

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA \_\_ª. VARA DE FAZENDA  
PÚBLICA DO RIO DE JANEIRO**

FR0247387-73.2010.8.19.0001 Sort 0208101747 FF08 24656

**AMACBARRA - ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E ADQUIRENTES DO CENTRO DA BARRA** ([www.amacbarra.org.br](http://www.amacbarra.org.br)), sociedade civil sem fins lucrativos fundada pelos moradores do bairro, com sede à rua Coronel Paulo Malta Rezende nº 180, bloco 2, ap. 1811, Barra da Tijuca, nessa cidade, CEP: 22.631-005, devidamente registrada no Cartório do Registro Civil das Pessoas Jurídicas (Doc. 1), com inscrição no C.N.P.J. já requerida à Receita Federal (Doc. 2), vem, por seu advogado abaixo assinado (Doc. 3), propor

## **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

contra **EMPRESA PANTANAL DISTRIBUIDORA S/A**, companhia com sede social em Betim, Minas Gerais, na Rodovia Fernão Dias s/nº, Km 426,7 – Santa Cruz, inscrita no C.N.P.J. sob nº 66.397.456/0001-45, mas que deve ser citada na pessoa de sua representante legal, a Diretora Presidente, Márcia Andréia Soares Pereira Coelho, domiciliada à Avenida das Américas nº 500, bloco 19, g. 202, Barra da Tijuca, CEP: 22640-100; e o **MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO**, pelos fatos e fundamentos que passa a expor:

### **LEGITIMIDADE ATIVA**

A entidade autora é associação civil sem fins lucrativos, recentemente fundada para, entre outros objetivos, dar voz a problemas da vizinhança do bairro onde moram seus associados, o *Centro da Barra*, especialmente na questão objeto da presente ação, a **passagem de pedestres entre o final da rua Coronel Paulo Malta Rezende e a avenida Evandro Lins e Silva**, por onde moradores e transeuntes tinham rápido acesso à ponte Lúcio Costa, em direção à praia da Barra da Tijuca.

A Lei 7.347, de 24 de julho de 1985, com a nova redação dada pela Lei 11.448, de 15 de janeiro de 2007, enumera, em seu artigo 5º e incisos, os legitimados para a propositura de Ação Civil Pública, entre os quais se inclui, no inciso V, a associação que, como a autora, tenha entre suas finalidades estatutárias a proteção ao meio ambiente, aí incluídas as normas urbanísticas, a promoção da defesa do consumidor etc, mas exige, também, esteja constituída há pelo menos 1 (um) ano, nos termos da lei civil.

Embora não preencha esse quesito temporal para cumprir o disposto na letra *a*, do inciso V, do artigo 5º, o manifesto interesse social evidenciado pela passagem em apreço e o dano que vem sendo cotidianamente causado pelo seu fechamento, sem dúvida, autorizam o uso da ressalva contida no §4º do mesmo artigo 5º, *verbis*:

“§ 4.º O requisito da pré-constituição poderá ser dispensado pelo juiz, quando haja manifesto interesse social evidenciado pela dimensão ou característica do dano, ou pela relevância do bem jurídico a ser protegido.”

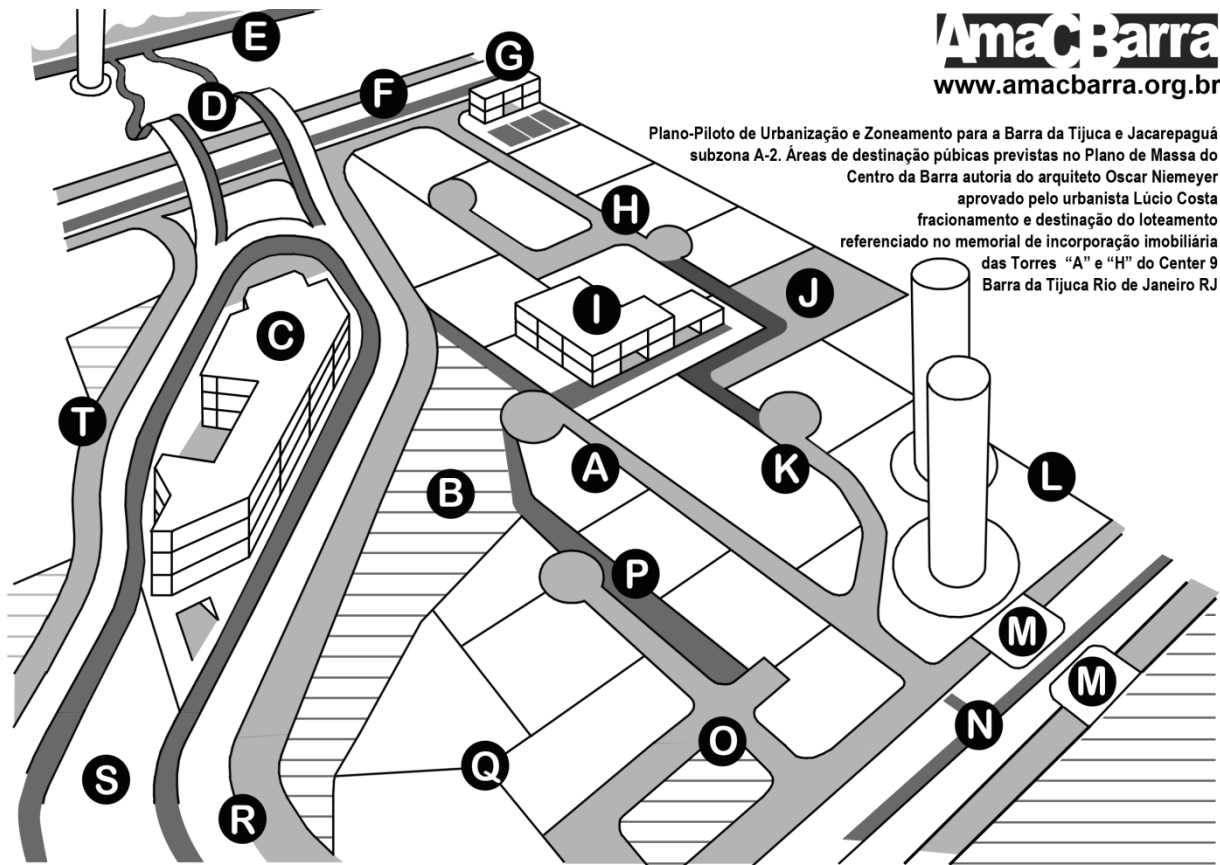
A iniciativa da organização civil legitima o uso da ação civil pública para exame do que se pede em prol da coletividade, inclusive para exame da antecipação de tutela, requerida no corpo da presente, para imediata reabertura da passagem.

## **OS FATOS**

### **PASSAGEM DE PEDESTRES**

Data de muito mais que uma década a passagem de pedestres entre o final da rua Coronel Paulo Malta Rezende e a avenida Evandro Lins e Silva, existindo desde a construção dos primeiros prédios de apartamentos que ensejaram a abertura dessa via sem saída, que tem terminação circular para manobra, de cuja calçada se descia em suave declive, até chegar à avenida e, dela, à ponte Lúcio Costa, atendendo a passagem não somente aos moradores da rua, também aos das ruas adjacentes, assim como servia a ciclistas e transeuntes vindos da avenida das Américas, cujo ponto de ônibus e integração com o metrô (estação Lucio Costa), situa-se bem próximo à esquina dessa rua.

Como se demonstra na ilustração adiante inserida, a passagem atravessa o Lote 5 do P.A.L. 29.820, integrante do *Centro da Barra*, também conhecido como *Athaydeville*, Subzona A-02 do Plano Urbanístico da Barra da Tijuca, terreno de propriedade da Desenvolvimento Engenharia Ltda., empresa loteadora e incorporadora de vários empreendimentos nessa área, um dos quais até hoje inconcluso (*Torre H* na avenida das Américas 1.245, adiante com seu par na letra L).



Plano-Piloto de Urbanização e Zoneamento para a Barra da Tijuca e Jacarepaguá subzona A-2. Áreas de destinação públicas previstas no Plano de Massa do Centro da Barra autoria do arquiteto Oscar Niemeyer aprovado pelo urbanista Lúcio Costa fracionamento e destinação do loteamento referenciado no memorial de incorporação imobiliária das Torres "A" e "H" do Center 9 Barra da Tijuca Rio de Janeiro RJ

- |  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <b>A</b> Terminação da Rua Coronel Paulo Malta Rezende           | <b>F</b> Av. Prefeito Dulcídio Cardoso Ciclovía do Canal de Marapendi          | <b>K</b> Terminação da Rua Paulo Vianna Filho, acesso ao bosque e creche | <b>P</b> Terminação da Rua Alceu Amoroso Lima com sua área "non aedificandi"            |
| <b>B</b> Lote 5 do PAL 29.820 destinado a estacionamento         | <b>G</b> Lote 14 do PAL 43.897 destinado a Clube de Tênis                      | <b>L</b> Torres "A" e "H" do Center 9 projeto arquiteto Oscar Niemeyer   | <b>Q</b> Torres Comerciais e "Apart Hotel"  |
| <b>C</b> Lote 6 do PAL 29.820 destinado a um shopping center     | <b>H</b> Terminação da Rua Mario Covas Junior, acesso ao bosque e creche       | <b>M</b> Metrô estação Ponte Lúcio Costa                                 | <b>R</b> Início da Avenida Ministro Evandro Lins e Silva                                |
| <b>D</b> Ponte Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, acesso de pedestres | <b>I</b> Área destinada a uma escola e a uma creche                            | <b>N</b> Avenida das Américas ciclovía no canteiro central               | <b>S</b> Barra Prime Offices, shopping com torre de escritórios no Lote 1 do PAL 39.697 |
| <b>E</b> Avenida Lúcio Costa ciclovía da praia                   | <b>J</b> Praça Lúcio Costa, Bosque, área "non aedificandi" acesso as ciclovias | <b>O</b> Lote 5 do PAL 26.123 destinado a estacionamento                 | <b>T</b> áreas destinadas a estacionamento e acesso às escolas do Bosque Marapendi      |

Em 2006, esse terreno da passagem (letra B) foi nivelado, o caminho cimentado e ajardinado na construção de um *stand* de vendas para corretores, mas, pouco depois, em agosto do mesmo ano, a proprietária teve sua falência decretada pela 3ª. Vara Empresarial, processo no curso do qual se levou o imóvel arrecadado a leilão, tendo sido arrematado pela ora primeira-ré que, com a imissão de posse, em 24/02/2010 (Doc. 4), passou a impedir a passagem de pedestres.

E é contra o fechamento dessa passagem que se propõe a presente ação, por violar as normas urbanísticas específicas do local em que situa, para o que adiante a autora requer antecipação da tutela, que as reabra ao povo e, afinal, declare por sentença estarem vinculadas ao Plano Urbanístico, para preservação não só da passagem de pedestres como da destinação reservada ao Lote 5 do P.A.L. 29.820, desde a aprovação do loteamento: estacionamento.

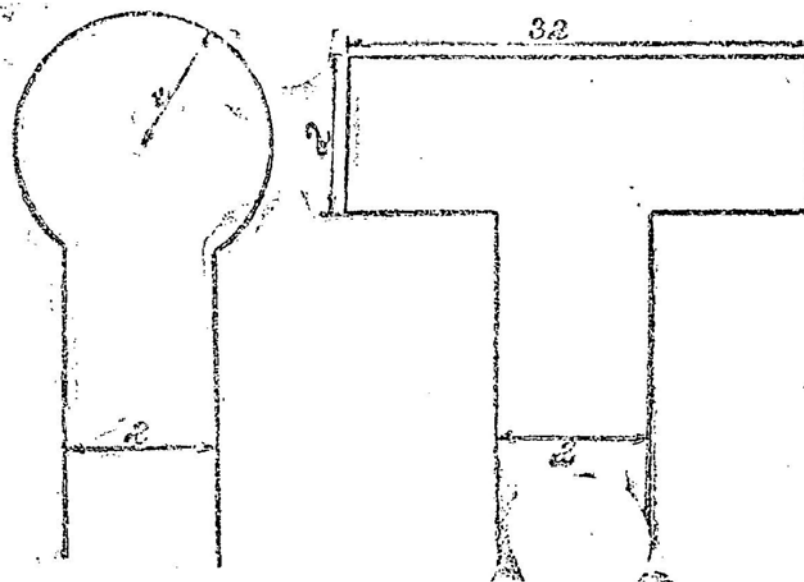
## O DIREITO

### O PLANO LÚCIO COSTA E O *CENTRO DA BARRA*

A Desenvolvimento Engenharia Ltda. foi a responsável pelo primeiro grande projeto da região da Barra da Tijuca, antes mesmo do *Plano Lúcio Costa* (Plano-Piloto de Urbanização e Zoneamento da Baixada de Jacarepaguá — Decreto Municipal n° 42 de 23/06/69).

O Plano de Massa do *Centro da Barra*, de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer, aprovado em 1°/12/69, pelo processo de licenciamento n° 07/000.880/69, ainda do Estado da Guanabara, foi adaptado ao previsto no Plano Lúcio Costa, sendo que ambos coincidiam em não prever a construção de muros separando lotes, e as normas de arruamento impunham que ruas sem saída para veículos tivessem passagem de pedestres, conforme Decreto “E” n.º 3.800 de 20 de abril de 1970, ainda do Estado da Guanabara, que trouxe regulamentos complementares à Lei do Desenvolvimento Urbano do Estado, cujo artigo 4° diz:

“Art. 4.º - Os logradouros que por sua característica residencial ou por condições topográficas exigirem a sua terminação sem conexão direta para veículos, com outro logradouro, poderão adotar qualquer dos seguintes tipos de terminação:



[...] omissis

§ 2.º - Nos casos de emprêgo das soluções previstas neste artigo, será obrigatória a conexão do retôrno de veículos com outro logradouro, se houver possibilidade, por meio de uma passagem de pedestres plana ou em degraus com as seguintes larguras, em relação ao comprimento;” (grifamos)

Pela leitura do §2º acima transcrito, está claro que essa passagem de pedestres atende a uma exigência de normas urbanísticas que são antigas, mas estão em pleno vigor, e não pode haver dúvida de que a primeira-ré estava bem ciente disso ao arrematar o imóvel: o extenso laudo de avaliação judicial (Doc. 5), transcrito no edital de leilão (Doc. 6), tem toda informação necessária à compreensão de que o Lote 5 do P.A.L. 29.820 integra o “Plano de Massa” do *Centro da Barra*, com seu uso vinculado a estacionamento.

## **BEM PÚBLICO — DEVER DO ESTADO**

Por ser passagem destinada a pedestres, assim como as ruas são destinadas a veículos, essa passagem, ligação entre a rua e a avenida integra, como outras da mesma planta, o acervo dos bens de uso comum do povo — inalienáveis e imprescritíveis por natureza (arts. 66, I, e 67 do Código Civil; art. 183, § 3º, Constituição Federal) — na categoria dos bens que surgem com a inscrição ou registro de um parcelamento do solo no ofício predial (art.3º, Dec.lei 58/37; art.22, Lei 6.766/79).

Por força do loteamento, como imposição urbanística, em áreas de domínio privado passam a existir espaços de domínio público, elementos componentes da estrutura urbana, como são as vias de circulação, vias de comunicação etc, para veículos, pedestres e semoventes. São bens predispostos ao interesse coletivo e que desfrutam de especial proteção, para que sua finalidade urbanística não seja desvirtuada por ação do Estado ou de terceiros, qualificando-se pela indisponibilidade e inalterabilidade de seu fim pelo parcelador (art. 17, Lei 6.766/79: espaços livres, vias e praças, áreas institucionais).

Assim foi ao tempo do Decreto-lei 58/37, que tornava inalienáveis as vias de comunicação e os espaços livres constantes do memorial e planta, quando da inscrição do loteamento (art. 3º). Seu sucessor, o Decreto-lei 271/67, no art. 4º, dispôs que as vias, as praças e as áreas destinadas a edifícios públicos e outros equipamentos urbanos, constantes do projeto e do memorial descritivo, com a inscrição do loteamento passavam a integrar o domínio público do município.

A Lei 6.766/79, repetindo a proteção conferida pelo registro, acresceu os espaços livres ao rol e proibiu o loteador de alterar sua destinação. O artigo 4º da Lei nº 6.766/79 arrola os requisitos urbanísticos para loteamentos, dispondo em seu inciso I que todos loteamentos deverão possuir “áreas destinadas ao sistema de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público (...) proporcionais à densidade de ocupação prevista para a gleba, ressalvado o disposto no §1º deste artigo”.

O Poder Público municipal tem o dever de preservação e recuperação desses espaços do meio ambiente urbano, bens do patrimônio público e social, mas salta aos olhos que o Município, como gestor desses bens, descurou de sua obrigação legal, permitindo, por negligência (falta de fiscalização eficaz e mau funcionamento do serviço público), que a coletividade fosse pouco a pouco despojada da fruição desses espaços.

Deixou a Municipalidade de exercer, a tempo e modo, o poder de auto-executividade dos seus atos, já que a utilização irregular de bens públicos por particulares, notadamente o fechamento de passagens, ligação entre logradouros, pode — *e deve* — ser repellido por meios administrativos, pois o ato de defesa do patrimônio público, pela Administração, é auto-executável, como o são, em regra, os atos de polícia administrativa, que exigem execução imediata, amparada até pela força policial, quando necessário.

Ao invés disso, o que se tem visto no *Centro da Barra* é a desafetação irregular desses bens públicos.

A desobediência a esses preceitos de lei foram examinados, recentemente, no julgamento da apelação cível nº 2009.001.62186 e medida cautelar inominada nº 2009.014.00076 (Doc. 7), proclamando a impossibilidade do desmembramento de loteamento e entendendo que seu licenciamento representa ofensa à moralidade administrativa, um delito, que mereceu liminar pela preservação, suspendendo todas as licenças concedidas, sem ter chegado a tempo de impedir a destruição dos jardins do **Hotel Intercontinental**, projetados pelo paisagista Roberto Burle Marx.

A legislação de parcelamento do solo, naquela área de São Conrado, assim como no caso presente, estava definida pelo Decreto “E” 3.800, de 20/04/1970, segundo o qual os projetos de abertura de logradouros e seus detalhes poderiam ser aceitos ou recusados, tendo em vista as diretrizes estabelecidas pelos diferentes aspectos do Plano Diretor e os planos parciais elaborados pela Secretaria de Obras Públicas, com a imposição, pelo órgão estadual competente, de exigências no sentido de corrigir as deficiências dos arruamentos projetados para efeito de concessão de licenças de construção.

O receio dos moradores da vizinhança é que a municipalidade continue a conceder licenças para empreendimentos de grande porte nessa vizinhança sem consultar a população local, pois o Plano Diretor, aprovado em 1992 e jamais revisto, está em mora na regulamentação dos princípios inseridos pelo Estatuto da Cidade, editado em 2001, o que tem deixado uma lacuna, uma janela de tempo em que tudo ainda pode ser feito como antigamente, sem participação da comunidade, ficando a aplicação da lei federal ao bel prazer dos administradores municipais responsáveis por estas decisões, nos respectivos cargos.

Sem a implementação do Estatuto das Cidades, os atos oriundos da licença para construir continuam ligados à manifestação jurídica de um único órgão, provêm de um único agente.

Maior preocupação dos vizinhos é que o urbanismo - que define os contornos da propriedade, fixando-lhe o conteúdo, isto é, seu rendimento possível - norteou todo o trabalho do avaliador judicial, mas o lance vencedor no leilão do Lote 5 (R\$ 4.500.000,00) é muito superior à estimativa feita para o rendimento de um estabelecimento do gênero **estacionamento** (R\$ 1.722.000,00), o que sugere tenha o arrematante outra intenção, talvez, já com sinalização positiva da Prefeitura para algum projeto, o que ressalta a urgência da providência judicial adiante reclamada em antecipação de tutela.

## **A IMPORTÂNCIA DA PASSAGEM E DO ESTACIONAMENTO NO PLANO URBANÍSTICO**

Nas metrópoles contemporâneas, marcadas pelo grande número de habitantes e pela necessidade de se percorrer grandes distâncias para se ter acesso ao trabalho, às escolas, aos hospitais etc, a mobilidade urbana é um assunto de importância estratégica. Nas cidades, que estão cada vez mais caóticas e adensadas, o trânsito de pessoas e veículos destaca-se como problema que não pode ser ignorado.

O crescente número de veículos em circulação em nossas cidades, demanda a adoção de políticas públicas que viabilizem a compatibilidade dos usos urbanos com a infraestrutura existente.

As áreas de estacionamento, inclusive aquelas disponibilizadas por lojas, escolas, hospitais, aeroportos, faculdades, *shoppings centers*, supermercados, igrejas, teatros, repartições públicas etc, são essenciais.

Com o desenvolvimento das cidades, tornou-se imperioso o regramento público das formas de uso e ocupação do espaço urbano, não por estética, mas por funcionalidade, regulando-se a ocupação do solo e a organização da circulação, de modo a propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade, normas de ordem pública que asseguram a qualidade de vida urbana, determinando limites a direitos individuais para o atendimento de interesses difusos e coletivos.

No cumprimento deste mister, as normas urbanísticas cuja aplicação se invoca, asseguram a existência da passagem e das vagas de estacionamento previstas no Plano Urbanístico, limitando o direito do proprietário - a companhia ora primeira-ré - de livremente dispor do terreno, buscando-se na presente ação garantir sua submissão às condições e restrições impostas com propósitos sociais.

A autora reclama, portanto, a vigência e observância de limitação administrativa feita em norma federal, regras do registro de loteamento, e o que se quer é impedir a concessão, pela Prefeitura, de qualquer licença incompatível com essas limitações.

Para a estudiosa Lucia Valle Figueiredo, “é dever do Município o respeito a essa destinação, não lhe cabendo dar às áreas que, por força da inscrição do loteamento no Registro de Imóveis, passaram a integrar o patrimônio municipal, qualquer outra utilidade. Não se insere, pois, na competência discricionária da Administração resolver qual a melhor finalidade a ser dada a estas ruas, praças, etc. a destinação já foi preliminarmente determinada” (Disciplina Urbanística da Propriedade, ed. RT. Pág. 41, 1980).

Não se concebe, sob o primado do planejamento urbano, que os usos impactantes sejam regulados sob o prisma restrito da propriedade individual. O planejamento urbano impõe justamente o contrário, mas já está licenciado construir um prédio comercial com *shopping center* (*Barra Prime Offices*), praticamente em frente ao terreno do Lote 5, obra cujo processo de licenciamento certamente contou que ali no Lote 5 teriam vagas, pois é fator de adensamento do trânsito e aumento da procura de estacionamento em suas imediações, não se imaginando licenciamento sem medidas de política de trânsito, pois que certamente a inauguração do empreendimento criará uma situação caótica naquele cruzamento com a av. das Américas, que será bem pior se não puder contar com o espaço do Lote 5.

A disponibilização das vagas exigidas por força da legislação urbanística é pressuposto lógico da aprovação de atividade geradora de impacto urbano como o *shopping center* localizado em frente, do outro lado da mesma avenida Evandro Lins e Silva, pois a norma objetiva mitigar o impacto urbano — ocupação excessiva de veículos em ruas e avenidas no entorno do empreendimento — não se admitindo venha o Lote 5 ser dispensado dessa utilização, desafetado do loteamento, como se não fizesse parte do conjunto.

A desvinculação desse terreno do Lote 5, e conseqüente supressão de vagas de estacionamento, resultaria em desvio de finalidade do ato de aprovação do loteamento, dando causa ao impacto que a norma urbanística pretendia evitar, numa reversão que gera vantagens indevidas: o proprietário fica com o lucro e a cidade com o prejuízo.

Sem as vagas do Lote 5, quanto mais oneroso o estacionamento do *shopping*, mais se induzirá os usuários a buscarem primeiro ocupar as vagas gratuitas disponíveis nos logradouros e usar, em último caso, as vagas disponibilizadas mediante pagamento, gerando uma sobrecarga no sistema viário do entorno, inviabilizando o uso regular das vias públicas pelos moradores das áreas adjacentes.



## **DA NECESSIDADE DE MEDIDA LIMINAR**

A imediata reabertura da passagem é medida que se impõe e a presente ação objetiva alcançar sentença que submeta a primeira-ré ao dever de mantê-la sempre aberta, mas não é só.

Além de reprimir o mau uso que se faz da propriedade, a presente ação serve também para denunciar a omissão da Prefeitura, a fim de que, por mesma sentença, se veja ela obrigada a respeitar as referidas posturas no licenciamento que venha a fazer dos usos possíveis para o terreno do Lote 5, razão de se querer ver declarada a plena vigência das normas que sacramentaram o loteamento e nortearam licenciamentos anteriores, para afastar a possibilidade de desafetação, tanto da passagem de pedestres como do estacionamento ali previsto, pois que se projeta construir uma escola e uma creche ao final da rua Coronel Paulo Malta Rezende, em terreno também arrecadado e leiloadado pela mesma massa falida (Doc. 8).

Sem poder contar com a passagem de pedestres, vai se tornar um inferno o trânsito da rua.

É imperativo coibir que a condescendência e licenças permissivas como as que no passado ainda recente foram concedidas à Encol, maior calote do gênero já praticado no país, possam agora, por inércia da Prefeitura, resultar no fechamento de passagens e na desafetação do Lote 5.

O art. 12 da Lei n 7.347/85 autoriza a concessão de liminar, com ou sem justificação prévia, no âmbito do exercício do poder de cautela, providência para a qual a doutrina exige a implementação de dois requisitos essenciais: *fumus boni juris* e o *periculum in mora*.

A plausibilidade do direito substancial aqui invocado autoriza a segurança pretendida, já configurado um dano e o perigo de consumir-se dano maior, provada a necessidade de fazer cessar a violação para, por ordem judicial, restabelecer o *status quo ante*, sendo mais que palpável a existência de um direito a ser tutelado, aqui em prol do livre trânsito da coletividade.

O bom direito invocado pela autora está fartamente demonstrado na prova documental, sendo notório o dano à vizinhança proveniente da perda da passagem em apreço, provocando prejuízo sensível no valor dos imóveis, que antes alcançavam rapidamente a praia e, é claro, interferindo no bem-estar dos moradores, fechando a ciclovia, razão de ter sido, por argumento idêntico, reaberta pelo Tribunal de Justiça uma passagem feita na primeira parte do *Centro da Barra*, atendendo a pedido dos condomínios dos edifícios Varandas do Mar e Ilha de Cozumel, pelo seu caminho à praia através do terreno do clube da gleba, também arrecadado, cercado e leiloadado pela massa falida (Doc. 8).

É inegável que a inobservância das limitações administrativas de proteção à funcionalidade urbana prejudica não só o

conjunto da cidade ou do bairro como afeta patrimonialmente as propriedades vizinhas, desvalorizando-as com a supressão das vantagens urbanísticas que resultam das imposições de zoneamento, recuo, afastamento, altura e natureza das edificações.

No caso presente, há possibilidade de reversão da ordem de passagem pelo que se justifica, plenamente, a concessão de medida cautelar *in limine*, assegurando o acesso como primeira providência do processo, para que se veja, afinal, confirmada em sentença como passagem obrigatória, por ser bem de uso comum do povo.

## **CONCLUSÃO**

As normas urbanísticas que visam evitar e/ou mitigar o impacto urbano não são ofensivas ao direito de propriedade. A edição de normas urbanísticas que determinam sejam disponibilizadas vagas de estacionamento, assim como passagens, consiste em correta aplicação do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado ao regular a ocupação do solo.

A alteração de uso em soluções pontuais e casuísticas no zoneamento, descoladas de uma avaliação cumulativa de seus efeitos para a cidade, enriquece ilicitamente o proprietário, pela valorização da propriedade.

Requer-se, portanto, medida liminar, *initio litis*, *inaudita altera pars*, para:

- a. determinar à primeira-ré a reabertura da passagem de pedestres e ciclistas pelo Lote 5, como lhe aprouver, em 24 h (vinte e quatro horas) contados da intimação da ordem, sob pena de se ver forçada a passagem entre as cercas em cumprimento do mesmo mandado, até com auxílio de força policial, se necessário;
- b. determinar suspensão de eventual processo de licenciamento que esteja sendo analisado pelo Município do Rio de Janeiro para o Lote 5 do P.A.L. 29.820;
- c. determinar a exibição pelo Município do Rio de Janeiro dos processos administrativos relacionados ao Centro da Barra, seus desenhos e plantas, notadamente aqueles referentes ao Lote 5 do P.A.L. 29.820, para reprodução por imagens fotográficas, que se quer publicar no endereço eletrônico da autora, para conhecimento geral;
- d. autorizar à autora afixar nas cercas do Lote 5, publicidade de seu endereço eletrônico na *internet*, para convocação da comunidade;

Protestando por todos os meios de prova em direito admitidos, documental e testemunhal, bem como pela intimação do Ministério Público, requer a autora a V.Exa. sejam as rés científicadas do inteiro teor da presente para, querendo, apresentar suas razões, devendo acompanhar o feito até o final, quando certamente verão julgada inteiramente procedente a ação, para tornar definitiva em sentença como obrigatórias, tanto essa ligação de pedestres entre as duas vias públicas, como a destinação de estacionamento reservada ao Lote 5 pelo Plano Urbanístico; para que as rés se ponham de acordo em ter que respeitá-las no licenciamento comercial, conforme o zoneamento do bairro, abstendo-se de turbação no uso da passagem.

Dá-se à causa o valor de R\$ 1.000,00.

Termos em que  
pede deferimento.

Rio de Janeiro, 26 de Julho de 2010.

**ROBERTO HELY BARCHILÓN**  
**OAB/RJ 54.811**

Documentos anexados:

- Doc. 1. ata e estatutos registrados no RCPJ-RJ;
- Doc. 2. requerimento CNPJ;
- Doc. 3. procuração;
- Doc. 4. auto de arrematação, carta de arrematação e certidão da imissão de posse no Lote 5;
- Doc. 5. laudo de avaliação judicial do Lote 5;
- Doc. 6. edital de leilão do Lote 5 e páginas do diário oficial eletrônico;
- Doc. 7. acórdão na ação popular de Otávio Santos Silva Leite;
- Doc. 8. edital de leilão e auto de arrematação do terreno da escola;
- Doc. 9. acórdão em ação cautelar/apelação dos condomínios Varandas do Mar e Ilha de Cozumel.