, por fiscalização é entendido o ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas no mesmo Código Nacional de Trânsito; por logradouro público é entendido o espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões; por trânsito é entendida a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.*

### **Dos fatos ao Direito, em lógica jurídica paraconsistente**

A eventual e/ou crônica angústia deste Cidadão e/ou da Cidadania gerada e/ou reforçada pelo trânsito caótico desta Cidade provavelmente também decorre da não sustentabilidade social e/ou econômica e/ou ecológica e/ou espacial e/ou cultural (cf. SACHS, I. *Estratégias de transição para o século XXI: Desenvolvimento e meio ambiente*. Trad. MAGDA LOPES. São Paulo: Studio Nobel: Fundação do Desenvolvimento Administrativo, 1993) do desenvolvimento com base no transporte individual nesta Cidade, que a cada dia recebe mais algumas centenas de veículos.

Tal fenômeno bio-psicológico individual e/ou coletivo é público e notório, como bem articulou BENEDITO LIMA DE TOLEDO, professor titular da FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, em artigo sob o título “Máquina de regurgitar automóveis – Em São Paulo, sobrados cedem lugar a edifícios. Em cada novo apartamento, dois novos carros. Ema conta rápida e temos o caos”, publicada no jornal O ESTADO DE S. PAULO de 24.02.2008, p. J6 (Doc. V, com registro visual de SEBASTIÃO MOREIRA/AE), com destaque ao seguinte parágrafo:

“(....)

Como se vê, urge a retomada da cidade por seus legítimos donos: os cidadãos. O grau de civilização de um povo pode ser medido pela liberdade com que as pessoas podem desenvolver suas potencialidades, por tudo que as cidades lhes

têm a oferecer. A *urbs* é o local de convívio, do encontro em lugares públicos onde as crianças podem se beneficiar da boa insolação que não contam em seus apartamentos.

(....)”

Como exemplificado acima e em Doc. VI (CAMILA RIGI, com registro visual de PATRICIA SANTOS/AE, **O ESTADO DE S. PAULO** 04.04.2008, p. C8), os fatos relacionados ao danos relativos ao direito ao trânsito seguro e ambientais experimentados de segunda a sexta-feira por Crianças, por este substituto processual, por Vossa Excelência e pela Cidadania ao tentarmos ir e vir a este Fórum e/ou qualquer outro local situado no perímetro urbano e rodovias e/ou vias e/ou calçadas e/ou logradouros públicos de acesso àquele são públicos e notórios, nacional e globalmente, conforme matérias das mídias que reportam recordes e mais recordes de congestionamento e precárias e/ou insuficientes condições de uso nos meios de transporte público, notadamente ônibus e metrô, respectivamente, sem contar com a navegação dos rios Tietê e Pinheiros que ainda estão poluídos. Esta popular ação está naquele contexto, em busca da diminuição do irracional custo São Paulo (**FOLHA DE S. PAULO** de 08.04.2008, p. A2, Doc. VII, R\$ 27 bilhões ao ano, segundo o economista MARCOS CINTRA, **FGV**), em redundância e duplicidade complementar aos demais procedimentos administrativos ou judiciais singulares e/ou coletivos que já foram iniciados ou serão instaurados, por este e/ou outros(as) substitutos(as) processuais coletivos(as).

A Constituição Cidadã garante para a Cidadania:

## **TÍTULO I**

### **Dos Princípios Fundamentais**

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I – a soberania;

II – a cidadania;

III – a dignidade da pessoa humana;

(....)

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(....)

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

(....)

Art. 6º São Direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

(....)

## **CAPÍTULO VII** **Da Administração Pública**

### **Seção I** **Disposições Gerais**

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

(....)

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

O Novo Código Civil, Lei nº 10.406/2002, também garante direitos para a Cidadania nos seguintes dispositivos:

"Art. 43. As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.

(....)"

No mesmo Código, os artigos 730 até 756 regulam o contrato de transporte, em disposições gerais, transporte de pessoas e transporte de coisas.

O Código de Defesa do Consumo (Lei nº 8.078/1990) também garante a Cidadania nos seguintes dispositivos: art. 1º, 2º, 3º, § 1º e § 2º, art. 6º, art. 7º e seu parágrafo único, art. 14, art. 22, art. 25, art. 54, art. 81, art. 82 e 83.

A Doutrina também é clara a respeito da responsabilidade objetiva das pessoas jurídicas de direito público ao planejar (nesta ação popular, planejar a infraestrutura de trânsito), valendo lembrar aqui o artigo de LUCIA VALLE FIGUEIREDO sob o título *O devido processo legal e a responsabilidade do estado por dano decorrente do planejamento* (RTRF3R nº 28, p. 19-37). Neste contexto, os danos materiais e/ou morais decorrentes das nulidades objeto de correção nesta popular ação estão sendo e serão conhecidos e julgados nos próximos meses e anos, demandando colaboração entre Operadores(as) do Direito nas diferentes ações individuais e/ou coletivas já propostas e que serão propostas, pois *Alguns/mas* são Consumidores(as) de serviços públicos e/ou privados de transporte de pessoas e/ou coisas, enquanto Outros(as) são Vizinhos(as) de ruas e/ou avenidas... *Todos(as)* são *Cidadãs, Cidadãos*, ou *Estrangeiros(as)* com direitos constitucionalmente garantidos, nos termos constitucionalmente citados supra e doutrinados por ALLAN C. HUTCHINSON no artigo *Life After Shopping: From Consumers to Citizens*, publicado em CONSUMER LAW IN THE GLOBAL ECONOMY – NATIONAL AND INTERNATIONAL DIMENSIONS, editado por IAIN RAMSAY, sob ISBN 1-85521-843-7, p. 25-46.

O princípio constitucional da eficiência, escrito na Constituição *Cidadã*, em Ciência da Administração merece uma abordagem específica, conforme ensina ANTONIO CESAR AMARU MAXIMIANO, *in verbis*:



## "EFICIÊNCIA

A eficiência de um sistema depende de como seus recursos são utilizados. Eficiência significa:

- \* Realizar atividades ou tarefas da maneira certa.
- \* Realizar tarefas de maneira inteligente, com o mínimo de esforço e com o melhor aproveitamento possível de recursos.

Eficiência é um princípio de administração de recursos, mais que uma simples medida de desempenho. O princípio geral da eficiência é o da relação entre esforço e resultado. Quanto menor o esforço necessário para produzir um resultado, mais eficiente é o processo. A antítese da eficiência é o desperdício.

(...)" (In: *INTRODUÇÃO À ADMINISTRAÇÃO*, 5ª edição revista e ampliada, São Paulo: Atlas, 2000, p. 115)

Ainda em Ciência da Administração e aprofundando o estudo dos conceitos em foco, HENRIQUE L. CORRÊA e CARLOS A. CORRÊA esclarecem o que é e por que fazer medição de desempenho (que também pode ser do *exercício do poder de polícia* das Rés), *in verbis*:

### "O Que é e Por Que Fazer Medição de Desempenho?"

Medição de desempenho é o processo de quantificar ação, em que medição é o processo de quantificação da ação que leva ao desempenho (Neely et al., 1995). De acordo com uma visão mais mercadológica, e numa lógica competitiva, as organizações, para atingir seus objetivos, buscam satisfazer a seus clientes (e outros grupos de interesse) de forma mais eficiente e eficaz que seus concorrentes. Os termos *eficiência* e *eficácia* têm de seu usados com precisão neste contexto:

\* *eficácia* refere-se à extensão segundo a qual os objetivos são atingidos, ou seja, as necessidades dos clientes e outros grupos de interesse da organização (e.g., funcionários, governo, sociedade) são satisfeitas;

\* *eficiência*, por outro lado, é a medida de quão

economicamente os recursos da organização são utilizados quando promovem determinado nível de satisfação dos clientes e outros grupos de interesse.

Essa diferenciação é importante, porque não só ela permite identificar duas importantes dimensões de desempenho, mas também chama a atenção para o fato de que há razões internas (referentes ao uso de recursos) e externas (referentes ao nível de serviço aos clientes e outros grupos de interesse) para perseguir determinados cursos de ação.

O nível de desempenho de uma operação é função dos níveis de *eficiência* e *eficácia* que suas ações têm. Daí:

\* *medição de desempenho* pode ser definida como o processo de quantificação da eficiência e da eficácia das ações tomadas por uma operação;

\* *medidas de desempenho* podem ser definidas como as métricas usadas para quantificar a eficiência e a eficácia de ações;

\* *um sistema de medição de desempenho* pode ser definido como um conjunto coerente de métricas usado para quantificar ambas, a eficiência e a eficácia das ações.

Sistema de avaliação de desempenho têm dois propósitos principais:

\* são partes integrantes do ciclo de planejamento e controle, essencial para a gestão das operações. Medidas fornecem os meios para a captura de dados sobre desempenho que, depois de avaliados contra determinados padrões, servem para apoiar a tomada de decisões. Pense num termostato que regula a temperatura de uma sala. Continuamente, a medição da temperatura da sala é feita, comparada com a faixa-objetivo de temperaturas (os padrões), e a partir disso se aciona refrigeração ou aquecimento (decisão) para que a temperatura se mantenha *controlada*, ou seja, dentro das faixas desejáveis preestabelecidas;

\* não menos importante, o estabelecimento de um sistema

adequado de avaliação de desempenho tem também papel importante em influenciar comportamentos desejados nas pessoas e nos sistemas de operações, para que determinadas intenções estratégicas tenham maior probabilidade de realmente se tornarem ações alinhadas com a estratégia pretendida." In: *ADMINISTRAÇÃO DE PRODUÇÃO E OPERAÇÕES - MANUFATURA E SERVIÇOS: UMA ABORDAGEM ESTRATÉGICA* - 2ª edição - São Paulo: Atlas, 2006, p. 159)

De volta às Ciências Jurídicas, sobre o *princípio da eficiência*, e um interessante paralelo com a *discricionabilidade administrativa*, valem as considerações de VANDERLEI SIRAQUE, *in verbis*:

### **“2.5 O princípio da eficiência**

*Esse princípio sempre foi implícito em nossa Constituição. Tornou-se explícito, entretanto, após a Emenda Constitucional n. 19/98.*

Observamos que a aplicação do princípio da eficiência não depende da vontade do agente público, até porque este não realiza as atividades administrativas conforme suas vontades, mas segundo os enunciados legais, em especial, os constitucionais.

O princípio da eficiência, a exemplo dos demais princípios da Administração Pública, obriga o agente estatal a realizar suas atividades conforme e na forma dos ditames legais. Queiro (1989:103) nos ensinou que ‘A actividade da Administração é uma actividade de subsunção dos factos da vida real às categorias legais’.

Por outro lado, também não é permitida a imposição da vontade do controlador sobre o controlado, isto é, a vontade de quem fiscaliza sobre os atos ou omissões do agente fiscalizado para saber se ele está ou não sendo eficiente de um ponto de vista ideológico qualquer. O que interessa ao direito é o conceito jurídico do que é ou não é o princípio da eficiência administrativa.

Meirelles (2002:9) conceituou o princípio da eficiência assim:

*‘Dever de eficiência é o que se impõe a todo agente público de realizar suas atribuições com presteza, perfeição e rendimento funcional. É o mais moderno princípio da função administrativa, que já não se contenta em ser desempenhada apenas com legalidade, exigindo resultados positivos para o serviço público e satisfatório atendimento das necessidades da comunidade e de seus membros’.*

Entendo que a conceituação de Meirelles (2002), apesar de sua ilustração jurídica, não é satisfatória, uma vez que definiu o princípio utilizando-se de vocábulos como *presteza, perfeição e rendimento funcional*, os quais, também, precisam ser definidos e não foram.

O termo *eficiência* envolve um alto grau de subjetividade e seu sentido precisa, evidentemente, ser objetivado pelos estudiosos do direito para que juridicamente possamos responsabilizar algum agente público por ineficiência administrativa.

Apesar da crítica à ilustre conceituação do aplaudidíssimo administrativistas, não pretendemos dedicar-nos aqui à conceituação do princípio, simplesmente porque este não é objeto do presente trabalho. Todavia, por amor à polêmica, daremos uma visão panorâmica sobre nosso entendimento referente ao princípio.

Acreditamos que o administrador eficiente é aquele que busca em primeiro lugar a aplicação dos princípios e regras constitucionais e das normas infraconstitucionais no exercício da atividade administrativa.

Assim, o princípio da eficiência é um desdobramento dos princípios da legalidade, mas vai além, pois esses princípios especificamente vinculados à Administração Pública estão subordinados a outros princípios que fundamentam e àqueles que são os objetos da República Federativa do Brasil, enunciados nos arts. 1º a 3º da Constituição, além de seus

desdobramentos.

A principal obrigação do agente estatal é cumprir a Constituição e as normas infraconstitucionais e zelar para que elas sejam cumpridas por seus subordinados pelos meios colocados à sua disposição pelo Estado.

*Esses meios são em primeiro lugar as normas jurídicas, como já foi dito, porém o Executivo no Brasil tem o o poder de iniciativa de leis que podem modificar o ordenamento jurídico para adequá-lo a novas realidades. Desta feita, o chefe do Executivo, em especial, precisa ter a capacidade e a sensibilidade política de enxergar essa realidade e inovar quando não dispuser dos instrumentos jurídicos adequados para governar com eficiência.*

Tecidas essas considerações, acreditamos que o princípio da eficiência administrativa é a utilização de todos os meios técnicos administrativos possíveis para concretizar os princípios fundamentais da República Federativa do Brasil de acordo com a parcela de competência que tiver o agente público da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

Faremos um paralelo entre o princípio da eficiência e a discricionariedade administrativa.

A discricionariedade administrativa é utilizada quando a lei deixa ao administrador mais de uma possibilidade para agir. Assim, existindo mais de uma possibilidade para a elaboração de um ato administrativo, o agente público competente escolhe uma dentre as várias possíveis, conforme o princípio da razoabilidade e o da proporcionalidade, tendo em vista o caso concreto e o interesse público, cuja motivação vincula o ato administrativo.

Logo, existindo diversas possibilidades de ação do agente estatal, ele deverá executar aquela que melhor se coadune aos fundamentos e aos objetivos da República. Entendo que isso é agir com eficiência e melhor atender ao interesse público.

*A título de exemplo, citamos a execução do Código Nacional de Trânsito, o qual supostamente salvaguarda o interesse da vida, da cidadania, da solidariedade no trânsito etc. Para controlar a velocidade e fiscalizar o cumprimento de outras normas desse Código poderiam ser utilizados diversos fiscais. Realidade que bem conhecemos: corrupção, tráfico de influências por meio das famosas carteiradas e das notificações que desaparecem misteriosamente. Para resolver essa questão existem mecanismos modernos de fiscalização do trânsito, como os meios eletrônicos de controle de velocidade e de cruzamento irregular de semáforos. Por esses meios eletrônicos garante-se a aplicação do Código Nacional de Trânsito em condições de igualdade para todos os motoristas. Cumprem-se, ao mesmo tempo, os princípios da isonomia, da legalidade, da impessoalidade, da publicidade e da eficiência.*

Tantos outros exemplos poderiam ser citados como fora de garantir o princípio da eficiência administrativa, a exemplo da elaboração de critérios socioeconômicos para definição de áreas sujeitas a investimentos públicos, tanto do ponto de vista geográfico, como do ponto de vista de implantação ou expansão de serviços públicos.

A eficiência da Administração Pública é fundamental para o cumprimento dos objetivos da República Federativa do Brasil e para o combate ao clientelismo, ao assistencialismo, ao paternalismo político e, especialmente, ao tráfico de influência, como teremos oportunidade de demonstrar em item específico." (In: *CONTROLE SOCIAL DA FUNÇÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO - Possibilidades e limites na Constituição de 1988 - São Paulo: Saraiva, 2005, p. 64-6*)

Além dos artigos da Constituição Cidadã já citados na fundamentação constitucional desta popular ação, vale lembrar que o Código Nacional de Trânsito (Lei nº 9.503/1997) também garante os direitos da Cidadania ir, vir e/ou estacionar pelas ruas desta *pólis* em seus artigos a seguir novamente explicitados, *in verbis*:

"Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertos à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga;

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (Vetado)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

(....)

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

(....)

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

(....)

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo nos casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

(....)”

Ora, é *plausível e razoável* entender, à luz das notícias até agora observadas e das doutrinas administrativas e jurídicas sobre *eficiência*, que faltou a devida ação preventiva anterior (*princípio da precaução* do Direito Ambiental), pelos órgãos e/ou entidades da **UNIÃO FEDERAL** e/ou **ESTADO DE SÃO PAULO** e/ou pela **MUNICIPALIDADE DE SÃO PAULO**, que formam o Sistema Nacional de Trânsito por ocasião do planejamento do mesmo nesta Cidade, pois a evolução da oferta do transporte coletivo ao longo de décadas não acompanhou a demanda social e o transporte individual saturou a disponibilidade de bens e/ou serviços de trânsito disponíveis em terra, restando eventualmente congestionado até mesmo o espaço aéreo desta Cidade, onde centenas (e em breve milhares) de helicópteros são e serão usados para ir e vir.

Para concluir este tópico mister lembrar que a Lei Orgânica do **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO** também fixa responsabilidades de poder de polícia, *in verbis*:

"Art. 179 - Ao Município compete organizar, prover, controlar e fiscalizar:

I - o trânsito no âmbito do seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infra-



estruturas;

(....)"

### **Dos Pedidos Coletivos**

Do exposto requeiro, em busca do trânsito seguro e do meio ambiente ecologicamente equilibrado, para Cidadania:

1º) Vistas ao Ministério Público Federal, para em desejando agregar valores ao Pedido e regular tramitação conforme Constituição Cidadã, sua Lei Orgânica e Lei da Ação Popular;

2º) Citação das Rés para contestarem a presente, no prazo legal, ou assistirem a condução popular e/ou do MINISTÉRIO PÚBLICO;

3º) Produção de todas as provas em Direito admitidas, especialmente:

a) Cópia dos relatórios históricos das medições da qualidade do ar feitas pela **CETESB** nos diferentes pontos de coleta de dados nesta Cidade, pois a experiência pessoal deste Cidadão [ há quase quatro décadas residindo no Butantã e na última década pratico corrida em ruas, avenidas, praças e calçadas de Pinheiros, Butantã, *campus USP*, Jardins e Morumbi ] é de aumento da poluição, chegando a reduzir ou mesmo impedir a prática esportiva, principalmente em dias quentes, secos e com advecção e/ou convecção nula ou fraca das massas de ar;

b) Cópia dos relatórios históricos das medições de congestionamento feitas pela CET nos diferentes pontos de coleta de dados nesta Cidade;

c) Perícias de Engenharia de Trânsito, de Engenharia Ambiental e de Engenharia Naval (esta referente ao transporte em geral e de caminhões em particular via balsas nos rios Tietê e Pinheiros, v.g. Doc VIII, registro visual de ROLAND WEIRAUCH/Efe, **Folha de S. Paulo**, 08.04.2008, p. A18) para detectar, via Pesquisa Operacional e demais técnicas oportunas e adequadas, os tópicos específicos da *faute du service*, notadamente as falhas de planejamento por parte dos órgãos federais e/ou estaduais e/ou municipais componentes do Sistema Nacional de Trânsito (e/ou execução do planejado) relativas ao direito ao trânsito seguro e/ou meio ambiente ecologicamente equilibrado para esta substituto processual e para Cidadania;

4º) Prolação de Sentença para:

a) Declarar o direito da Cidadania ao trânsito seguro e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem como declarar a *faute du service* (comprovadas por ocasião da produção de provas *supra* requeridas) por parte dos órgãos federais e/ou estaduais e/ou municipais componentes do Sistema Nacional de Trânsito por ocasião dos megacongestionamentos que ocorrem de segunda a sexta-feira nesta Cidade em afronta ao direito coletivo ao trânsito seguro, à saúde e ao meio ambiente equilibrado, nos termos fixados pela Constituição *Cidadã*, Código Brasileiro de Trânsito e Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001).

b) Condenar as Rés a sanar a *faute du service*, bem como compensar e/ou indenizar danos morais e/ou materiais do mesmo decorrentes na medida das suas responsabilidades, a conhecer e julgar em liquidação de Sentença Coletiva, neste ou em autos próprios, conforme oportuno e adequado à administração da Justiça;

5º) Arbitrar honorários advocatícios ao Advogado que, em atenção ao princípio da economia processual e como de costume ético e disciplinar, estou encaminhando impressão especial desta ao Egrégio Tribunal de Ética e Disciplina da OAB-SP via carta ECT com aviso de recebimento, para as medidas administrativas julgadas oportunas e convenientes.

Como de costume republicano, esta *actio popularis* é simbolicamente estimada em R\$ 100,00 (cem reais).

São Paulo, 08 de abril de 2007

Carlos Perin Filho  
OAB-SP 109.649

E.T.: I) Nome e assinaturas podem não conferir frente a um ou outro documento apresentado com *exordial* em função da reconfiguração de direito em andamento, nos termos da Ação Popular nº 98.0050468-0, 11ª Vara Federal de São Paulo, ora em grau de Apelação, em autos sob nº 2000.03.99.030541-5;

II) Nos termos do Provimento Corregedoria-Geral nº 34 do Egrégio TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA TERCEIRA REGIÃO (DOE 12/10/2003, p. 188), que alterou o item 4 do Provimento 19 de 24.4.1995, este Advogado declaro autênticas as cópias apresentadas, com a ressalva *supra* quanto ao próprio nome e/ou assinaturas.