

ESTADO DO MARANHÃO

PODER JUDICIÁRIO

COMARCA DA ILHA DE SÃO LUÍS

FÓRUM DESEMBARGADOR SARNEY COSTA

VARA DE INTERESSES DIFUSOS E COLETIVOS

CLASSE PROCESSUAL: AÇÃO CIVIL PÚBLICA (65)

PROCESSO: 0827128-03.2023.8.10.0001

AUTOR: Ministério Público do Estado do Maranhão

**RÉUS: Consórcio Taguatur Ratrans - Consórcio Central, Consórcio Via SI, Viação Primor Ltda.,
Município de São Luís**

Advogado do RÉU: Erick Abdalla Britto - MA 11. 376-A

Advogado do RÉU: Mizzi Gomes Gedeon - MA 14.371-A

SENTENÇA

Ementa: DIREITO ADMINISTRATIVO E DO CONSUMIDOR. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL. PRECARIEDADE DO SERVIÇO. FALHA NA PRESTAÇÃO. DESCUMPRIMENTO DE HORÁRIOS, SUPERLOTAÇÃO E DEFEITOS NA FROTA. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DO MUNICÍPIO E DAS CONCESSIONÁRIAS. DANO MORAL COLETIVO CONFIGURADO. PROCEDÊNCIA.

I. CASO EM EXAME



1.1 Ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público estadual contra Município e concessionárias do serviço de transporte coletivo urbano, visando à melhoria da prestação do serviço nas linhas que atendem diversos bairros da cidade, com pedidos de aumento da frota, disponibilização de veículos em boas condições estruturais, cumprimento da escala de horários e indenização por dano moral coletivo.

1.2 Fato relevante. Moradores relataram atrasos frequentes, superlotação, veículos em mau estado de conservação, ar-condicionado e elevadores inoperantes e fiscalização ineficaz. Laudos de vistoria confirmaram irregularidades em diversos veículos e relatórios indicaram descumprimento do índice mínimo de cumprimento de viagens.

1.3 Decisão de primeiro grau. Julgamento procedente dos pedidos para impor obrigações de fazer relativas à melhoria do serviço e condenação solidária dos réus ao pagamento de indenização por dano moral coletivo.

II. QUESTÃO EM DISCUSSÃO

2.1 Há três questões em discussão: (i) saber se houve falha na prestação do serviço público de transporte coletivo municipal; (ii) saber se a intervenção judicial para determinar a adequação do serviço viola o princípio da separação dos poderes ou o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão; e (iii) saber se a precariedade do serviço configura dano moral coletivo indenizável.

III. RAZÕES DE DECIDIR

3.1 O transporte público coletivo é direito social fundamental e serviço público essencial. A Administração e as concessionárias devem prestar serviço adequado, eficiente e seguro.

3.2 Prova testemunhal e documental demonstrou atrasos recorrentes, superlotação, veículos em más condições e equipamentos inoperantes. Laudos técnicos e relatórios de fiscalização confirmaram irregularidades e descumprimento do índice mínimo de viagens.

3.3 A responsabilidade do Município, na condição de poder concedente, e das concessionárias é objetiva e solidária, diante da falha na prestação do serviço e da fiscalização ineficaz.

3.4 A atuação judicial para assegurar padrões mínimos de qualidade do serviço público não viola a separação dos poderes, pois visa garantir o cumprimento de obrigações legais e contratuais.

3.5 A alegação de desequilíbrio econômico-financeiro não foi comprovada e não afasta o dever de prestar serviço público adequado.

3.6 A precariedade reiterada do transporte coletivo e o prejuízo imposto à coletividade de usuários configuram lesão a valores fundamentais da sociedade, caracterizando dano moral coletivo.

IV. DISPOSITIVO E TESE

4.1 Pedido procedente.

Tese de julgamento: “1. A falha reiterada na prestação do serviço público de transporte coletivo municipal, caracterizada por superlotação, descumprimento de horários e precariedade da frota, configura violação ao dever de prestação adequada do serviço público essencial. 2. A atuação judicial destinada a assegurar padrões mínimos de qualidade do serviço público não viola o princípio da separação dos poderes. 3. A prestação inadequada do



transporte coletivo pode gerar dano moral coletivo indenizável.”

Dispositivos relevantes citados: CF/1988, arts. 6º, 30, V, e 37, caput; CDC, arts. 6º, VIII e X, 7º, p.u., 14, 20, § 2º, e 22; CPC, art. 487, I; Lei nº 7.347/1985, art. 5º, I; Lei nº 8.078/1990, arts. 81 e 82; Lei nº 8.666/1993, art. 65, II, “d”, e § 6º.

Jurisprudência relevante citada: STF, ADPF nº 130, Rel. Min. Ayres Britto, Plenário, j. 30.04.2009.

1. RELATÓRIO

Trata-se de Ação Civil Pública com pedido de tutela antecipada ajuizada pelo Ministério Público do Estado do Maranhão em defesa dos direitos e interesses difusos e individuais homogêneos dos consumidores da Cidade de São Luís – MA, em face do MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS/MA, do CONSÓRCIO CENTRAL, do CONSÓRCIO VIA SL e da VIAÇÃO PRIMOR LTDA.. A ação foi fundamentada no art. 25, inciso IV, alínea “a”, da Lei nº 8.625/93; art. 81, parágrafo único, incisos I e III, e art. 82, inciso I, da Lei nº 8.078/90 (CDC); art. 5º, inciso I, da Lei nº 7.347/85; e art. 26, inciso V, alínea “a”, da Lei Complementar Estadual nº 13/91.

A inicial narrou que a Promotoria de Justiça Especializada na Defesa do Consumidor recebeu solicitação da audiência pública realizada pela Promotoria Comunitária Itinerante de São Luís, no Bairro Alto do Pinho, onde moradores do Bairro Pão de Açúcar e adjacências apresentaram reivindicações sobre o transporte público coletivo. As demandas incluíam a modernização da frota de ônibus que circula nas linhas Pão de Açúcar, Piquizeiro e Alto do Pinho, mediante a substituição por veículos novos e com ar-condicionado, pois a frota atual era considerada sucateada; o cumprimento efetivo da escala de horários para evitar a prática conhecida por “queima de horários”; e a destinação de mais ônibus nessas mesmas linhas, nos horários de pico, em razão da superlotação. Denúncias similares também foram recebidas em relação à precariedade dos veículos, descumprimento de horários e inoperância do ar-condicionado nas linhas 612 Coroadinho/Bom Jesus, T057 Bequimão/Ipase e 719 Bairro Vila Luizão.



O Ministério Público buscou, inicialmente, uma solução extrajudicial para as questões, realizando diversas reuniões com representantes da SMTT de São Luís, dos Consórcios e das comunidades afetadas. Contudo, as propostas de alterações de itinerários apresentadas pela SMTT não foram aceitas pelos moradores, que reiteraram o desejo por melhoria da estrutura física dos ônibus, com acessibilidade, aumento da frota e cumprimento pontual da tabela de horários. A SMTT, em resposta, alegou que o aumento da quantidade de ônibus ou a inclusão de veículos novos não seria operacionalmente viável devido ao baixo carregamento de passageiros e faturamento das linhas, o que prejudicaria o equilíbrio econômico do sistema. Diante da inexitosa tentativa de resolução administrativa e da manutenção da má qualidade do serviço, o Ministério Público ajuizou a presente Ação Civil Pública.

Na petição inicial, o Ministério Público sustentou sua legitimidade ativa para a tutela de interesses difusos e individuais homogêneos (art. 81, parágrafo único, I e III, e art. 82 do CDC), a competência da Justiça local (art. 93, II, CDC), e a configuração de relação de consumo, aplicando-se o CDC ao Município (Poder Concedente) e às empresas (Concessionárias), na qualidade de fornecedores, e aos usuários como destinatários finais. Defendeu que o transporte é direito social fundamental (art. 6º, CF), serviço público essencial (art. 30, V, CF; art. 10, V, Lei nº 7.783/89) e que a falha na prestação do serviço acarreta responsabilidade solidária entre o Município e as concessionárias (art. 7º, parágrafo único, e art. 14, *caput*, CDC). Argumentou também a ocorrência de dano moral coletivo, em razão do sofrimento, humilhação, dor, angústia e constrangimento impostos à coletividade de usuários, requerendo a condenação dos réus ao pagamento de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) para cada um, a ser revertido ao Fundo Estadual de Proteção e Defesa dos Direitos do Consumidor. Por fim, requereu a inversão do ônus da prova (art. 6º, VIII, CDC) e a concessão de tutela antecipada para obrigar os réus a: (1) aumentar imediatamente a quantidade de ônibus nas linhas dos Bairros Pão de Açúcar, Piquizeiro, Alto do Pinho, Novo Angelim e adjacências, assegurando



minimamente 3 (três) veículos para cada (03 micro-ônibus para Pão de Açúcar); (2) disponibilizar veículos em boas condições estruturais, com ar-condicionado e elevador em pleno funcionamento nas linhas mencionadas e nas do Coroadinho/Bom Jesus, Bequimão e Vila Luizão; e (3) fiscalizar e cumprir efetivamente a escala de horários, evitando a “queima de horários”, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

O Município de São Luís, devidamente citado, apresentou manifestação preliminar sobre o pedido de tutela de urgência e, posteriormente, contestação. Alegou violação de garantias processuais da Fazenda Pública, sustentando o não cabimento de liminar que esgote o objeto da ação (art. 1º, § 3º, Lei nº 8.437/92) e a vedação de liminares contra a Fazenda Pública (art. 1º da Lei nº 9.494/97), além da ausência de *fumus boni iuris* e *periculum in mora*, por considerar a instrução baseada apenas em denúncias e relatórios fotográficos. No mérito, informou que a frota operante na região foi substituída por veículos adaptados e equipados com ar-condicionado, contando com 11 (onze) veículos, com previsão de incremento de um quarto veículo na linha A554 Pedra Caída/TCV/TCC a partir de 01/12/2023, e estudo para implantação de nova linha experimental ligando Novo Angelim à Pedra Caída/São Francisco. Reconheceu, contudo, que o Índice de Cumprimento de Viagens (ICV) no período de 01/11/2023 a 13/11/2023 estava em 91%, abaixo do parâmetro legal, atribuindo a atrasos e cancelamentos a congestionamentos e acidentes de trânsito. Sustentou que a definição da frota e itinerários insere-se no poder discricionário da Administração Pública, e que a ingerência judicial violaria o princípio da separação dos poderes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

O Consórcio Central e a Viação Primor LTDA. também apresentaram contestação. Impugnaram a causa de pedir, argumentando que os pedidos invadem a prerrogativa do Município de São Luís na organização do setor de transporte público (art. 30, V, CF) e que a interferência judicial em linhas e frota sem prévio



estudo de viabilidade técnica e econômica (EVTE) causaria desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão. Negaram a ocorrência de dano moral coletivo, alegando amparo legal para a atuação administrativa e a inexistência de ilicitude, configurando exercício regular de direito.

O Consórcio Via SL, apesar de regularmente citado (ID 104942332), deixou de apresentar contestação no prazo legal, razão pela qual foi decretada sua revelia na Audiência de Saneamento (ID 131669382). No entanto, os efeitos da revelia foram afastados, nos termos do art. 345, II, do CPC, diante da pluralidade de réus e da apresentação de contestação pelos demais. Posteriormente, o Consórcio Via SL apresentou alegações finais, reiterando argumentos dos demais réus e defendendo a inexistência de omissão ou irregularidade de sua parte.

O Ministério Público apresentou réplica às contestações e, em audiência de saneamento, foram delimitadas as questões de fato e de direito e invertido o ônus da prova em favor do consumidor (art. 6º, VIII, CDC). Durante a instrução processual, foram realizadas audiências para oitiva de testemunhas: Francinete Pereira Araújo Rodrigues, Lilian Miranda de Souza, Iolanda Oliveira da Silva e Augusto César Fernandes de Sousa. Também foram juntados documentos suplementares, incluindo Pareceres Técnicos da SMTT e laudos de vistoria de veículos.

As testemunhas foram uníssonas em ratificar a narrativa da inicial, relatando falha na prestação do serviço e vício de qualidade, como atrasos frequentes (em torno de uma hora), superlotação, veículos em mau estado de conservação (alagamentos, ferro solto, bancos cortados, sem ar-condicionado), elevadores inoperantes e fiscalização da SMTT esparsa e ineficaz. Foi relatado que, em razão dessas deficiências, moradores precisavam se deslocar a pé para outros bairros. Os laudos de vistoria da SMTT, por sua vez, embora classificassem as irregularidades como "sanáveis" (Selo B), confirmaram a existência de diversas não conformidades, tais como ar-condicionado inoperante, limpadores de para-brisa



com defeito, portas desreguladas, bancos danificados e elevadores inoperantes em vários veículos, inclusive para linhas como U-612, A-893, T-504, T-814, T-057 e T-551. Os relatórios da SMTT também indicaram que o Índice de Cumprimento de Viagens (ICV) estava abaixo do mínimo exigido de 90% em alguns meses (outubro, novembro e dezembro de 2024), atribuindo a falha a congestionamentos e acidentes. A SMTT também documentou notificações de infração às concessionárias por ar-condicionado e elevadores inoperantes.

Adicionalmente, o Ministério Público juntou notícia jornalística sobre um ônibus que pegou fogo em 04 de julho de 2025, evidenciando o risco concreto à integridade física dos usuários.

Em Alegações Finais, o Ministério Público reiterou a procedência dos pedidos, enfatizando as falhas na prestação do serviço e a violação de direitos dos consumidores. Os réus, por sua vez, mantiveram suas teses de defesa, insistindo na ausência de omissão estatal ou falha sistêmica, e na impossibilidade de intervenção judicial no mérito administrativo. O Município de São Luís, em suas Alegações Finais, reiterou ter cumprido seu dever constitucional e legal de fiscalização e que a atuação permanente da SMTT afasta qualquer omissão ou falha estrutural. A Viação Primor Ltda. argumentou que as alegações se referiam apenas à linha 719, e que não havia prova contemporânea de deficiência nessa linha, sendo que o Município sequer apontou falhas específicas para a Primor. O Consórcio Central afirmou que os relatórios da SMTT classificaram as inconformidades como sanáveis (Selo B) e que os índices de eficiência eram altos, sobrepondo-se às queixas testemunhais.

Vieram os autos conclusos para sentença.

2. FUNDAMENTAÇÃO

DAS QUESTÕES PRELIMINARES



Analizando a tramitação processual, verifico que o Consórcio Via SL foi declarado revel na audiência de saneamento (ID 131669382), mas os efeitos da revelia foram afastados, conforme o art. 345, inciso II, do Código de Processo Civil, em virtude da pluralidade de réus e da apresentação de contestação pelos demais. Não há, no presente caso, qualquer outra questão preliminar ou prejudicial pendente de análise que impeça o julgamento do mérito da demanda. As questões levantadas pelo Município de São Luís em sua manifestação sobre a tutela de urgência, referentes à alegada impossibilidade de liminar que esgote o objeto da ação ou à vedação de concessão contra a Fazenda Pública, confundem-se com o próprio mérito da demanda e com os limites da atuação do Poder Judiciário, sendo devidamente abordadas na análise do mérito a seguir.

DO MÉRITO

A controvérsia central nos presentes autos reside na caracterização da falha na prestação do serviço público de transporte coletivo municipal, em relação à quantidade de veículos, à qualidade estrutural dos mesmos, ao cumprimento de horários e à efetividade da fiscalização pelo Poder Concedente, bem como na análise dos argumentos de ingerência judicial e desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, e da ocorrência de dano moral coletivo.

Da Falha na Prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo

O serviço de transporte público coletivo é reconhecido como direito social fundamental, conforme o artigo 6º da Constituição Federal, o que impõe ao Poder Público a obrigação de garanti-lo à população. O artigo 30, inciso V, da Carta Magna atribui aos Municípios a competência para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. Essa essencialidade é reafirmada pela Lei nº 7.783/89, em seu artigo 10, inciso V.

A prestação de um serviço público essencial deve pautar-se pelos



princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e, primordialmente, da eficiência, conforme o artigo 37, *caput*, da Constituição Federal. O Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90), aplicável à relação entre os usuários e as concessionárias de serviço público, estabelece como direito básico do consumidor a "adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral" (art. 6º, X). O artigo 22 do CDC, por sua vez, é taxativo ao determinar que "Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos".

No caso em análise, as provas coligidas aos autos, tanto documentais quanto testemunhais, demonstram de forma inequívoca a falha na prestação do serviço de transporte público coletivo nas linhas que atendem os bairros Pão de Açúcar, Piquizeiro, Alto do Pinho, Novo Angelim, Coroadinho/Bom Jesus, Bequimão e Vila Luizão.

A prova testemunhal foi uníssona ao ratificar as denúncias iniciais de deficiência do serviço. As testemunhas Francinete Pereira Araújo Rodrigues, Lilian Miranda de Souza, Iolanda Oliveira da Silva e Augusto César Fernandes de Sousa, moradores das comunidades afetadas, relataram atrasos frequentes e excessivos (superiores a uma hora), superlotação dos veículos, má conservação da frota (com menções a alagamentos, ferros soltos, bancos cortados, falta de ar-condicionado e elevadores inoperantes), e a ineficácia ou irregularidade da fiscalização da SMTT. Esses depoimentos são cruciais, pois expressam a realidade vivenciada diariamente pela coletividade de usuários, que, diante da precariedade, são compelidos a se deslocar a pé para outros bairros a fim de acessar um serviço minimamente adequado.

Os próprios documentos apresentados pelos réus corroboram a existência de falhas significativas. Os laudos de vistoria da SMTT, datados de 2024 e 2025, mesmo classificando as irregularidades como "sanáveis" (Selo B), registraram



consistentemente a inoperância do ar-condicionado, defeitos em limpadores de para-brisa, portas desreguladas, bancos danificados e elevadores inoperantes em diversos veículos de diferentes concessionárias e linhas. Tais constatações evidenciam que a frota em circulação não atende aos padrões mínimos de qualidade e conforto esperados em um serviço público essencial, violando o dever de prestabilidade imposto pelo artigo 20, § 2º, do CDC.

Ademais, os relatórios da SMTT também indicaram que o Índice de Cumprimento de Viagens (ICV), essencial para medir a pontualidade e regularidade do serviço, estava abaixo do mínimo exigido de 90% em alguns meses de 2024, atribuindo os atrasos e cancelamentos a fatores como congestionamentos e acidentes. Embora a SMTT alegue fiscalização e aplicação de sanções, a persistência e a recorrência das falhas, confirmadas pelas testemunhas e pelos próprios laudos, indicam que as medidas adotadas não têm sido eficazes para garantir a regularidade e a qualidade do serviço. A justificativa de congestionamentos e acidentes não pode ser um salvo-conduto para o descumprimento contumaz de horários, especialmente quando a Lei Complementar Municipal nº 3.430/96, em seu artigo 24, obriga a utilização de "frota necessária e até de frota reserva para cumprimento dos quadros de horários".

A notícia jornalística sobre o incêndio de um ônibus em julho de 2025 (ID 154720325), por sua vez, expõe o risco iminente à segurança dos usuários e a deficiência na manutenção dos veículos, reforçando a gravidade da situação e a inobservância do dever de segurança na prestação do serviço, conforme previsto no CDC.

Desse modo, a argumentação dos réus de que a frota está em conformidade com a idade legal ou que a fiscalização é constante não se sustenta diante do conjunto probatório. A conformidade com a idade média da frota não garante a qualidade intrínseca do serviço ou o bom funcionamento de todos os equipamentos essenciais. Da mesma forma, a mera realização de fiscalizações,



sem resultados efetivos na melhoria do serviço, não exime o Poder Concedente de sua responsabilidade.

A responsabilidade das concessionárias e do Município é solidária e objetiva, conforme o artigo 7º, parágrafo único, e o artigo 14, *caput*, do Código de Defesa do Consumidor. O Município, na condição de Poder Concedente, possui o dever de fiscalizar e garantir a adequada prestação do serviço, conforme o artigo 8.1.a do Contrato de Concessão nº 19/2016 (ID 6291), e a falha em sua atuação fiscalizatória, aliada à inexecução das obrigações pelas concessionárias, configura a quebra do dever de serviço adequado.

Do Respeito à Separação dos Poderes

Os réus argumentaram que a intervenção judicial para determinar a alteração da frota, itinerários ou padrões de serviço configuraria indevida ingerência no mérito administrativo e na separação dos poderes. Contudo, essa tese não merece acolhida.

O Ministério Público, na qualidade de custos legis e defensor da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis (art. 127, *caput*, CF/88), tem a prerrogativa constitucional de propor Ação Civil Pública para tutelar interesses difusos e coletivos dos consumidores, com o objetivo de materializar normas constitucionais, infraconstitucionais e infralegais preexistentes.

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal tem se firmado no sentido de que a atuação do Poder Judiciário para garantir a implementação de políticas públicas, especialmente aquelas relacionadas a direitos fundamentais, não representa ofensa ao princípio da separação dos poderes, mas sim um mecanismo de controle e efetivação de direitos. A Suprema Corte reconhece que, em situações de omissão ou deficiência do Executivo na garantia de direitos essenciais, o Judiciário pode determinar à Administração a adoção de medidas assecuratórias.



Cita-se, por analogia e para reforçar o entendimento, precedentes do STF que afastam a violação do princípio da separação dos poderes quando o Judiciário determina à Administração a adoção de medidas assecuratórias de direitos essenciais.

No caso dos autos, as determinações pleiteadas pelo Ministério Público visam unicamente assegurar a observância de padrões de serviço já estabelecidos na legislação (CF, CDC, Lei Orgânica Municipal, Lei Complementar Municipal nº 3.430/96) e nos próprios contratos de concessão (Concorrência Pública nº 004/2016/CPL). As exigências de frota adequada, veículos em boas condições (com ar-condicionado e acessibilidade) e cumprimento de horários são obrigações contratuais e legais que as concessionárias e o Poder Concedente devem cumprir, e cuja inobservância gera um estado de ilegalidade. O Judiciário, ao determinar o cumprimento dessas obrigações, não está substituindo o gestor público na tomada de decisões técnicas discricionárias, mas sim exercendo seu papel de controle da legalidade e de garantia da efetividade dos direitos fundamentais dos cidadãos.

A inércia ou a atuação ineficaz do Poder Executivo e das concessionárias em promover um serviço público essencial de transporte coletivo com qualidade e eficiência justifica a intervenção judicial, a fim de proteger a coletividade de consumidores que têm seus direitos violados.

Do Desequilíbrio Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão

Os réus invocaram o argumento do desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para justificar a impossibilidade de cumprimento das demandas ministeriais, alegando que as medidas implicariam aumento de custos e, conseqüentemente, afetariam a equação financeira dos contratos. No entanto, tal alegação não encontra respaldo nos autos ou na legislação pertinente.

Primeiramente, o desequilíbrio econômico-financeiro, para justificar a alteração contratual ou a recusa de cumprimento de obrigações, exige a ocorrência



de fatos imprevisíveis ou de consequências incalculáveis, que elevem os encargos da concessionária de forma extraordinária e imprevisível, conforme os requisitos estabelecidos na Lei nº 8.666/93 (art. 65, II, "d" e § 6º). Tais requisitos não foram demonstrados pelos réus. A situação de precariedade do serviço, má conservação da frota e descumprimento de horários é uma realidade já preexistente e conhecida, inclusive com histórico de reclamações e tentativas de solução administrativa.

Na verdade, a atual situação de prestação deficitária do serviço público de transporte, com veículos sucateados, ar-condicionado inoperante, elevadores com defeito, e atrasos contínuos, configura o verdadeiro desequilíbrio econômico-financeiro, que penaliza a coletividade de usuários. Os consumidores arcam com tarifas públicas (e, por vezes, subsídios municipais) por um serviço de baixa qualidade, o que gera uma relação assimétrica em que a parte mais vulnerável – o usuário-consumidor – suporta os ônus da ineficiência e da má gestão.

O direito ao transporte público adequado e acessível é fundamental e não pode ser condicionado apenas ao interesse econômico das concessionárias. A Lei Orgânica do Município de São Luís prevê a obrigatoriedade de renovação da frota (arts. 208, II e IV; 209, *caput*), e a Lei Complementar Municipal nº 3.430/96 exige que o planejamento proporcione "a mais ampla mobilidade ao acesso a toda a cidade no menor tempo e curso possíveis com segurança e conforto" (art. 6º). Esses dispositivos legais e contratuais precedem as alegações de desequilíbrio e devem ser observados.

O Poder Concedente e as concessionárias têm o dever de buscar soluções que garantam a efetividade do direito fundamental ao transporte e o princípio da dignidade da pessoa humana, mesmo que isso implique readequação contratual ou exigência de cumprimento rigoroso das obrigações assumidas. A omissão injustificada da Administração em efetivar políticas essenciais não deve ser assistida passivamente pelo Poder Judiciário.



Do Dano Moral Coletivo

Restou comprovado nos autos que a conduta dos réus, caracterizada pela falha na prestação do serviço de transporte público, má conservação da frota, descumprimento de horários e insuficiência da fiscalização, transcendeu os meros aborrecimentos cotidianos e atingiu valores essenciais da coletividade, configurando dano moral coletivo.

O dano moral coletivo, como categoria autônoma, é caracterizado pela lesão grave, injusta e intolerável a valores e interesses fundamentais da sociedade, independentemente da comprovação de dor subjetiva ou abalo psicológico individual. O artigo 5º, incisos V e X, da Constituição Federal, e o artigo 186 do Código Civil amparam o direito à reparação por danos morais. Em ações consumeristas, a doutrina e a jurisprudência entendem que o dano moral coletivo se configura *in re ipsa*, ou seja, pela mera demonstração do ilícito que afeta direitos ou interesses difusos, coletivos e individuais homogêneos, dispensando a prova do dano individual.

No presente caso, a coletividade de usuários do transporte público de São Luís foi submetida a uma situação de angústia e frustração diária. A escassa circulação de ônibus em condições precárias, somada à inobservância dos horários e à superlotação, causou perda de tempo útil, constrangimento e risco à integridade física, como evidenciado pelo incêndio de um ônibus. Esses abalos extrapatrimoniais violam o direito à mobilidade, ao conforto, à segurança e à dignidade da pessoa humana, direitos que devem ser assegurados na prestação de um serviço público essencial.

A conduta ilícita dos réus, que agiram em desconformidade com a legislação e os contratos de concessão, gerou um desprestígio do serviço público e uma quebra de expectativa legítima da população. A indenização por dano moral coletivo possui um tríplice caráter: satisfativo para a coletividade, pedagógico para o



ofensor e exemplar para a sociedade, visando coibir a repetição de condutas lesivas.

Desse modo, a imposição de indenização por danos morais coletivos é medida que se impõe para a devida reparação da coletividade de consumidores lesados e para desestimular a reincidência das condutas dos réus. O valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) para cada réu, a ser revertido ao Fundo Estadual de Proteção e Defesa dos Direitos do Consumidor, revela-se adequado e proporcional à gravidade da lesão e ao porte econômico dos ofensores, cumprindo as finalidades reparatória, punitiva e preventiva da medida.

3. DISPOSITIVO

Diante do exposto, e com fundamento no artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil, JULGO PROCEDENTE o pedido formulado pelo Ministério Público do Estado do Maranhão para:

1. CONDENAR o MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS/MA, o CONSÓRCIO CENTRAL, o CONSÓRCIO VIA SL e a VIAÇÃO PRIMOR LTDA., solidariamente, nas seguintes obrigações de fazer, sob pena de multa diária no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por descumprimento de cada item, a ser depositada no Fundo Estadual de Proteção e Defesa dos Direitos do Consumidor, conforme a Lei Estadual nº 8.044, de 19 de dezembro de 2003:

a) Aumentar imediatamente a quantidade de ônibus que operam nas linhas dos Bairros Pão de Açúcar, Piquizeiro, Alto do Pinho, Novo Angelim e adjacências, assegurando-se, minimamente, 03 (três) veículos para cada uma destas, sendo 03 (três) micro-ônibus especificamente para a linha do Bairro Pão de Açúcar;

b) Utilizar ônibus coletivo nas linhas dos Bairros Pão de



Açúcar, Piquizeiro, Alto do Pinho, Novo Angelim, Coroadinho/Bom Jesus, Bequimão e Vila Luizão, em boas condições estruturais, que atendam a todas as normas regulamentares de prestabilidade, com ar-condicionado e elevador em pleno funcionamento para pessoas com mobilidade reduzida;

c) Fiscalizar e cumprir efetivamente a escala de horários das referidas linhas, para evitar a prática conhecida por “queima de horários”;

2. CONDENAR o MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS/MA, o CONSÓRCIO CENTRAL, o CONSÓRCIO VIA SL e a VIAÇÃO PRIMOR LTDA., solidariamente, ao pagamento de indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) para cada réu, totalizando R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), a serem revertido ao Fundo Estadual de Proteção e Defesa dos Direitos do Consumidor, conforme a Lei Estadual nº 8.044, de 19 de dezembro de 2003. O valor deverá ser corrigido monetariamente pelo IPCA a partir desta data e acrescido de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês a partir da citação.

3. CONDENAR os réus ao pagamento das custas processuais, *pro rata*, ressaltando eventuais isenções legais do ente público . Deixo de arbitrar honorários advocatícios em favor do Ministério Público, em conformidade com o entendimento consolidado do Superior Tribunal de Justiça de que o Ministério Público não faz jus a honorários de sucumbência em Ações Cíveis Públicas, salvo em caso de comprovada má-fé, o que não se verifica nos presentes autos.

Publique-se. Registre-se. Intimem-se. Cumpra-se.

São Luís/MA, datado eletronicamente.



Dr. Douglas de Melo Martins

Juiz Titular da Vara de Interesses Difusos e Coletivos da Comarca da Ilha de São
Luís

