

sadia qualidade de vida. Assim, para resolver os problemas de tráfego congestionado, perda de tempo, mobilidade deficiente nos grandes centros, desconforto no transporte de massa e insatisfação social com as opções de deslocamento, não basta construir um "corredor preferencial para o sistema BRT";

2. **CONSIDERANDO** que o Projeto do BRT iniciado pela Prefeitura Municipal de Belém - PMB corresponde apenas e tão somente a um "corredor de trânsito", entre o Terminal de São Brás e o Terminal de Icoaraci, contrariando o conceito deste instrumento de transporte, e que, pela falta de planejamento da Administração Municipal anterior, as obras se encontram paralisadas ocasionando transtornos a toda sociedade, impedindo a fluidez do trânsito e, por conseguinte, o ir e vir das pessoas, bem como gerando prejuízos econômicos, na medida em que recursos públicos já foram despendidos, estando a obra exposta às intempéries climáticas da região, com possibilidade de perecimento dos materiais;

3. **CONSIDERANDO** que o Ministério Público do Estado do Pará apurou as irregularidades com relação à Concorrência Internacional nº 034/2011, restando demonstrado que não havia indicação alguma quanto à fonte orçamentária para cobrir a despesa com a contratação de empresa para a realização do sistema BRT e que o edital previa a desapropriação de determinadas áreas não pertencentes ao Município, sem a indicação de qualquer autorização, convênio ou despesa para a realização das referidas desapropriações, finalizando com a AÇÃO CIVIL PÚBLICA POR ATOS DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA com pedido de MEDIDA LIMINAR DE INDISPONIBILIDADE DE BENS em face de DUCIOMAR GOMES DA COSTA e outros;

4. **CONSIDERANDO** que o Ministério Público Federal apurou inúmeras ilegalidades no âmbito da Concorrência Pública Internacional nº 34/2011 e, diante da existência de recurso federal envolvido no projeto BRT, ingressou com duas ações na Justiça Federal, uma com tutela inibitória visando impedir a liberação de recursos federais ao projeto do sistema BRT, que recebeu liminar favorável (Processo nº 0006074- 25.2012.4.01.3900) e outra objetivando embargar as obras de construção do sistema de transporte (Processo nº 13398-66.2012.4.01.3900);

5. **CONSIDERANDO** o convencimento do Ministério Público Federal e do Ministério Público do Estado do Pará quanto às irregularidades do processo licitatório, verificados no edital de Concorrência Pública Internacional nº 34/2011, que deu origem ao processo 0006074-25.2012.4.01.3900, e que para ambos há o entendimento quanto à ilegalidade dos atos de execução do BRT, redundando no processo 13398-66.2012.4.01.3900;

6. **CONSIDERANDO** que, apesar das ações propostas pelo Ministério Público Federal, o TRF da 1ª Região, no bojo do processo 13398-66.2012.4.01.3900, proferiu decisão autorizando a sua realização e continuidade, o que implicou na participação da União, no que tange à liberação de recursos federais, através do Programa de Aceleração do Crescimento (Mobilidade e Grandes Cidades), no qual a Caixa Econômica Federal é o agente financeiro;

7. **CONSIDERANDO** que, o Tribunal de Contas do Município – TCM/PA analisando o certame licitatório produzido pela Prefeitura de Belém para o Sistema BRT – Belém concluiu pela: "(1) a falta de previsão orçamentária para realização da obra; (2) ausência de indicação no Projeto BRT das áreas privadas a serem desapropriadas; (3) ausência de recursos orçamentários para fazer face às despesas decorrente das desapropriações";

8. **CONSIDERANDO** que, o Grupo Técnico Interdisciplinar/GTI do Ministério Público do Estado analisou os documentos apresentados pela Prefeitura de Belém para o Projeto BRT e apontou que o MEMORIAL DESCRITIVO GERAL DO PROJETO BRT não permite esclarecer inúmeras questões importantes para as fases de planejamento e implantação, que são essenciais para todos os interessados, quer futuros usuários diretos ou não usuários, inclusive o corpo técnico e o agente financeiro, e assim, resta caracterizado que, mesmo aqueles que tiveram acesso à documentação apresentada, não têm a percepção de como foram tomadas as decisões que suportam o PROJETO BRT BELÉM;

9. **CONSIDERANDO** que havia inúmeras lacunas no Projeto do BRT elaborado pela Administração anterior, a exemplo de: não havia previsão de local para construção de garagem para estacionamento dos ônibus articulados, lavagem periódica, abastecimento, reparos e escritório administrativo do sistema BRT; as ciclo faixas existentes nas Avenidas Almirante Barroso e Augusto Montenegro, antes das obras do BRT, foram ocupadas pela via exclusiva do BRT e não havia detalhamento no projeto quanto à localização ou largura de tais vias após o término das obras; o projeto não trazia previsão sobre a possibilidade do uso da faixa exclusiva do BRT para o deslocamento de ambulâncias e viaturas dos Bombeiros, polícia e guarda municipal, em casos de

emergência e quando devidamente equipados com a tecnologia necessária;

10. **CONSIDERANDO** que a Administração atual incorporou como programa de governo as ações acima delineadas e a integração com o Projeto Ação Metrópole do Governo do Estado, este com escopo e maior abrangência territorial, contemplando o próprio Estatuto das Cidades, que é claro e imperativo no sentido de incentivar a cooperação entre as esferas governamentais, no trato da organização urbanística;

11. **CONSIDERANDO** que todas as partes do presente acordo entendem que o sistema "BRT Completo", a ser contemplado em um projeto de várias etapas, entretanto, não se admite a implantação de sistema de BRT sem visualizar as fase conceitual do projeto, com risco de ver prejudicada a eficiência do sistema desde o início;

12. **CONSIDERANDO** que o sistema BRT deve permitir a integração completa com outras formas e modalidades de transporte, tais como o transporte fluvial, motocicletas, sistema urbano e intermunicipal de ônibus e o transporte não motorizado (bicicletas), para que o deslocamento integrado facilite a mobilidade da população, permitindo o intercâmbio modal de transporte na região metropolitana, incluindo ilhas e municípios vizinhos, com a previsão de estacionamento, serviços e áreas de apoio e integração física com as linhas de acesso;

13. **CONSIDERANDO** que o projeto e a disposição dos terminais e das estações devem atender à demanda do perfil diário de viagens da cidade, baseado na localização geográfica da origem e destino dos usuários, condição que não é observada no caso do BRT Belém, além disso, é necessário propor um modelo de estação que seja compatível com a escala das demandas, as condições climáticas regionais e assegure condições de conforto aos usuários;

14. **CONSIDERANDO** que é necessário cuidar da arborização ao longo de toda área de influência do Projeto BRT e não apenas na área do Entroncamento, sendo esta medida correta, porém incompleta, devendo ser cumprido o Plano Municipal de Arborização do Município de Belém - PMAB - que prioriza a implementação da vegetação em logradouros públicos, com o objetivo de embelezar a paisagem urbana e amenizar o efeito da elevada temperatura;

15. **CONSIDERANDO** que todas as partes entendem que há a necessidade de ampliar a participação popular a oportunizando a audiência e ampla discussão quanto ao conteúdo do projeto.

16. **CONSIDERANDO** que todas as irregularidades detectadas na Concorrência Pública Internacional nº 34/2011 e na execução do Projeto BRT Belém indicam a necessidade de nova licitação para a execução e conclusão deste projeto, porém a adequação do projeto aos espaços existentes demanda mais tempo, sendo, portanto, contrário ao interesse público manter a Avenida Almirante Barroso com parte de suas pistas interditada por mais um longo período;

17. **CONSIDERANDO** que o rompimento imediato do contrato administrativo com a CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A, que é a executora da obra do BRT, pode dar margem à judicialização do caso, retardando, ainda mais, os serviços de engenharia civil e, além disso, há necessidade de evitar intervenções nos trechos já alterados da Avenida Almirante Barroso, com vistas a preservar a responsabilidade futura sobre a qualidade e garantia dos serviços executados pelo GRUPO ANDRADE GUTIERREZ;

18. **CONSIDERANDO** o custo de cerca de um milhão de reais mensais para a manutenção da obra paralisada, conforme informado pela Prefeitura de Belém, sendo isto matéria de interesse público e que se apresenta como mais econômico e rápido o término imediato da obra, apenas e tão somente naquilo relacionado ao que já foi alterado fisicamente;

19. **CONSIDERANDO** a necessidade de obediência aos princípios da legalidade e eficiência da Administração Pública.

20. **CONSIDERANDO, finalmente**, as atribuições institucionais do **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL e do MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ** previstas nos artigos 127, 129, incisos II e III, e 225, caput e § 3º, da Constituição Federal, nos artigos 5º, incisos III, alínea d, V, alínea a, e 6º, inciso VII, alínea b, e XX, da Lei Complementar nº 75/1993, bem como com fundamento no disposto na Lei Federal nº 7.347/1985;

**CELEBRAM** o presente título executivo extrajudicial, conforme art. 5º, § 6º, da Lei nº 7.347/85 c/c art. 585, do Código de Processo Civil, nos termos das cláusulas a seguir:

### III- CLÁUSULAS

#### Cláusula 1ª – Do Objeto:

O presente Termo de Ajustamento de Conduta tem por objetos:

1. Em caráter imediato: Viabilizar a retomada das obras do Ônibus de Trânsito Rápido (BRT) realizadas pelo Município de Belém com a participação da União, bem como garantir uma

solução adequada para o indevido prolongamento da interdição de parte das vias da Avenida Almirante Barroso.

2. Em caráter corretivo: Preparar o Projeto do BRT – Belém com as correções das irregularidades apontadas, efetuar novo procedimento licitatório, para dar continuidade à implantação do Projeto BRT Belém, agora obedecendo aos princípios da Administração Pública e executar as obras de acordo com cronograma apresentado pela Prefeitura de Belém.

### OBRIGAÇÕES DO MUNICÍPIO DE BELÉM/PA EM CARÁTER IMEDIATO

**Cláusula 2ª:** Apresentar ao Ministério Público Federal e ao Ministério Público do Estado do Pará plano de trabalho detalhado sobre o funcionamento da obra, inclusive das adequações necessárias para o bom desempenho do empreendimento, no prazo de até 60 (sessenta) dias.

**Cláusula 3ª.** Retomar as obras do BRT, apenas para as derradeiras intervenções no que já foi alterado fisicamente e com vistas à liberação da parte da pista interditada na Avenida Almirante Barroso, conforme plano de trabalho a ser apresentado pela Prefeitura de Belém, limitando, em qualquer caso, a continuidade do contrato firmado com a Construtora Andrade Gutierrez S/A até o montante de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais).

Parágrafo 1º. Todo e qualquer pagamento à Construtora Andrade Gutierrez S/A deverá ser precedido de ampla, detalhada e documentada auditoria por parte da Prefeitura e da Caixa Econômica Federal, nos termos das normas da própria Caixa e do TCU, analisando, inclusive, o custo de mercado dos itens utilizados, a necessidade e adequação dos itens para o projeto BRT e a qualidade do trabalho executado.

Parágrafo 2º. Toda a documentação do item anterior deverá ser remetida ao Ministério Público Federal que fará a análise e conferência técnica por parte de auditoria independente ou de utilização de peritos da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão da Procuradoria-Geral da República.

**Cláusula 4ª.** Rescindir o contrato firmado com a Construtora Andrade Gutierrez S/A e efetuar, no - prazo máximo de 120 (cento e cinquenta) dias) nova licitação, para a conclusão do BRT, de acordo com a legislação e exigências do TCU sanando, em especial, as irregularidades apontadas pelo Ministério Público Federal no bojo das ações nº 0006074-25.2012.4.01.3900 e 13398-66.2012.4.01.3900, que tramitam pela Justiça Federal – Subseção Judiciária de Belém.

Parágrafo Único: Deverá a Prefeitura de Belém realizar auditoria ampla e documentada sobre a qualidade do material e da obra já realizada encaminhando cópia de toda documentação ao Ministério Público Federal e ao Ministério Público do Estado do Pará.

### OBRIGAÇÕES DO MUNICÍPIO DE BELÉM/PA EM CARÁTER CORRETIVO

**Cláusula 5ª.** Realizar nova licitação, no prazo máximo de 150 (cento e cinquenta) dias, a partir da assinatura deste documento, para a conclusão da obra, relativamente aos demais trechos faltantes, adequando o projeto às necessidades técnicas exigíveis para o caso e observando-se a necessidade de licenciamento ambiental prévio.

**Cláusula 6ª.** O licenciamento ambiental do Projeto BRT – Belém, com ampla participação pública e das entidades interessadas, será efetuado antes da realização da nova licitação.

Parágrafo Único. Na elaboração do Projeto BRT – Belém, a Prefeitura deverá contemplar as seguintes etapas, que serão desenvolvidas nas fases de projeto conceitual e projeto básico, conforme estabelecido no "Manual de BRT – Guia de Planejamento"<sup>1</sup>

- Análise de Demandas;
- Planejamento operacional;
- Serviço ao usuário;
- Infraestrutura;
- Integração modal;
- Tecnologia veicular e tecnologia de cobrança;
- Estruturas institucionais;
- Custeio, financiamento, marketing, avaliação, planejamento de construção e contratação.

**Cláusula 7ª.** Na fase conceitual do Projeto BRT – Belém, que será apresentado no prazo de até 60 (sessenta) dias, a Prefeitura deverá:

- 7.1 – Participar ao MPF e ao MPE o projeto de integração entre o Projeto BRT - Belém e o Projeto Ação Metrópole, de modo que as execuções sejam programadas permitindo que as entregas das obras sejam efetuadas nos cronogramas e prazos estabelecidos, garantindo-se o maior benefício e a menor perturbação possível aos usuários, bem assim a redução de custos de passagens e tempo de .deslocamento na maior área de abrangência possível do sistema total;

- 7.2 - Participar conjuntamente com o Núcleo de Gerenciamento