



**Seção Judiciária do Estado da Bahia
14ª Vara Federal Cível da SJBA**

PROCESSO: 1005089-83.2018.4.01.3300

CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA (65)

AUTOR: INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL DEPARTAMENTO DA BAHIA -IAB-BA

RÉU: UNIÃO FEDERAL, MUNICÍPIO DE SALVADOR, CAIXA ECONOMICA FEDERAL, CONSORCIO BRT SALVADOR

DECISÃO

O INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL DEPARTAMENTO DA BAHIA - IAB-BA propôs a presente ação civil pública em face da **UNIÃO**, da **CAIXA ECONÔMICA FEDERAL**, do **MUNICÍPIO DE SALVADOR** e do **CONSÓRCIO BRT – SALVADOR** na qual objetiva, liminarmente, a suspensão liminar das obras e, ao final, que se declare a nulidade do edital de licitação - RDC n. 001/2017 e do contrato n. 29/2017.

Explica que o referido empreendimento, fora incluído no PAC - PACTO PELA MOBILIDADE, para ser executado com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), e Recursos de Financiamento, Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-transporte e que existem 02 (duas) fontes distintas de recursos federais para fins de execução do empreendimento, detalhando que o Trecho 1 será financiado junto à Caixa Econômica Federal (CEF), linha de crédito do Pró-Transporte-FGTS e do Programa de Financiamento das Contrapartidas do Programa de Aceleração do Crescimento – CPAC e o Trecho 2 será financiado por com recursos da OGU.

Argui, para tanto:

1) AUSÊNCIA DE ANTEPROJETO DE ENGENHARIA NO EDITAL E DO EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental), esclarecendo que a licitação sujeita-se às disposições da Lei Federal nº 12.462/2011 (RDC), regulamentada pelo Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011, cujo objeto foi a contratação integrada de pessoa jurídica isolada ou em consórcio para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução de obras de infraestrutura em área urbana, de acordo com o §1º do art. 9º da Lei Federal nº 12.462/2011 (RDC), aduzindo que este regime é

servil aos princípios gerais que regem a Administração Pública, as licitações e contratações públicas (CF, art. 37, *caput*, e inciso XXI), devendo, por conseguinte, observar, obrigatoriamente, os requisitos legais constantes da legislação de regência, com especial destaque para aqueles especificados no art.3º, bem como no inciso I, do §2º, do art.9º, da Lei Federal n. 12.462/2011 (RDC) c/c o art. 74 do Decreto nº 7.581/2011, que disciplinam a obrigatoriedade do anteprojeto de engenharia dentre os documentos que compõem o instrumento convocatório, enfatizando que sem esse anteprojeto, qualquer orçamento apresentado, seja pela Municipalidade, seja pelas proponentes, seja pela vencedora, é puramente aleatório, já que não existem parâmetros objetivos que sejam capazes de nortear a elaboração das Planilhas de Custos unitários e globais de todos os serviços, materiais e insumos da obra.

Agrega que a inexistência do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental), igualmente, apresenta potencialidade de ocasionar graves prejuízos ao erário devido à não comprovação de viabilidade do empreendimento, da adequação dos seus custos estimados e da proposta vencedora ao serviço efetivamente desejado/contratado.

Esclarece que o valor total da obra estimado pela Municipalidade para o BRT Lapa-Iguatemi é de cerca de R\$800.000.000,00 (oitocentos milhões), um dos mais caros modais, segunda afirma, dentre aqueles realizados nas demais cidades brasileiras, sendo R\$300.000.000,00 (trezentos milhões) com recursos do PAC e R\$500.000.000,00 (quinhentos milhões) financiados pela Caixa Econômica Federal, com a contrapartida da Prefeitura Municipal.

Explica que o EVTEA visa elidir possível dano futuro ao erário municipal, pois sem o estudo de viabilidade econômica não se pode verificar se a Fazenda Municipal terá receitas bastantes para adimplir o pagamento dos empréstimos solicitados no valor de R\$500.000.000,00 (quinhentos milhões), podendo vir a ocorrer o sequestro das cotas do FPM (Fundo de Participação dos Municípios) dadas em garantia, que constituem uma das modalidades de transferência de recursos financeiros da União para os Estados e Municípios, prevista no art. 159 da Constituição Federal.

Afirma não ser difícil inferir que o orçamento do empreendimento e as propostas foram superfaturadas, sendo que em qualquer das hipóteses, se observará prejuízos de grave monta.

Tem como presente indício de grave dano financeiro-patrimonial, ambiental, urbanístico, estético e paisagístico que pode vir a ocorrer, bem como pela relevância dos bens jurídicos a serem protegidos.

2) AUSÊNCIA DE PUBLICIDADE EM TODAS AS FASES E PROCEDIMENTOS DO PROCESSO DE LICITAÇÃO (art. 3º c/c o inciso VII, do art. 4º, da Lei 12.462/2011), por não constar dos anexos do Edital de Licitação - RDC nº 001/2017, disponibilizados à consulta pública, cópia do anteprojeto de engenharia, em anexo ao ato convocatório, e nem tampouco do EVTEA, a justificar o empreendimento, em completa violação ao art. 9º, §2º, inciso I, da Lei Federal nº 12.462/2011 (RDC) c/c o §1º do art.74 do Decreto nº 7.581/2011, afirmando que à época da licitação, somente foi publicado em sítio eletrônico o Edital de Licitação - RDC nº 001/2017, sem constar os seus anexos, que

integram o ato convocatório, que somente eram disponibilizados pessoalmente na SUCOP, para gravação em mídia e mediante o pagamento de uma taxa no valor de R\$100,00 (cem reais).

Os anexos do Edital não foram publicados e disponibilizados no sítio eletrônico. As fases do procedimento do certame não foram igualmente publicadas e o contrato, já celebrado e ora em vigor, que deveria estar disponível atualmente na página oficial da internet, também não restou publicado, em que pese a expressa determinação legal de fazê-lo. Os interessados de outros Estados não teriam acesso fácil a todos os anexos do ato convocatório, pela exigência do comparecimento pessoal ao órgão SUCOP em Salvador.

3) ILEGALIDADE DO INÍCIO DA EXECUÇÃO DAS OBRAS – INEXISTÊNCIA DE PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO, o que estaria a violar as disposições normativas referentes à execução de obras e serviços de engenharia previstos na legislação brasileira.

4) INEXISTÊNCIA DE DEMANDA QUE JUSTIFIQUE A OPÇÃO PELO BRT – MANUAL DO BRT – MCIDADES. O empreendimento BRT Lapa-Iguatemi - Trecho 1/Trecho 2 não atende aos requisitos técnicos de enquadramento mínimo da demanda de passageiros especificada no MANUAL DO BRT, editado pelo Ministério das Cidades, o que comprova que a justificativa técnica do empreendimento não está plenamente demonstrada. Está evidenciado que o Estudo da Demanda apresentada pelo Município de Salvador não justifica tecnicamente a escolha do BRT nos moldes adotados.

5) DESVIO DE FINALIDADE DA APLICAÇÃO DO RECURSO PROGRAMA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA - PRÓ-TRANSPORTE – FGTS. Os recursos advindos do PROGRAMA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA - PRÓ-TRANSPORTE – FGTS, obrigatoriamente, por determinação legal, devem ser aplicados em obras que privilegiam o transporte coletivo urbano de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social às aplicações do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, de acordo com o art. 1º e Anexo I da Instrução Normativa nº 41 de 24/10/2012, editada pelo Ministério das Cidades, que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte, no entanto, é que o empreendimento BRT Lapa-Iguatemi - Trecho 1 destina quase 60% do seu orçamento ao transporte individual, violando, ainda, o art. 6º, II, da Lei nº 12.587/2012.

6) AUSÊNCIA DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV) E DO RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV). De acordo com a Lei Municipal n. 9.148/2016, a LOUOS ou Lei de Ordenamento do Uso do Solo de Salvador-BA, empreendimentos tais como o BRT Lapa-Iguatemi, demandam a apresentação de EIA-RIMA, por se enquadrarem dentre aqueles Empreendimentos Geradores de Impacto de

Vizinhança - EGIV são sujeitos à elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e do respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento quanto aos impactos na qualidade de vida da população residente num raio de influência de quinhentos metros e o Edital de Licitação - RDC n. 001/2017 não contempla a realização do EIV-RIV, em que pese a expressa e inequívoca determinação legal para fazê-lo.

7) AUSÊNCIA DE SIGILO DO ORÇAMENTO ESTIMATIVO DA CONTRATAÇÃO (ART. 6º, DA LEI Nº 12.462/2011 C/C O ART.48 DO DECRETO CAPUT MUNICIPAL Nº 24.868/2014). Ocorre que o Edital de Licitação - RDC nº 001/2017 conta expressamente com o anexo XVII – orçamento estimado, que à página 3, especifica o valor do orçamento estimado em R\$377.257.180,83, no qual a Municipalidade tornou-o público, em que pese a expressa e inequívoca determinação legal proibindo-o de fazê-lo. A Municipalidade, ao publicar o Edital de Licitação - RDC nº 001/2017 contendo expressamente o orçamento, infringe não somente a Lei nº 12.462/2011 (RDC) (art. 6º), como também o próprio Decreto Municipal nº 24.868/2014 (art. 48), possibilitando eventuais conluís entre os potenciais licitante e restringindo a competitividade, o que macula por completo o certame, devendo declara a nulidade deste certame.

8) INEXISTÊNCIA DE MOTIVAÇÃO/JUSTIFICATIVA PARA A CONTRATAÇÃO INTEGRADA. No que tange à escolha do modelo de RDC pela municipalidade, foi constada a deficiência na motivação da escolha do regime de contratação integrada, visto que, o Edital de Licitação - RDC n. 001/2017, além de não justificar técnica e economicamente a utilização do regime, não demonstra se o objeto envolve inovação tecnológica ou técnica, possibilidade de execução com diferentes metodologias, ou possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito no mercado. O edital, termo de referência de seu anexo I, estão em flagrante desalinho com os ditames legais prescritos nos incisos I, II, III, do art. 9º, da Lei 12.462/2011 e com a jurisprudência do TCU.

9) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA O NÃO PARCELAMENTO DO OBJETO – RESTRIÇÃO INDEVIDA À AMPLA PARTICIPAÇÃO DOS LICITANTES (ART. 4º, INCISO VI, DA LEI Nº 12.462/2011). Não houve justificativa adequada e suficiente para o não parcelamento do objeto do Edital de Licitação - RDC n. 001/2017, violando o art. 4º, inciso VI, da Lei nº 12.462/2011.

Enaltece que caso não se paralitem de imediato as obras aludidas, há o risco premente e plausível de que se venha a gerar prejuízos financeiros de elevada monta, sobretudo considerando que o projeto proposto do BRT já é de elevadíssimo custo, o mais alto no país.

Acrescenta que a execução das obras do BRT, cuja sustação liminar é postulada pode ser perfeitamente retomada a qualquer momento ulterior, sem qualquer prejuízo significativo

em comparação aos que poderão advir do prosseguimento da obra irregular, como ora se apresenta, destacando a reversibilidade das medidas tutelares de urgência ora pleiteadas.

Neste contexto, requer a concessão de liminar em tutela de urgência para que sejam sustadas a execução de quaisquer obras e medidas de implantação do BRT Lapa-Iguatemi, bem como paralisadas novas contratações e suspensos quaisquer atos executivos e quaisquer outros atos tendentes à liberação de valores referentes ao empreendimento BRT Lapa-Iguatemi (Edital de Licitação - RDC n. 001/2017 e do Contrato n. 29/2017) para a Prefeitura de Salvador-BA, até o julgamento final deste feito.

Foi determinada a manifestação das entidades de direito público, que figuram no polo passivo da presente demanda.

Manifestaram-se a União, arguindo a falta de pertinência subjetiva da autora e o Município de Salvador, alegando, em síntese, que:

1) A Prefeitura Municipal de Salvador concluiu, em 2011, o projeto denominado RIT – Rede Integrada de Transporte de Salvador, que prevê um conjunto de corredores com tratamento preferencial para circulação dos ônibus, integrado com outros modais do transporte coletivo da cidade – Metrô, Trem do Subúrbio, barcas e ascensores;

2) O projeto dos Corredores de Transporte Público Integrado está concebido de acordo com a RIT – Rede Integrada de Transporte de Salvador que por sua vez segue as determinações e orientações contidas na legislação, o PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador;

3) A partir da definição da ampliação do sistema metroviário pela implantação da Linha 2 do Metrô, formalizada por meio do Convênio de Cooperação Intrafederativo nº 01/2012, de 20 de janeiro de 2012, celebrado entre o Estado da Bahia, Município de Salvador e Município de Lauro de Freitas, a rede passou a incorporar o referido modal no trecho entre Salvador e Lauro de Freitas, interligado à Linha 1 e seguindo o eixo da Av. Luís Viana Filho (Av. Paralela) na direção norte. Tal traçado foi definido pelo Procedimento de Manifestação de Interesse nº 01/2011 pelo Governo do Estado por meio da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR). O Projeto Corredores de Transporte Público Integrado está em harmonia com a Rede Integrada de Transporte – RIT e atende aos princípios do “Convênio de Cooperação Intrafederativo Nº 01/2012”, que tem o objetivo de definir critérios para a integração multimodal de transportes no Município;

4) O projeto beneficiará não só a população lindeira mas também as comunidades e bairros na área de influência do corredor do BRT, formado pelas avenidas Vasco da Gama, Juracy Magalhães Jr, ACM e Rua Lucaia, a exemplo da Pituba, Itaigara, Caminho das Árvores, Vale das Pedrinhas, Rio Vermelho, Chapada do Rio Vermelho, Engenho Velho de Brotas, Acupe de Brotas, Engenho Velho da Federação, Candeal, Polêmica, Vale das Muriçocas, Nordeste de Amaralina, Santa Cruz, e várias outras comunidades da cidade, que estão completamente fora da área de influência do metrô e que precisam deste modal para se integrar de forma eficiente ao sistema integrado de transporte público;

5) Não se trata de tema novo, nem de última hora, como faz crer a narrativa da exordial. Em 27 de março de 2014 (DOC. 1), no Gabinete do Prefeito, reuniram-se agentes públicos (Secretários de Estado e do Município) para discutir a mobilidade urbana na região

metropolitana, tendo sido deliberado e registrado em ata: “3) *Foi ratificada a anuência do Estado da Bahia para a implantação do BRT Lapa / LIP.* 4) *Foi confirmado o plano de implantação de BRT nas Avenidas Transversais Estruturantes....*”. Destaca que a Licença Prévia do Projeto foi concedida pelo Conselho Municipal do Meio Ambiente por meio da Resolução COMAM nº 03/2014, publicada no Diário Oficial do Município em 13 de agosto de 2014, tendo sido regularmente concluído o processo que resultou na elaboração do EIA/RIMA, o qual foi submetido, na forma da lei, à audiência pública em 24 de julho de 2014 (outras audiências públicas foram realizadas, mesmo sem serem obrigatórias). Em 16 de dezembro de 2014 foi celebrado um acordo entre o Município do Salvador e o Estado da Bahia (DOC. 2), estabelecendo diretrizes para a “*integração do sistema BRT do corredor LAPA-LIP com a linha 2 do Metrô*”;

6) O BRT integra-se à mobilidade urbana, sendo que a etapa 1 (Iguatemi-Parque da Cidade) não é obra isolada, dissociada do planejamento urbano e viário da Cidade do Salvador. Ao contrário, faz parte da RIT (Rede Integra de Transportes) em conjunto com as linhas 1 e 2 do metrô, com o VLT do Subúrbio e outras linhas de BRT (como as linhas azul e vermelha que estão sendo construídas agora pelo governo do Estado da Bahia

7) A maior extensão de BRT é aquela que está sendo construída pelo Estado da Bahia, em áreas que não representam problemas de tráfego tão grandes e atuais como os do trecho 1, como demonstra tabela que integra sua manifestação. Pelo Contrato de Programa, datado de 22 de abril de 2013 (DOC. 4), celebrado entre o Município do Salvador, Município de Lauro de Freitas e o Estado da Bahia, decorrente do Convênio de Cooperação Intrafederativo nº 01 de 2012 (DOC. 3), no contexto dos acordos sobre a transferência de controle do metrô, ficou a cargo do Estado da Bahia a construção dos dois corredores transversais e foram reservadas à capital a definição do modal a ser instalado e a sua operação;

8) A contratação foi realizada pelo Regime Diferenciado de Contratação (RDC) na modalidade de Contratação Integrada que é justamente aquela na qual “*a contratada é responsável tanto pela elaboração do projeto básico, quanto do executivo, bem como pela execução e entrega da obra acabada, pronta para funcionar*” (Lei 12.462/11, art. 9º), que é uma modalidade cuja adoção é preferencial na contratação de obras, como prescreve o art. 8º da mesma lei;

9) houve ampla divulgação e discussão do projeto, inclusive com o Instituto dos Arquitetos, uma das entidades nas quais a Administração Pública esteve para apresentar propostas e discutir mobilidade. No Ministério Público Estadual, em 22 de fevereiro de 2017 (DOC. 6), mais de um ano atrás, realizou-se audiência pública para apresentação do projeto para a qual, inclusive, o Município publicou convocação no Diário Oficial (DOC. 7). Realizou-se também audiência pública em 18/04/2017, na Assembleia Legislativa do Estado (DOC. 8);

10) Não foi realizada nenhuma obra ou serviço de engenharia. Instalar canteiro de obra, colocar tapumes para isolar área, preparar o terreno (apenas retirando, podando ou transplantando árvores) não é executar obra de engenharia. Tais obras efetivamente não começaram e irão se iniciar após a aprovação do projeto básico e executivo, não ocorrendo, no caso, qualquer violação da legislação;

11) As obras de drenagem não constituem anexo, ou acréscimo das obras, pois não é possível pensar-se em uma obra séria e responsável que não inclua as soluções de drenagem necessárias a que o objeto (construção em si) seja efetivamente utilizável. A parte das obras que estão sendo associadas exclusivamente ao transporte individual (de veículos particulares), atende a todo o fluxo de trânsito da área, o que inclui, além das ciclovias, os ônibus de transporte coletivo, taxis e outros modais de transporte individual (uber, etc.), não particular;

12) Os recursos financeiros do financiamento tomado na CEF já estão no caixa do Município, não existindo risco de interrupção das obras por “*insuficiência financeira*”, fato, porém, que implica em *periculum in mora* inverso, pois a não utilização dos recursos segundo o cronograma de desembolsos é que pode implicar no fim do empréstimo;

13) A modalidade da contratação (Integrada), ao contrário do que afirma a inicial, transfere para o contratado o risco de erros ou inconsistências entre os projetos básicos e a proposta financeira, já que ambos são, neste caso, elaborados pela empresa. Cabe ao Consórcio contratado para a execução integrada, apresentar o projeto básico e executivo convergente com a proposta financeira e o cronograma que apresentou, sendo responsável por sua plena execução, com restritas hipóteses de aditivo. Esta exatamente a vantagem da modalidade escolhida, resultando em *periculum in mora* inverso, uma vez que seria exatamente a suspensão da execução do contrato uma das causas que ensejaria à contratada o direito de revisão de seu contrato em virtude de força maior;

14) Em relação a eventuais riscos ambientais – que não foram sequer especificados, as supressões de vegetação que deveriam ser feitas na fase preliminar para a primeira etapa do BRT (objeto imediato da demanda), já ocorreram em sua totalidade, restando, em relação à vegetação, apenas operações de transplantação (retirada da árvore para replantio em outro local – preferencialmente no Parque da Cidade), cuja realização ainda não ocorreu em função da máquina especialmente comprada para esta finalidade encontrar-se para desembaraque aduaneiro no Porto de Salvador;

15) Os projetos básico e executivo ainda não foram apresentados, muito menos aprovados, sendo prematuro mencionar a possibilidade de “*construções*” ou “*estruturas*” causarem prejuízos irreversíveis à cidade ou aos seus cidadãos.

16) Há riscos na suspensão do contrato, que podem gerar danos irreversíveis ao erário e ao interesse público decorrentes: a) do cancelamento do financiamento da CEF caso os desembolsos não sejam efetuados de acordo com o cronograma; b) configuração do direito do consórcio de obter o reequilíbrio do contrato, caso a suspensão afete o cronograma físico-financeiro do contrato, gere (como natural) despesas não previstas na proposta; c) do atraso das obras do modal em si, com a conseqüente manutenção de significativa parcela da população e das origens e destinos do deslocamento urbano fora do sistema planejado para funcionar integrado; d) atraso na execução das obras de drenagem inseridas no objeto e os danos ao patrimônio público e privado atingido pelas inundações; e) esgotamento dos prazos – e caducidade – das licenças e alvarás obtidos. Tais circunstâncias implicam em *periculum in mora* inverso, dano ao erário e aos interesses e direitos públicos envolvidos, aí sim, em monta que o Autor não tem condições de caucionar (na forma do §1º do art. 300 do CPC) nem suportar em ação regressiva, ou seja, a serem definitivamente custeados pela população tanto em recursos do erário quanto em negação de serviços públicos essenciais;

17) No plano jurídico a pretensão não tem melhor acolhida, pois, o art. 1.059 do CPC reafirma que, em relação à tutela provisória requerida contra a Fazenda Pública continua-se aplicando o disposto nos arts. 1º a 4º da Lei 8.437/92 e no art. 7º da Lei 12.016/09, em função do que não é cabível medida liminar que esgote, no todo ou em parte, o objeto da ação (Lei 8.437/92, art. 1º, §3º).

Em 29 de junho p. passado, foi realizada audiência de conciliação, com a participação das partes, que resultou infrutífera.

Decido

Insta gizar, *ab initio*, ser pacífico o cabimento da tutela antecipada na ação civil pública, por força do que dispõe o art. 12, da Lei nº 7.347/85. Mister que se diga que o art. 1.059, do CPC, reedita norma jurídica já veiculada pela Lei nº 9.494/1997, no que diz respeito a limitações à concessão de tutela antecipada contra a Fazenda Pública. A restrição deve ser interpretada restritivamente, para que não se torne inconstitucional à luz do princípio do acesso à justiça, previsto no art. 5º, XXXV, da Constituição Federal.

A concessão de tutela provisória de urgência requer elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, nos termos do art. 300 do Novo Código de Processo Civil.

Para a sua concessão exige-se que não haja perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão, consoante art. 300, § 3º, do CPC, devendo, ainda, a parte responder pelo prejuízo que a efetivação desta tutela causar à parte adversa, nas hipóteses previstas no art. 302 do aludido diploma legal.

Já a tutela de evidência, por sua vez, será concedida independentemente da demonstração do perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo nas hipóteses elencadas no art. 311 do Novo Código de Processo Civil.

Em análise perfunctória, própria deste momento processual, verifico que não estão presentes os requisitos autorizadores do deferimento do pedido liminar.

Como narra a inicial, Modalidade Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), cujo objeto foi a contratação integrada para elaboração de projetos básico e executivo de engenharia e execução de obras de infraestrutura em área urbana para implantação do “TRECHO 1” do empreendimento "CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO DE SALVADOR – LAPA/L.I.P."

Tal contratação, como já restou evidenciado, fundamenta-se na Lei Federal nº 12.462/2011, que instituiu o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) e no Decreto Municipal nº 24.868/2014, em função de tais intervenções terem sido selecionadas e incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, conforme Portaria Nº 222 de 24 de abril de 2014, do Ministério das Cidades, publicada no Diário Oficial da União de 25/04/2014, bem como por tratar-se de “*obras e serviços de*

engenharia relacionadas a melhorias de mobilidade urbana”, na esteira do que dispõe o §1º do art. 9º da Lei Federal nº 12.462/2011 (RDC), que versa sobre a contratação integrada, caracterizando-a como aquela que compreende a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, bem como a execução da obra propriamente dita.

Reveste-se de inteira razoabilidade a alegação do Município réu no sentido de que no contexto da situação concreta (fazendo o BRT parte de todo um projeto de mobilidade previsto para integrar a cidade do Salvador e a Região Metropolitana), é preciso dizer que a viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental restou demonstrada por meio dos mais diversos estudos que subsidiaram a estruturação do sistema (RIT e no Plano de Mobilidade) e a edição de leis, como a do PDDU, ganhando plausibilidade a alegação de que os estudos foram realizados, de modo a suprir os estudos que seriam reunidos sob a denominação de EVTEA, pois o desenvolvimento e o estabelecimento de um plano integrado de mobilidade, capaz de incluir em um só sistema o transporte público da região metropolitana, de acordo com o PDDU é, indubitavelmente, obra que integra o conjunto da cidade de Salvador, mas não apenas esta, eis que envolve o município contíguo de Lauro de Freitas, abarcando parceria com o Estado da Bahia, integrando o complexo viário, trazendo soluções urbanísticas para a mobilidade de uma boa parte da capital.

Passo à análise da argumentação ensaiada na inicial, para efeito de suspensão da execução de quaisquer obra e medidas de implantação do BRT – Trecho 1:

1) AUSÊNCIA DE ANTEPROJETO DE ENGENHARIA NO EDITAL E DO EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental)

Deve ser dito quanto ao ponto, que o art. 5º, da Lei nº 12.462/2011, formula apenas a exigência da definição do objeto a ser licitado, de forma clara e precisa, no edital respectivo, afastando especificações “*excessivas, irrelevantes ou desnecessárias*”.

O anteprojeto de engenharia deve oferecer elementos mínimos que permitam a efetiva caracterização da obra em cumprimento à exigência do art. 9º, §2º, da Lei nº 12.462/2011. Tais elementos devem conferir à licitação lastro mínimo comparativo para a definição da proposta mais vantajosa e oferecer aos concorrentes informações suficientes para o dimensionamento de suas soluções e o cálculo de sua proposta (Acórdão TCU 2.980/2015, Plenário, rel. Min. Ana Arraes)[\[1\]](#)

Ao que se pode vislumbrar da análise do instrumento convocatório e de seus anexos, incluindo o termo de referência é que essa exigência foi aparentemente satisfeita e a prova é que acorreram licitantes, em número satisfatório, que apresentaram propostas. Segundo o Município, “*10 licitantes apresentaram propostas, a maioria (oito organizados em consórcios, totalizando 29 empresas participando do certame, 2 isoladas e 27 reunidas em consórcios)*”, o que é suficiente para demonstrar que houve definição suficientemente clara do objeto da licitação.

Note-se que não se trata de um projeto básico. Este, pelo regime de contratação adotado, será elaborado pelo licitante vencedor, e fará parte integrante do objeto contratual, de modo que a Administração Pública não precisa entrar muito em detalhes, bastando que forneça elementos suficientes à caracterização da obra, o que foi feito a contento.

Nesse passo, tem razão o Município quando argumenta que na contratação integrada, apresenta-se um anteprojeto esclarecendo a intenção de solução almejada pelo Poder Público para que as empresas interessadas utilizem suas próprias *expertises* para desenvolver projetos capazes de entregar tal solução. Somente após a definição da proposta de solução vencedora é que será possível, com a apresentação do projeto básico, especificação de objeto e de custos reais finais. O anteprojeto a cargo da Administração Pública não tem as mesmas características de um projeto básico, ao contrário, deve apenas apresentar as informações preliminares necessárias para que as empresas possam conceber suas propostas e concorrer com as soluções que criarem.

O anteprojeto de engenharia é muito menos detalhado que o projeto básico, pois enquanto no projeto básico há documentos bem especificados, no anteprojeto eles são apenas preliminares.

Quanto à alegada inexistência do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental), tenho como aceitável a argüição do Município, segundo a qual em se tratando de uma obra de integração do sistema viário na cidade de Salvador e Região Metropolitana, a viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental resulta dos vários estudos que subsidiaram a estruturação do sistema (RIT e no Plano de Mobilidade) e a edição de leis, como a do PDDU.

2) AUSÊNCIA DE PUBLICIDADE EM TODAS AS FASES E PROCEDIMENTOS DO PROCESSO DE LICITAÇÃO (ART. 3º C/C O INCISO VII, DO ART. 4º, DA LEI 12.462/2011)

É de se ter em mira que conquanto a publicidade configure um dos preceitos reitores da licitação e contratações também realizadas pelo RDC, e seja altamente recomendável, a publicidade, “*em sítio eletrônico, de todas as fases e procedimentos do processo de licitação, assim como dos contratos*” configura mera diretriz a ser seguida pela Administração, não tendo o cunho obrigatório, como se extrai do caput do art. 4º, que dispõe, textualmente, que “*Nas licitações e contratos de que trata esta Lei serão observadas as seguintes diretrizes*”.

Como cediço, diretriz é recomendação e, não induz obrigatoriedade.

Outro não é o entendimento de Benedito Dantas Chiaradia, segundo o qual:

A lei em observação elencou uma série de diretrizes a serem observadas nos procedimentos licitatórios e nos contratuais. Importante consignar que a lei trata de diretrizes, e não de requisitos. Na verdade, diretriz e requisito não se confundem. De fato, uma diretriz nada mais é do que um indicativo destinado a servir como orientação, ao passo que um requisito é algo indispensável necessário.[\[2\]](#)

Assim sendo, não teria o condão de causar a nulidade do contrato, caso não observada.

De mais a mais, o Município, demonstra que a concepção da obra resulta de estudos e debates travados ao longo de anos na Administração Pública, com a participação da sociedade civil, citando como exemplos da ampla divulgação e discussão do projeto, inclusive com o Instituto dos Arquitetos, uma das entidades nas quais a Administração Pública esteve para apresentar propostas e discutir mobilidade. No Ministério Público Estadual, em 22 de fevereiro de 2017, mais de um ano atrás, realizou-se audiência pública para apresentação do projeto para a qual, inclusive, o Município publicou convocação no Diário Oficial. Realizou-se também audiência pública em 18/04/2017, na Assembléia Legislativa do Estado.

Em consulta à internet, é possível verificar a realização de várias audiências públicas sobre BRT de Salvador desde 2011[\[3\]](#)

3) ILEGALIDADE DO INÍCIO DA EXECUÇÃO DAS OBRAS – INEXISTÊNCIA DE PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO

Como já esclarecido pelo Município, as obras de engenharia ainda não se iniciaram, não tendo sido realizada nenhuma obra ou serviço de engenharia, de maneira que não há falar em ilegalidade do início da execução das obras.

Instalar canteiro de obra, colocar tapumes para isolar área, preparar o terreno (apenas retirando, podando ou transplantando árvores) não é executar obra de engenharia. Tais obras efetivamente não começaram e irão se iniciar após a aprovação do projeto básico e executivo, não ocorrendo, no caso, como sustenta o réu, qualquer violação da legislação.

Não demasia asseverar que o § 1º, do art. 9º, da Lei nº 12.462/2011[\[4\]](#), preconiza que a contratação integrada, como a realizada no caso, compreende a elaboração e desenvolvimento dos projetos básico e executivo, sendo certo que as obras não podem ser iniciadas sem o projeto executivo, a teor da norma prescrita no art. 8º, § 7º, do mesmo diploma legal[\[5\]](#).

4) INEXISTÊNCIA DE DEMANDA QUE JUSTIFIQUE A OPÇÃO PELO BRT - MANUAL DO BRT – MCIDADES

Ao contrário da premissa autoral, não há qualquer evidência de que o estudo da demanda apresentada pelo Município de Salvador não justificaria tecnicamente a escolha do BRT, podendo, em princípio, ser acolhida com proveito, a argüição do Município de que a projeção próxima para o número de 14.256 passageiros no horário de pico, no sentido da Av. ACM, contígua ao BRT, que se pretende implantar se justificaria, levando em conta a tendência de ampliação da demanda, isso sem considerar que a própria inauguração de um transporte de massa mais eficiente provoca utilização mais intensiva. Cauciona esta convicção a necessidade da Administração Pública planejar para o futuro, com os olhos postos no crescimento da população urbana.

5) DESVIO DE FINALIDADE DA APLICAÇÃO DO RECURSO PROVENIENTE DO PROGRAMA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA - PRÓ-TRANSPORTE – FGTS

-

Também não se mostra pertinente a alegação, e isso porque a Lei nº 12.587/2012, que versa sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, no seu art. 6º, traça as diretrizes dessa política, dentre as quais se insere a priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

A assertiva não prospera, porque negar o caráter de transporte público ao BRT é algo que inteiramente descabido. O BRT é, a todas as luzes, um transporte público.

De outro lado, como já enfatizado, a diretriz não tem cunho obrigatório, posto não ser requisito e, enquanto tal, não teria eficácia normativa suficiente para determinar a nulidade do contrato que, eventualmente, não a seguisse.

A mais disso, não se pode enxergar as soluções urbanísticas para a cidade, de modo segregado. A ordenação do sistema viário é uma só, de modo que alterando um dos vetores que compõem esse complexo, todos se beneficiarão ou se prejudicarão, a depender da qualidade da intervenção, simplesmente por estarem numa indissolúvel comunhão do espaço viário.

A propósito, vale recordar que o art. 7º, da Lei nº 8.036/1990, atribui à Caixa Econômica Federal, na qualidade de agente operador do FGTS:

“IV – elaborar as análises jurídica e econômico-financeira dos projetos de habitação popular, infra-estrutura urbana e saneamento básico a serem financiados com recursos do FGTS.”

Diante disso, não se deve aquiescer com o argumento autoral segundo o qual teria havido desvio na aplicação dos referidos recursos, sem ouvir a CEF, que é o órgão que tem atribuição legal de realizar esta análise.

Neste cenário, não se pode concordar com a assertiva de que os recursos públicos destinados ao BRT de Salvador favorecem o uso de veículos particulares em detrimento do transporte público. Qualquer intervenção na ordenação do sistema viário causará impactos positivos ou negativos em todo ele, como já sustentado.

Dentro desta compreensão, encontra-se assistido de razão o município réu, quando aduz que parte das obras que estão sendo associadas exclusivamente ao transporte individual (de veículos particulares), na verdade, atende a todo o fluxo de trânsito da área, o que inclui, além das ciclovias, os ônibus de transporte coletivo, taxis e outros modais de transporte individual, como o uber, por exemplo, não particular, como os carros particulares.

Quanto à necessidade de realização de obra de engenharia civil relativa à solução dos problemas de drenagem na região, que são notoriamente graves, como registrado no Termo de Referência), isso parece inquestionável, valendo fazer coro com o réu, quando assevera que as obras de drenagem não constituem anexo, ou acréscimo das obras, pois não é possível pensar-se em uma obra séria e responsável que não inclua as soluções de drenagem necessárias a que o objeto, construção em si, seja, no mínimo, viável.

A realização dessas obras está, portanto, vinculada à questão da segurança mesma do empreendimento.

Aqui vale referir à argumentação do município demandado, para evidenciar, de modo pragmático, a necessidade da realização das obras de drenagem:

para superar este ponto, basta cogitar das consequências (administrativas e civis) da obra ser feita sem as necessárias intervenções em drenagem e, na primeira chuva mais intensa, o sistema de transporte, que deveria ser seguro e rápido, colapsar com coletivos (que pretendem que seja elétricos) parados no meio da água ou boiando (...) Obras de mobilidade de maior significado, precisam, por sua natureza, de intervenções no entorno e um projeto mais amplo, necessário para efetividade de seus objetivos. Não se trata, desta maneira, de desvio de finalidade dos recursos, ao contrário, mas da utilização dos mesmos em atendimento ao princípio da eficiência.

Na confluência do exposto, não merece agasalho, pelo menos neste instante, a nota técnica do autor, alusiva à proporção dos gastos relacionados ao empreendimento em questão.

6) AUSÊNCIA DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV) E DO RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)

Consoante escólio de José Antonio Aparecido Júnior, o EIV tem por escopo garantir que os efeitos positivos da intervenção proposta sejam também usufruídos pela população

diretamente afetada pela intervenção, mitigando-se, por sua vez, os efeitos negativos desta eventualmente advindos.

Completa o mesmo autor:

O EIA é um estudo de espectro mais completo que o EIV. De fato, as atividades técnicas mínimas previstas neste estudo são muito mais amplas e complexas, e pressupõem a abordagem e solução de questões ambientais em escala mais abrangente que a proposta para a realização do EIV – em que pese tal condição, contudo, não parece haver substancial distinção entre quais os elementos que deverão ser ponderados nos estudos a realizar no EIA e no EIV no tocante à elaboração e implantação de empreendimento no meio ambiente urbano, parecendo haver somente uma distinção baseada na intensidade do impacto de tais intervenções ou em sua escala de abrangência.[\[6\]](#)

Diante desse entendimento, há como se supor legítima a argüição do município de que os diversos estudos – extremante detalhados – que subsidiaram a elaboração do PDDU, a concepção da Rede Integrada de Transportes (RIT), a assinatura do Convênio de Cooperação Intrafederativo nº 01/2012 e a estruturação da Rede Metropolitana de Transportes Integrados (RMTI) atendem ao conteúdo e aos aspectos ordinários do EIV e do RIV e já foram contemplados no EIARIMA.

7) AUSÊNCIA DE SIGILO DO ORÇAMENTO ESTIMATIVO DA CONTRATAÇÃO (ART. 6º, CAPUT, DA LEI 12.462/2011 C/C O ART.48 DO DECRETO MUNICIPAL N. 24.868/2014)

-

Defende a municipalidade ré, como verdade apta a justificar a legalidade da licitação e contratação levadas a cabo, que o processo específico de contratação com financiamento pela CEF, o orçamento estimado precisa ser informado ao agente financeiro para efeito de liberação dos recursos, situação que retira a possibilidade de ser mantido sigiloso, após circular fora dos órgãos internos. Diante desta realidade, o orçamento estimado foi informado à CEF antes dela liberar os recursos e, portanto, muito tempo antes de proceder-se a licitação, a única alternativa de preservar a competitividade e a igualdade entre os licitantes é a de informar a todos sobre o orçamento, sob pena da informação poder chegar à parte dos interessados e não para todos eles. Assim, em face da forma legal de contratação do financiamento, manter absolutamente sigiloso o orçamento estimado, passa a ser determinante o tratamento igualitário entre os licitantes, para que nenhum tenha vantagem frente aos demais. Além da observância de princípios da licitação, a ausência de prejuízo, como revela a ampla concorrência, confirma a regularidade da conduta.

O argumento é passível de acolhimento, neste momento, havendo ainda de ser ponderado que a norma instituidora do sigilo do orçamento estimativo da contratação, parece ferir o princípio da publicidade, eis que sonega importante informação tanto da sociedade em

geral, como dos demais pretensos licitantes, estabelecendo um orçamento oculto até o encerramento da disputa, sem razão que o justifique.

Aqui vale referir à posição de Benedito Danta Chiaradia:

o sigilo documental é matéria regulada em lei, com raiz na Constituição Federal. A matriz constitucional do tema é o inciso XXXIII, do art. 5º, que determina que “*todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo em geral, que são prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado*”. Vê-se, claramente, que a Constituição prestigia, agora de forma expressa e específica, a transparência e a publicidade das informações de interesse coletivo em geral – posto ser óbvio que o conhecimento do orçamento das contratações é do interesse particular de qualquer um que pretenda concorrer como fornecedor do Estado.^[7]

Tenho, ainda, como pertinentes as considerações trazidas pelo réu dizentes com a inexistência de qualquer prejuízo efetivo no caso, eis que, consoante informa, 74 empresa adquirido o edital, com propostas de 10 licitantes, sendo a maioria, (oito) organizados em consórcios, totalizando 29 empresas participando do certame, 2 isoladas e 27 reunidas em consórcios, um dos quais venceu a licitação, destacando que houve uma redução da ordem de 40% no orçamento estimado, o que também estaria a confirmar a ausência de prejuízo ao erário.

8) INEXISTÊNCIA DE MOTIVAÇÃO/JUSTIFICATIVA PARA A CONTRATAÇÃO INTEGRADA

Quanto a este aspecto levantado pelo autor, não há como deixar de considerar as arguições trazidas pelo réu que são capazes de confabular em seu favor, pelo menos neste momento processual.

Esclarece, de efeito, o demandado que:

o Edital licitou uma solução integrada, que desafiava elaboração de um projeto básico e de um projeto executivo capaz de entregar o objeto de interesse da Administração Pública, a ser concebido segundo as técnicas e expertises da empresa contratada. O item 12 do Termo de Referência – Apresentação de Soluções Alternativas (DOC. 5), é explícito em relação à possibilidade – e até o interesse – em soluções distintas (...) Em confirmação desta possibilidade, o Consórcio vencedor apresentou duas significativas propostas diferenciais: a) fundação em tubulão de ar comprimido, visando à redução do impacto com as interferências enterradas devido à eliminação do bloco e conseqüente redução da área de escavação no entorno do pilar; b) utilização do muro TERRAE – HUSKER, contenção composta de blocos segmentais e geogrelha que permitirá a implantação de jardins verticais nas faces externas dos elevados com aspecto mais natural e paisagístico nas rampas de acesso, reduzindo significativamente o impacto visual das obras de arte. O

objeto da contratação – a solução para o problema posto – sua complexidade e a gama diversa de soluções que admite, muitas delas além das expertises dominadas pela Administração Pública, recomenda a adoção do RDC por adequação aos seus objetivos definidos em lei: O resultado em redução de custos (da ordem de 40%) e a afluência de diversos competidores confirmam o atendimento dos incisos I, II e IV, afastando qualquer dúvida da adequação da utilização do RDC, inclusive na modalidade de contratação integrada.

De ser assim, tem-se como devidamente justificada a escolha do modelo de RDC pelo Município de Salvador, não havendo falar em deficiência na motivação da escolha do regime de contratação integrada. O objeto da licitação, como posto pelo réu, envolve, sim, inovação tecnológica ou técnica e possibilidade de execução com diferentes metodologias, de acordo com o que dispõe o art. 9º, e incisos I, II e III, da Lei nº 12.462/2011.

Adquire pertinência trazer à lembrança que o RDC, na forma do art. 1º, §1º, do sobredito diploma legislativo, tem como objetivos: a) ampliar a eficiência nas contratações públicas e a competitividade entre os licitantes; b) promover a troca de experiências e tecnologias em busca da melhor relação entre custos e benefícios para o setor público; c) incentivar a inovação tecnológica e d) assegurar tratamento isonômico entre os licitantes e a seleção da proposta mais vantajosa para a administração pública.

Resulta, nesse primeiro exame de vista, que a contratação levada a efeito pelo Município, se ateu aos parâmetros ditados pela lei em referência que, como ressabido, tem aplicação restrita à aquisição de obras, bens e serviços relativos aos eventos indicados nos incisos do seu art. 1º, quais sejam: Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, Copa das Confederações e da FIFA de 2013 e da Copa do Mundo de 2014, obras de infraestrutura aeroportuária e das ações integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), como a obra que ora está sendo questionada e que constitui objeto do presente processo.

9) FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA O NÃO PARCELAMENTO DO OBJETO – RESTRIÇÃO INDEVIDA À AMPLA PARTICIPAÇÃO DOS LICITANTES (ART. 4º, INCISO VI, DA LEI Nº 12.462/2011)

Não se pode ter como subsistente a argüição, partindo da premissa de que a obra está dividida em três trechos, consoante explicita o município, em sua manifestação, sendo relevante notar, ainda, que o não parcelamento do objeto, como configurado no inciso VI, do art. 4º, da Lei do RDC, configura mera diretriz a ser seguida nas licitações e contratos, não tendo densidade normativa para determinar a suspensão do contrato que eventualmente não seja precedido do mencionado parcelamento.

Aqui vale referir, mais uma vez, à posição de Benedito Dantas Chiaradia, segundo a qual, para o RDC, o parcelamento independe do valor do certame e pode ser adotado sempre

que a Administração Pública entender oportuno e conveniente, por mais temerária que tal discricionariedade possa parecer.[\[8\]](#)

Por derradeiro, o que se mostra irrecusável, no caso ora em exame, é que eventual ordem para sustar o contrato celebrado com o consórcio BRT, implicaria em ofensa ao postulado da segurança jurídica, que constitui direito fundamental erigido a *status* constitucional (art. 5º, XXXVI), e revela o escopo do constituinte de proteger a estabilidade das relações jurídicas, fundamental à realização plena do Estado Democrático de Direito.

Diante de tanto, no exercício de um juízo deliberatório, próprio deste momento processual, que fundem com a mesma densidade a urgência da decisão e a impossibilidade de uma apreciação mais acurada do caso, em que não é dado ao julgador uma incursão profunda no mérito da causa ou no exame rigoroso dos fatos que lhe dão suporte, tenho como não demonstrados os elementos evidenciadores da probabilidade do direito alegado.

De outro lado, vislumbro a presença marcante do perigo na demora reverso, diante, especificamente, das arguições trazidas pelo Município, quais sejam: a) os recursos financeiros do financiamento tomado na CEF já estão no caixa do Município, não existindo risco de interrupção das obras por “*insuficiência financeira*”, e a não utilização dos recursos segundo o cronograma de desembolsos é que pode implicar no fim do empréstimo; b) configuração do direito do consórcio de obter o reequilíbrio do contrato, caso a suspensão afete o cronograma físico-financeiro deste c) o cancelamento do financiamento da CEF caso os desembolsos não sejam efetuados de acordo com o cronograma; d) o esgotamento dos prazos – e caducidade – das licenças e alvarás obtidos.

Assim, no presente caso, em sede de cognição sumária, tenho que os argumentos angariados pelo município são suficientemente relevantes para caracterizar o *periculum in mora* inverso, consubstanciado, em suma, em dano ao tesouro municipal e aos interesses e direitos públicos envolvidos, a serem definitivamente custeados pela população tanto em recursos do erário quanto em negação de serviços públicos essenciais, como o é a mobilidade urbana, na cidade de Salvador, e que seria impossível reverter o provimento antecipado, sem que daí adviessem prejuízos de grande monta ao município, com a eventual sustação do ajuste celebrado.

Por todas essas razões expostas a montante, **INDEFIRO** o pleito de antecipação dos efeitos da tutela para suspender as obras do trecho 1, do BRT - SALVADOR.

Determino ao Município de Salvador que, quando da contestação, junte os documentos relacionados (ID 6596145), à exceção dos mapas pela impossibilidade técnica em face de suas dimensões.

Citem-se os réus, para responder, querendo, no prazo de lei.

Intime-se o Ministério Público Federal, nos termos do art. 5º, § 1º, da Lei nº 7.347/1985.

Intimem-se.

Salvador/BA, em 10 de julho de 2018.

CYNTHIA DE ARAÚJO LIMA LOPES

Juíza Federal da 14ª Vara da Seção Judiciária da Bahia

[1] JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 17ª ed. rev., atual. e ampl. 3ª tir. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016 .p. 206

[2] As licitações e os contratos administrativos: crítica e prática da Lei nº 8.666/1993 e da Lei nº 12.462/2011. Rio de Janeiro: GZ Editora, 2013, p. 616.

[3] Disponível em: Salvadorsobretrilhos.blogspot.com>. Acesso em: 07 jul.2018

[4] Art. 9º[...] § 1º A contratação integrada compreende a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto.

[5] Art. 8º.[...] § 7º É vedada a realização, sem projeto executivo, **de obras e serviços de engenharia** para cuja concretização tenha sido utilizado o RDC, qualquer que seja o regime adotado

[6] Direito urbanístico aplicado: os caminhos da eficiência jurídica nos projetos urbanísticos. Curitiba: Juruá, 2017, p. 195-196.

[7] As licitações e os contratos administrativos: crítica e prática da Lei nº 8.666/1993 e da Lei nº 12.462/2011. Rio de Janeiro: GZ Editora, 2013, p. 630.

[8] As licitações e os contratos administrativos: crítica e prática da Lei nº 8.666/1993 e da Lei nº 12.462/2011. Rio de Janeiro: GZ Editora, 2013, p. 621

Imprimir