



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO 00205**

Processo nº 0001164-74.2011.403.6117

Vistos.

Cuida-se de ação civil pública promovida pelo Ministério Público Federal, pela Procuradoria da República de Jaú, em desfavor de ALL-América Latina Logística S.A., ALL-América Latina Logística Malha Paulista S.A. e Municípios de Brotas, Dois Córregos, Jaú e Torrinha, postulando a realização de várias obras necessárias a sanar as inúmeras deficiências em trechos de ferrovias e rodovias da região. Alega que a ANTT-Agência Nacional de Transportes Terrestres, após fiscalização, constatou a ausência ou insuficiência das condições de segurança nas passagens de nível nos cruzamentos rodoferroviários das cidades de Brotas, Dois Córregos, Jaú e Torrinha, colocando em risco o trânsito de veículos e composições ferroviárias, além da vida e integridade física da população lindeira e demais transeuntes e terceiros que por suas imediações trafegam.

Com a petição inicial, foram juntados documentos, autuando-se apenas os autos da investigação.

**Em suma, o relatório.**

A tutela específica requerida, na forma de obrigação de fazer, deve ser concedida liminarmente em sua integralidade, como corolário dos arts. 461, do CPC, 84, do CDC, e 11, da LACP, pelas razões que passo a expor.

Eis os fatos, segundo o autor da ação:

“As Peças Informativas nº 1.34.022.000144/2009-11, que dão supedâneo à presente demanda, foram instauradas a partir de ofício encaminhado pelo Conselho Comunitário de Segurança do Município de Jaú/SP – CONSEG – Distrito de Potunduva, solicitando a intervenção deste *Parquet* Federal junto aos órgãos competentes ou à empresa responsável para instalação de sinalização sonora e



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**



semafórica na passagem em nível existente na Estrada Vicinal José Maria Verdini e Rua São José, em razão de diversos acidentes ocorridos nesses locais (fls. 01/06).

Em face do noticiado, este *Parquet*, em 29.04.2009, expediu Recomendação ao Presidente da América Latina Logística e ao Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. À empresa, recomendou-se que procedesse a implantação de sinalização sonora e luminosa de advertência, bem como de cancela no referido local, além de que fiscalizasse a observância do cumprimento pelos maquinistas da obrigação de apitar antes da chegada na passagem em nível (fls. 08/11). À ANTT, por sua vez, recomendou-se que fiscalizasse a implantação pela ALL da referida sinalização e da cancela, bem como da conduta do maquinista (fls. 12/15).

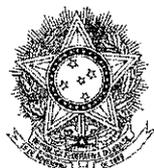
A ANTT, às fls. 18/20, em resposta ao recomendado, aduziu que seria necessário estudo para verificar a adequação da sinalização instalada ou a necessidade de dispositivos de segurança adicionais, após determinado o responsável pela via mais recente nas passagens em nível.

Em resposta, a ALL - Malha Sul informou que, de acordo com a legislação (Código de Trânsito Nacional e Regulamento dos Transportes Ferroviários), constituía obrigação da Administração Pública sinalizar a via férrea, o que restaria corroborado pelo convênio<sup>1</sup> celebrado entre a FERROBAN e a Prefeitura Municipal de Jau que previa como obrigação da municipalidade a instalação e manutenção de toda a sinalização rodoviária e no qual havia menção às referidas passagens em nível. Por fim, quanto ao uso dos apitos, a ALL informou que são utilizadas buzinas com ar comprimido e sua utilização obedece ao prescrito no Regulamento dos Transportes Ferroviários (fls. 24/41).

Fora requisitado ao Secretário de Transportes e Trânsito de Jau informações da data da implantação da Estrada Vicinal José Maria Verdini e da Rua São José e do responsável por sua implementação (fls. 44), tendo a Prefeitura Municipal encaminhado-as às fls. 49/63.

Expediu-se, então, ofício à ANTT solicitando a realização de estudos com o escopo de aferir a adequação da sinalização instalada ou a necessidade de instalação de dispositivos de segurança adicionais, bem como a identificação do responsável pela implementação da obra (fl. 66).

<sup>1</sup> Convênio para a Regularização e Uso das Passagens de Nível Públicas dentro dos limites do Município nº STI/CON-122/10-91/UR.3, datado de 11.03.1992, celebrado entre a então FEPASA e a Prefeitura de Jau.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

Às fls. 69/70, a ANTT confirmou que a responsável pela manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local é a Prefeitura Municipal de Jaú/SP, nos termos do art. 10, §4º, do Regulamento dos Transportes Ferroviários e, às fls. 74/97, encaminhou a Nota Técnica nº 01-10/SUCAR/URSP, de 10.02.2010, que tratou da análise das condições de segurança viária na passagem em nível localizada na Estrada Vicinal José Maria Verdini.

Na referida Nota Técnica, a ANTT concluiu que o cruzamento rodoferroviário em questão, na forma como se encontrava sinalizado e operado, representava alto risco à segurança dos condutores de veículos rodoviários e ferroviários, “*caracterizando prestação inadequada de serviços públicos pelas administradoras de ambas as vias, da Estrada Municipal e da Ferrovia Federal*”, o que restaria comprovado pelos acidentes ocorridos no local.

Ante as constatações, a ANTT recomendou a aplicação integral dos Elementos de Proteção (indicados abaixo) na passagem em nível, salientando que a aplicação parcial não acarretaria a segurança adequada às vias públicas, notadamente devido à interdependência da operação do trânsito rodoviário e do tráfego ferroviário na passagem em nível, aliada às precárias condições atuais de sinalização e operação com segurança viária, em ambas as vias.

A ANTT elencou como elementos de proteção necessários para a implantação da proteção na passagem de nível as medidas abaixo transcritas (item 4.6, fls. 82/83):

**I) Para a Estrada Vicinal José Maria Verdini:**

- *É necessário restringir a velocidade do trânsito na PN para que seja possível a obediência ao disposto no Código de Trânsito Brasileiro, Art. 212 – XV, quanto à obrigatoriedade de parar o veículo rodoviário antes de transpor a linha férrea. Apesar de haver placas com esta sinalização de regulamentação, duas para cada sentido rodoviário, a monitoração na PN registra que nenhum veículo pára, até porque há risco de colisão traseira. A sinalização de regulamentação de redução da velocidade máxima para 80 Km/h para 40 Km/h hoje existente, colocada em placas verticais a cerca de 300 m da PN em cada sentido da Estrada, e que é excessiva para a segurança no cruzamento, também não induz os veículos rodoviários a reduzirem suas velocidades e são muito poucos os que obedecem à precária sinalização existente e olham para os dois sentidos da ferrovia. A instalação de um dispositivo físico do tipo lombada eletrônica ou “quebra mola” é necessária para que os condutores rodoviários sejam constrangidos a obedecer a regulamentação, sem interrupção desnecessária do fluxo do trânsito na rodovia. Este DCV – Dispositivo de Controle de Velocidade e, é essencial para a eficácia dos demais Elementos de Proteção. Embora no sentido Potunduva – Jaú haja sinalização de advertência da existência de redutor de velocidade, o dispositivo não existe;*

- *Rever o projeto e refazer toda a “Sinalização Horizontal e Vertical” hoje existente na Estrada na área de influência da PN, que é mantida pela Prefeitura, de modo a considerar o DCV e a Proteção da PN, que é mantida pela Prefeitura, de modo a considerar o DCV e a Proteção da PN automática, com aviso luminoso e sonoro de aproximação de Trem. Além disso, tornar a Sinalização Vertical mais visível, com a utilização ampla de*



## PODER JUDICIÁRIO JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO

placas de regulamentação e advertência instaladas em Semi-pórticos, e de delineadores de pista com elementos refletivos;

- Incluir dispositivos de restrição à ultrapassagem em toda à extensão da área de influência da PN, como a colocação de tachões e postes de material sintético na separação dos fluxos de trânsito das duas faixas da Pista. As ultrapassagens de fila na contra-mão, é causa contributiva para a ocorrência de acidentes graves no local, e apenas a sinalização horizontal e vertical existente, proibindo as ultrapassagens, é insuficiente para conter os condutores rodoviários infratores;

- Obstruir a ocupação das faixas de acostamento nos dois sentidos da pista rodoviária na área mais próxima da PN, com a colocação de tachões e postes de material sintético ou defensas metálicas. Transferir os pontos de parada de ônibus para outro local da Rodovia, fora da área necessária à ampla visibilidade da PN;

- Manter a faixa de domínio da Rodovia livre de vegetação, que hoje dificulta muito a visibilidade lateral e restringe o triângulo de visibilidade do condutor rodoviário, conforme visto no Relatório Fotográfico anexo. A vegetação existente nas propriedades lindeiras à faixas de domínio rodoviária e ferroviária dos condutores e quatro esquinas do cruzamento, impedem a ampla visibilidade dos condutores e precisam ser removidas para observância das necessidades da segurança viária, de acordo com o já previsto nas Obrigações da Permissionária, Item 4 do Instrumento de Permissão para travessia da via férrea em nível, no km 283+942m concedida à Prefeitura Municipal de Jaú, constante nas fls. 61 a 63 do Processo ANTT50500.028741/2009-39;

### II) Para a ferrovia:

- Re-instalar o circuito de via para a detecção da aproximação de trem na PN e de um equipamento de proteção composto de placas de aviso de cruzamento com a linha férrea, com sinal luminoso e campainha, sem barreira (cancela), similar ao especificado nos itens 2.3 e 3.3 na norma NE 4 702 - Proteção de Passagem de Nível. Este elemento de proteção eliminará a necessidade de restringir a VMA na PN para 10 km/h, conforme recomendado em caráter transitório. Também, esta instalação poderá dispensar a iluminação desta PN pública, obrigatória de acordo com o item 4.6.16 da N - DSE 017, devendo este aspecto ficar sujeito a verificação posterior à instalação de todos os demais dispositivos de segurança requeridos. Deve-se observar que um equipamento com características similares, porém dotado de cancela, foi instalado pela FEPASA por força do Convênio de 1992, estando atualmente depredado e sem manutenção - Relatório Fotográfico anexado;

Embora a responsabilidade material da Prefeitura sobre estas providências esteja prevista claramente no item 4.1.10 do Termo de Permissão para a Travessia (TPT) há que ser observada a responsabilidade técnica da Concessionária para a efetivação das mesmas, conforme estabelecido no Item 3 do TPT;

- Substituir e complementar a precária sinalização existente na Ferrovia (vide Relatório Fotográfico anexo), obedecendo o disposto na norma NE 4 701 - Sinalização Ferroviária Auxiliar/Placas. A existência de apenas uma placa Apite no sentido Airosa - Jaú (km 284 +180 m), semi encoberta pela vegetação, e de outra similar, no sentido Jaú - Airosa (km 283 + 350 m), é irregular. A sinalização ferroviária é obrigação da Concessionária prevista no RTF, no Contrato de Concessão, em seu próprio ROF e ratificada no item 3.2 do Termo de Permissão para a Travessia. São requisitos mínimos, a colocação em ambos os sentidos da linha de: Placas de Advertência A-10, Velocidade Restrita a 500 m; Placas de Regulamentação R-2, Velocidade Máxima Autorizada Diferenciada; Placas de Advertência A-I, Cruzamento com Rodovia; Placas de Advertência A- 9, PN a 500 m; Placas de Regulamentação R-5, APITE;

- Incluir a aplicação de contra-trilhos na PN conforme o item 4.6.4 da N - DSE 017, uma vez que os guarda-trilhos existentes no local cumprem apenas a função de preservação dos trilhos e não suprem a segurança necessária à prevenção de veículos ferroviários transitarem descarrilados;



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

*- Restringir a VMA na aproximação da PN, nos dois sentidos da via, até que seja comprovada a segurança da travessia pela instalação dos demais Elementos de Proteção e que sejam executadas as providências especificadas nesta Nota Técnica, e em particular aquelas que visam dotar a PN de condições mínimas de visibilidade para os condutores de ambas as vias, rodoviária e ferroviária;*

*- Manter toda a faixa de domínio da Ferrovia permanentemente livre de vegetação que bloqueie a visibilidade, em pelo menos 300 m nos dois sentidos.*

Neste sentido, fora oficiado à Prefeitura Municipal de Jaú e à ALL, bem como à operadora MRS Logística S/A, para que, cada uma dentro de suas atribuições, adotasse o que fosse necessário para dar cumprimento integral ao que recomendado pela ANTT (fls. 99/101).

A MRS Logística S.A., às fls. 113/114, informou que utiliza o trecho em regime de direito de passagem e suas composições trafegam com os faróis das locomotivas acionados, em velocidade compatível, obedecendo a velocidade máxima estipulada pela ALL e que seus maquinistas fazem uso do aviso sonoro de acordo com o disposto no Regulamento Geral das Operações Ferroviárias.

A Prefeitura Municipal de Jaú/SP, em ofício datado de 27.05.2010, por meio da Secretaria de Transportes e Trânsito, informou ter entrado em contato com a ALL, no sentido de realizar uma reunião para definir os parâmetros para adequação à Nota Técnica (fl. 117).

A empresa América Latina Logística Malha Paulista S.A., em carta datada de 25.05.2010, por sua vez, às fls. 120/129, em relação aos itens recomendados, informou que: a) nos termos do Convênio nº 122, firmado entre a FEPASA e a Prefeitura Municipal de Jaú/SP, trata-se de obrigação da Prefeitura Municipal a instalação e manutenção de toda a sinalização na referida passagem de nível, bem como a manutenção da cancela instalada no local, tendo notificado extrajudicialmente a municipalidade para o cumprimento de suas obrigações, bem como que estava adotando as medidas judiciais cabíveis para tanto; b) que suas locomotivas possuem equipamento de computador de bordo, o que tornaria desnecessário a instalação de circuito; c) iniciou a instalação dos contra-trilhos no dia 31.05.2010 e a obra estaria concluída até 05.06.2010; d) a velocidade no local foi reduzida para 10 Km/h; e) nos termos do referido Convênio, constitui obrigação da Prefeitura Municipal manter livre de vegetação a faixa de domínio da ferrovia, em no mínimo 100 (cem) metros para cada lado, do eixo da passagem em nível.

Indagou-se, desta feita, a ANTT acerca do atendimento por parte da ALL dos itens recomendados (fl. 131).

Às fls. 135/153, a ALL - Malha Paulista aduziu que havia solicitado apoio da Prefeitura de Jaú na instalação dos contra-trilhos,



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

vale dizer, a interrupção do tráfego no local e remoção da pavimentação, mas não havia obtido resposta.

A ANTT, em resposta ao ofício de fl. 131, confirmou que, nos termos do mencionado Convênio, as providências de reinstalar a cancela automática e manter a faixa de domínio da ferrovia livre de vegetação são de responsabilidade da Prefeitura (fl. 155).

Oficiou-se, por três vezes, à Prefeitura Municipal de Jaú/SP, em 13.07.2010 (fl. 133), 06.08.2010 (fl. 159) e em 13.10.2010 (fl. 164), solicitando informações acerca de eventuais providências adotadas no âmbito de sua competência para o cumprimento dos termos recomendados pela ANTT na Nota Técnica nº 01-10-SUCAR/URSP. Em resposta, pelo ofício datado de 15.10.2010, a Prefeitura novamente mencionou a tentativa de realização de uma reunião com representantes da ALL, sem, no entanto, receber retorno por parte da empresa em relação à definição de data e, no mais, mencionou omissão da ALL em prestar informações necessárias ao Município para a execução das providências recomendadas (fls. 167/234). Afirmou, outrossim, que, em nenhum momento, negou apoio à Concessionária.

Antevendo a possível existência de outras passagens em nível em condições precárias de segurança na área de atuação deste *Parquet*, solicitou-se à ANTT a realização de estudos específicos tendentes a verificar a instalação de dispositivos de segurança nas passagens em nível das vias férreas que transpassavam os municípios desta região, com exceção da localizada no cruzamento da vicinal José Maria Verdini e Rua São José (fl. 235).

Em resposta, a ANTT encaminhou o Relatório de Inspeção Técnica Eventual, realizada em 27.01.2011, que registrou a situação atual das condições de segurança operacional do tráfego ferroviário e do trânsito rodoviário nas passagens em nível no segmento ferroviário dos municípios de Brotas/SP a Jaú/SP, na linha Itirapina – Bauru (fls. 247/275).

No mesmo relatório, a ANTT relacionou as passagens em nível (inclusive as eventuais clandestinas) que necessitam de adequações de segurança, bem como identificou os responsáveis pela implementação das providências. Por fim, indicou as passagens em nível que necessitam de intervenções de natureza urgente para adequação às condições de segurança operacional.

Segue abaixo a transcrição dos registros da inspeção constantes do Relatório de Inspeção Técnica Eventual (item 3, fls. 254/258):

*- Município de Brotas:*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

- PN do km 190 + 414 m: estrada rural municipal sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente, Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

- PN do km 194 + 957 m: estrada rural particular - acesso a Usina, sem pavimentação, circulação baixa; Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária - apenas placa Buzine, em mau estado; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

- PN do km 196 + 937 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação muito baixa; Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

- PN do km 199 + 558 m: estrada rural sem pavimentação, circulação baixa; Sinalização da PN fora de norma, em estado regular; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária existente, precária; Visibilidade razoável;

- PN do km 199 + 847 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação muito baixa; Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

- PN do km 201 + 518 m: desativada;

**- Município de Torrinha:**

- PN do km 224 + 335 m: estrada rural particular sem pavimentação, circulação baixa (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

- PN do km 227 + 600 m: PN clandestina - zona urbana; circulação baixa, visibilidade ruim;

- PN do km 227 + 731 m: pátio de cruzamento (duas linhas) X Via municipal pavimentada, circulação média - veículos e pedestres; Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária Vertical existente, precária, sem redução de velocidade, Sinalização Horizontal inexistente; Visibilidade ruim - existência de construções nas esquinas da PN;

- PN do km 234 + 496 m: estrada rural municipal sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária - apenas placa Buzine, em mau estado; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável;

**- Município de Dois Córregos:**

- PN do km 240 + 422 m: estrada rural particular sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária - apenas placa Apite; Sinalização Rodoviária precária e mal posicionada; Visibilidade razoável;

- PN do km 242 + 987 m: estrada rural particular sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária - apenas placa Buzine, em mau estado; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;



## PODER JUDICIÁRIO JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO

• PN do km 251 + 018 m: pátio de cruzamento (três linhas) X Via municipal pavimentada, circulação média - veículos e pedestres; Sinalização da PN em mau estado, cancelas e sonora/luminosa desativadas; Sinalização Ferroviária - apenas placa VMA 45 km/h; Sinalização Rodoviária Vertical inexistente, sem redução de velocidade, Sinalização Horizontal inexistente; Visibilidade ruim - existência de construções nas esquinas da PN;

• PN do km 252 + 095 m: pátio de cruzamento (três linhas) X Via municipal pavimentada, circulação média - veículos e pedestres; Sinalização da PN em mau estado, cancelas e sonora/luminosa desativadas; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária Vertical inexistente, sem redução de velocidade, Sinalização Horizontal inexistente; Visibilidade razoável - existência de construções nas esquinas da PN;

• PN do km 252 + 102 m: desativada;

• PN do km 253 + 700 m: PN de pedestres clandestina - zona urbana, visibilidade ruim;

• PN do km 254 + 543 m: PN pedestres desativada;

• PN do km 254 + 935 m: estrada rural municipal, pavimentada apenas na PN, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade boa;

• PN do km 256 + 917 m: desativada;

• PN do km 266 + 057 m: desativada;

• PN do km 267 + 048 m: estrada rural particular - acesso à Fazenda, sem pavimentação, circulação muito baixa; Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária apenas placa Buzine, em mau estado; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

### - Município de Jaú:

• PN do km 271 + 457 m: estrada rural particular - carreiro de canavial, sem pavimentação, circulação muito baixa; Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 272 + 621 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação muito baixa; Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 275 + 100 m: PN de pedestres clandestina - zona urbana - entrada do pátio de Jaú, visibilidade ruim;

• PN do km 276 + 289 m: pátio de cruzamento (duas linhas) X Via municipal pavimentada, circulação média - veículos e pedestres; Sinalização da PN em estado regular - falta manutenção; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária Vertical existente, insuficiente, mal posicionada, baixa visibilidade, sem redução de velocidade; Sinalização Rodoviária Horizontal existente, desgastada - falta manutenção; Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes da faixa de domínio ferroviária;

• PN do km 280 + 285 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 280 + 860 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

• PN do km 281 + 952 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação baixa (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 282 + 816 m: estrada rural municipal, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária - apenas placa Apite; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade boa;

• PN do km 283 + 019 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação baixa (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 283 + 173 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN inexistente; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 283 + 954 m: estrada rural municipal, pavimentada - rodovia vicinal (acesso ao Distrito de Potunduva), circulação intensa de todo tipo de veículos (inclusive coletivos); Sinalização da PN em estado regular, baixa visibilidade, cancelas e sonora/luminosa desativadas; Sinalização Ferroviária - apenas placa Apite, encoberta pelo capim; Sinalização Rodoviária Vertical foi readequada, redução de velocidade insuficiente (40 km/h), Sinalização Horizontal ineficiente, fora das normas; Visibilidade ruim - ferrovia em corte do terraço e existência de plantações e árvores nas esquinas da PN - a visibilidade pode ser melhorada com o corte das árvores (espécies exóticas sem valor), rebaixamento do talude encoberto por plantação de cana, e por roçadas mais freqüentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 285 + 492 m: estrada rural municipal, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável;

• PN do km 285 + 985 m: estrada rural municipal, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade razoável;

• PN do km 286 + 264 m: desativada;

• PN do km 287 + 147 m: desativada;

• PN do km 287 + 772 m: desativada;

• PN do km 288 + 247 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN inexistente; Sinalização Ferroviária inexistente; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes da faixa de domínio ferroviária;

• PN do km 289 + 210 m: PN de pedestres - zona urbana Distrito de Potunduva; Sinalização da PN inexistente; Sinalização Ferroviária inexistente; visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes da faixa de domínio ferroviária;

• PN do km 290 + 214 m: estrada rural particular - acesso a Fazenda, sem pavimentação, circulação média (caminhões); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado; Sinalização Ferroviária - apenas placa Apite; Sinalização Rodoviária inexistente; Visibilidade ruim - pode ser melhorada por roçadas mais freqüentes da faixa de domínio ferroviária;



## PODER JUDICIÁRIO JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO

• PN do km 291 + 447 m: estrada rural municipal, pavimentada - rodovia vicinal (acesso ao Distrito de Potunduva) a partir da SP 225, circulação intensa de todo tipo de veículos (inclusive coletivos); Sinalização da PN fora de norma e em mau estado, cancelas e sonora/luminosa desativadas; Sinalização Ferroviária - apenas placa Apite; Sinalização Rodoviária Vertical insuficiente (inexistente no lado Potunduva), sem redução de velocidade (60 km/h) - trecho em declive e em curva, Sinalização Horizontal insuficiente (inexistente no lado Potunduva), ineficiente e fora das normas; Visibilidade ruim - ferrovia e rodovia em cortes do terrapleno e existência de árvores e moitas altas de capim nas esquinas da PN - a visibilidade pode ser melhorada com o corte das árvores (espécies exóticas sem valor), rebaixamento do talude, e por erradicação das moitas de capim existentes nas faixas de domínio rodoviária e ferroviária.

A partir dos registros da inspeção, a ANTT discriminou as passagens em nível em que as condições de segurança foram consideradas **críticas**. No Relatório, ressaltou-se que, embora o nível de circulação ferroviária nos mencionados trechos estivesse abaixo do normal – média de dois trens/dia, a criticidade destas passagens em nível foi determinada pelo nível de circulação rodoviária, pela inexistência de sinalização mínima e/ou pelas más condições de visibilidade.

Segue abaixo o trecho do mencionado relatório em que são apontadas as passagens em nível que necessitam de **providências urgentes** para adequarem-se às condições de segurança (item 4.1, fls. 258/259):

### - **Município de Brotas:**

• PN do km 190 + 414 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária; Roçada das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

### - **Município de Torrinha**

• PN do km 227 + 600 m: regularização ou erradicação de PN clandestina;  
• PN do km 227 + 731 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária Vertical - redução de velocidade (20 km/h), Sinalização Rodoviária Horizontal;

### - **Município de Dois Córregos**

• PN do km 242 + 987 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária; Roçada das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 251 + 018 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária Vertical - redução de velocidade (20 km/h), Sinalização Rodoviária Horizontal;

• PN do km 252 + 095 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária Vertical - redução de velocidade (20 km/h), Sinalização Rodoviária Horizontal;

• PN do km 253 + 700 m: regularização ou erradicação de PN clandestina;

### - **Município de Jaú:**

• PN do km 275 + 100 m: regularização ou erradicação de PN clandestina;



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

• PN do km 276 + 289 m: Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária Vertical - redução de velocidade (20 km/h), Sinalização Rodoviária Horizontal - implantação; Roçada da faixa de domínio ferroviária - erradicação de moitas de capim;

• PN do km 283 + 954 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária Vertical - redução de velocidade (20 km/h); Sinalização Rodoviária Horizontal - readequação e manutenção; Melhoria da visibilidade com o corte das árvores (espécies exóticas sem valor), rebaixamento do talude encoberto por plantação de cana, e por roçadas mais frequentes das faixas de domínio rodoviária e ferroviária;

• PN do km 288 + 247 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária; Roçada da faixa de domínio ferroviária - erradicação de moitas de capim;

• PN do km 289 + 210 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Roçada da faixa de domínio ferroviária - erradicação de moitas de capim;

• PN do km 290 + 214 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária; Roçada da faixa de domínio ferroviária - erradicação de moitas de capim;

• PN do km 291 + 447 m: Sinalização da PN; Sinalização Ferroviária; Sinalização Rodoviária Vertical - redução de velocidade (20 km/h); Sinalização Rodoviária Horizontal - implantação e adequação; Melhoria da visibilidade com o corte das árvores (espécies exóticas sem valor) e erradicação das moitas de capim das faixas de domínio ferroviária e rodoviária.

Oportuno consignar que a ANTT ressaltou que a segurança operacional das passagens em nível necessita ser revisada em sua integralidade, com a readequação dos elementos protetivos existentes e com a implantação de novos elementos protetivos.

Salientou, outrossim, que para a obtenção de condições seguras ao trânsito de pessoas e veículos rodoviários e ao tráfego de veículos ferroviários em passagens em nível é fundamental a consideração de que os elementos de proteção normatizados devem ser implantados de acordo com as condições específicas de cada passagem em nível e que apenas o seu funcionamento conjunto, aliado à manutenção de boas condições de visibilidade no local é que pode dar segurança aos usuários.

A partir das deficiências registradas na inspeção do trecho, a ANTT indicou como providências necessárias à adequação das passagens em nível (itens 4.2, fls. 259/260, e item 5.1, fls. 261/262):

I – Readequar, substituir e/ou implantar a Sinalização das PNs.

Neste ponto, a ANTT, referindo-se ao disposto no art. 4º, inciso I<sup>2</sup>, do Regulamento dos Transportes Ferroviários, consignou

<sup>2</sup> Decreto nº 1832/1996, Art. 4º. “As Administrações Ferroviárias ficam sujeitas à supervisão e à fiscalização do Ministério dos Transportes, na forma deste Regulamento e da legislação vigente, e deverão: I – Cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas”.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

que a concessionária, em conjunto com as Prefeituras dos Municípios de Brotas, Torrinha, Dois Córregos e Jaú, deve realizar uma análise de cada uma das passagens em nível indicadas no Relatório, identificando a responsabilidade administrativa pela via rodoviária incidente e a data aproximada da abertura do cruzamento rodoferroviário. Esclareceu que, a partir deste levantamento, será possível estabelecer a responsabilidade pelos encargos financeiros decorrentes da adequação da Sinalização das PN's.

II – Substituir e/ou implantar a Sinalização Ferroviária Auxiliar de Placas nos segmentos ferroviários adjacentes a área das PNs.

A ANTT aduziu que a empresa concessionária não se isenta desta responsabilidade em razão do previsto na norma RFFSA NE 4-701 – Sinalização Ferroviária Auxiliar de Placas, porquanto: *a) o computador de bordo de locomotivas não está disponível em todos os veículos ferroviários. Equipamentos de manutenção de Via, Autos de Linha, veículos de inspeção, etc., não estão integralmente dotados de CBL; b) é sinalização voltada aos condutores de veículos que transitam na via ferroviária, complementar à sinalização recebida no computador de bordo (CBL) do veículo ferroviário ou substitutiva desta, quando de sua indisponibilidade, funcionando como alternativa a falhas. Ou seja, é uma sinalização imprescindível como alternativa segura; c) uma vez que dentre as obrigações contratuais da concessionária está a de 'cumprir as normas aplicáveis à ferrovia' e não tendo sido publicada nenhuma Resolução da ANTT substitutiva ou complementar às Normas Técnicas da RFFSA – Rede Ferroviária Federal aplicáveis à Segurança das Operações Ferroviárias, e vigentes à época da Contratação, é incabível a mesma descumprir as normas relativas a sinalização ferroviária, introduzindo simplificações não reconhecidas pela Agência, e adotando-as em um trecho sujeito ao tráfego de composições de outras Concessionárias em direito de passagem.*

III – Readequar, substituir e/ou implantar a Sinalização Rodoviária, inclusive a Sinalização Rodoviária Horizontal nas vias pavimentadas, nos segmentos rodoviários adjacentes a área das PNs;

A ANTT registrou que em todas as passagens em nível inspecionadas inexistente ou há sinalização rodoviária específica inadequada nos segmentos rodoviários adjacentes.

Consoante a ANTT, a responsabilidade pela especificação da sinalização rodoviária, que deve ser realizada em conformidade com o CTB e as normas do DNIT de sinalização de rodovias rurais, e pela execução de sua implantação, é do órgão (municipal, estadual ou federal) que administra a via rodoviária incidente no cruzamento. A partir do levantamento de circunscrição administrativa, referido no item I, será possível estabelecer esta responsabilidade, bem como pelos encargos financeiros decorrentes da adequação da Sinalização Rodoviária.

IV – Executar melhorias nas condições de visibilidade das PNs, de modo permanente, com a remoção de obstáculos visuais e a



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL - SEÇÃO DE SÃO PAULO**

erradicação de vegetação excessiva das faixas de domínio ferroviárias e rodoviárias adjacentes a área de cada PN.

Segundo a ANTT, estas providências devem acontecer em 02 (dois) momentos diferentes. De imediato, a remoção de obstáculos visuais e a erradicação de vegetação excessiva, por corte de árvores e arrancamento de touceiras de capim em um raio mínimo de 50 (cinquenta) metros a partir do centro da passagem em nível, é imprescindível para a segurança operacional. De modo continuado e periódico, deve ser realizada a manutenção destas áreas das faixas de domínio rodoviária e ferroviária livres de obstáculos e vegetação. Tal responsabilidade na faixa de domínio ferroviária fora atribuída pela ANTT à Concessionária Ferroviária.

A partir do levantamento de circunscrição administrativa, referido no item I, a ANTT esclareceu que será possível estabelecer a responsabilidade pela execução destas providências na faixa de domínio rodoviária.

A ANTT atestou, outrossim, que é necessário que as duas Administradoras, das faixas de domínio rodoviária e ferroviária, alterem o método e a periodicidade desta manutenção para obter resultados eficazes, substituindo a simples "roçada" efetuada sem periodicidade pela erradicação das touceiras e pela capina química com periodicidade de 06 (seis) meses.

Ao final, a ANTT notificou a concessionária para: a) imediatamente, e com prazo de conclusão até 28/02/2011, tomasse as providências discriminadas nos itens II e IV acima como de sua responsabilidade exclusiva, reduzindo as condições de insegurança operacional nas PN's apontadas como em estado crítico; b) até 31/03/2011, realizasse as providências discriminadas nos itens II e IV como de sua responsabilidade exclusiva, reduzindo as condições de insegurança operacional existentes em todas as PN's no segmento ferroviário que atravessa do Município de Brotas ao Município de Jaú; c) até 30/04/2011, adotasse as providências discriminadas nos itens I, III e IV acima, como de co-responsabilidade da concessionária, acionando os responsáveis pela Administração da via rodoviária incidente em cada cruzamento rodoferroviário, de modo cooperativo ou por via judicial, e produzindo uma Programação de Obras e Serviços para ser executada em todas as PN's no segmento ferroviário que atravessa do Município de Brotas ao Município de Jaú, de modo a adequá-las plenamente a condições seguras ao trânsito de pessoas e veículos rodoviários e ao tráfego de veículos ferroviários, conforme estabelecido. Advertiu-se, ainda, que a Programação de Obras e Serviços, após a aprovação da Agência, deveria ser executada em um prazo máximo de 90 (noventa) dias.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

Diante das constatações da ANTT, este *Parquet* expediu ofício à ALL indagando se a empresa estava atendendo as determinações apontadas pela ANTT, e à Prefeitura Municipal a fim de que informasse eventuais avanços nas tratativas junto à empresa América Latina Logística para a adoção das medidas recomendadas necessárias para prover de segurança a passagem em nível existente na Estrada Vicinal José Maria Verdini (fls. 277/278).

Respondendo à solicitação Ministerial, a Prefeitura Municipal de Jaú/SP informou que, com exceção da medida de revisão da sinalização horizontal e vertical recomendada pela ANTT, as demais recomendações seriam executadas conforme as orientações da ANTT “*o mais breve possível*”. Informou, outrossim, a realização de estudos para implantação de dispositivo viário na Estrada Vicinal José Maria Verdini (fls. 281/287).

A ALL - Malha Paulista, por sua vez, em ofício datado de 20.04.2011, informou que estava programando reuniões que seriam realizadas na primeira quinzena de maio/2011 com os municípios envolvidos a fim de tratar da sinalização das passagens em nível (fls. 293).

Expediu-se, então, novo ofício à ALL indagando se foram realizadas as reuniões mencionadas com os municípios (fl. 295).

Em resposta, datada de 10 de junho de 2011 (fls. 300), a ALL - Malha Paulista informou estar realizando o levantamento sobre as necessidades de cada passagem em nível localizada no trecho Itirapina – Bauru e que, após, iria definir junto aos municípios as providências a serem adotadas na medida de suas responsabilidades.

Resta claro que as posturas até então adotadas pela Prefeitura Municipal de Jaú/SP e pela ALL **não** atingiram o escopo de sanar as irregularidades constatadas na passagem em nível existente na vicinal José Maria Verdini, km 283 + 942. Ressalte-se que, malgrado a ANTT tenha considerado como atendidas as obrigações por parte da ALL (fl. 155), verifica-se que a empresa concessionária teria se quedado inerte em prestar apoio técnico à Prefeitura de Jaú necessário à execução das providências de atribuição da última, obrigação inerente à sua condição de empresa concessionária do serviço público em razão de envolver um cruzamento rodoferroviário, bem como decorrente do convênio firmado entre a extinta FEPASA e a Prefeitura de Jaú.

Ademais, como mencionado, se não bastasse a ausência de segurança e adequada manutenção da referida passagem em nível, o mais grave é que a ANTT apontou a existência de outras passagens em nível igualmente fora das condições adequadas de segurança, **sendo 05 (cinco) localizadas em Brotas, 04 (quatro) em Torrinha,**



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL - SEÇÃO DE SÃO PAULO**

**07 (sete) em Dois Córregos e 17 (dezesete) em Jaú, estando 14 (catorze) delas em estado crítico,** necessitando de providências urgentes por parte da empresa concessionária e das prefeituras respectivas para provê-las de condições mínimas de segurança.

Ainda que tratativas possam estar em curso, a realidade é que pouca ou quase nenhuma medida eficaz fora adotada para corrigir as deficiências, sendo que estas peças informativas tramitam há mais de 02 (dois anos). Não há evidências que a passagem de nível relativa à Estrada Vicinal José Maria Verdini, que também dera origem à investigação, fora adequada às condições necessárias de segurança, mesmo diante de recomendação deste *Parquet*, permitindo-se a ilação de que as demais também não terão a necessária adequação. Caso não haja decisão judicial estabelecendo obrigação para a adoção de medidas, certamente os municípios aduzirão que a concessionária está omissa e vice-versa, sem que haja resolução concreta dos problemas apontados, trazendo dano ao interesse público.

De fato, os problemas com as passagens em nível não são recentes e, mesmo assim, providências eficazes para afastar os riscos não foram adotadas, mesmo diante da gravidade dos apontamentos da ANTT. Mesmo vencido o prazo (30/04/2011, fls. 274) para a Programação das Obras e Serviços, estabelecido na notificação extrajudicial da Agência, ao que se observa a Concessionária ainda estaria fazendo levantamentos das necessidades das passagens em nível.

Por fim, insta registrar que a finalidade da adequação e implementação dos elementos protetivos indicados pela ANTT nas passagens em nível é impedir a transposição da linha férrea por veículos e pedestres no momento da aproximação dos trens, evitando, por consequência, colisões e atropelamentos que possam resultar em vítimas fatais ou com gravíssimas lesões, além dos inevitáveis danos materiais, com sérios prejuízos não só para os envolvidos como também para toda a coletividade. Além disso, não se há de olvidar os possíveis descarrilhamentos e acidentes de grandes proporções que podem envolver um número elevado de pessoas e gerar consequências incalculáveis.

Nesse diapasão e em virtude a insustentabilidade da situação fática ora narrada, exsurge, de modo claro, a responsabilidade dos requeridos **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A., ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.** e dos **MUNICÍPIOS DE JAÚ, BROTAS, TORRINHA e DOIS CÓRREGOS** em efetivarem as obras necessárias a sanar deficiências aquilatadas, no âmbito de suas atribuições.”



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL - SEÇÃO DE SÃO PAULO**



Como se vê, os fatos são gravíssimos. Apurou-se na investigação (autos apensos) que as empresas rés não apenas descumprem os termos da concessão, mas cometem a ousadia de descumprirem regras mínimas de segurança, colocando a população próxima dos trilhos em risco grave.

Outras ações civis públicas foram movidas e sentenças foram proferidas, mas ao que consta o descumprimento dos seus termos é um comportamento padrão das empresas rés, muitíssimo deploravelmente.

Ao que parece, as empresas concessionárias fizeram um cálculo para aferir os lucros, de modo que lhes vale a pena explorar a atividade econômica descumprindo leis e sentenças, pois a morosidade do Poder Judiciário, as sanções legais previstas e os valores irrisórios das multas fazem com que tal comportamento nefasto seja proveitoso às empresas rés.

E o marasmo verificado na gestão da situação pelos administradores responsáveis dos Municípios – tecnicamente qualificada de omissão administrativa – contribui para o descalabro, de modo que devem também os entes públicos agirem para a solução das pendências de segurança, sob pena inclusive de serem **responsabilizados criminalmente**, nos termos do artigo 13, *caput* e §§ do Código Penal.

O conteúdo das investigações levadas a efeito pelo Ministério Público Federal revela situação jurídica muito além do mero *fumus boni juris*, pois patenteado, com meridiana clareza, a prova inequívoca do direito evocado.

Nesse diapasão, a manifestação inicial do Dr. Procurador da República:

“Estabelecidas a legitimidade, a competência e a situação fática, passa-se à análise dos fundamentos jurídicos, que demonstrarão, de modo inexorável, a pertinência da presente ação e a imprescindibilidade da concessão das medidas pleiteadas para a efetiva tutela dos direitos veiculados e garantias constitucionalmente assegurados ao jurisdicionado.

Preliminarmente, oportuno consignar a origem constitucional, explícita e implícita, dos direitos e princípios violados ou sob ameaça de violação no caso vertente, notadamente, os direitos



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

à vida, à segurança (CF, art. 5º, *caput*<sup>3</sup>); os princípios da supremacia do interesse público, da proteção, da indisponibilidade e da continuidade do serviço público.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 27.09.1997), em seu Anexo I, define passagem em nível como sendo “*todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria*”.

Note-se que, desde o Regulamento da Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro, aprovado pelo Decreto nº 2.089, de 18.01.1963, e, posteriormente revogado pelo Decreto nº 90.959, de 14.02.1985, por sua vez revogado pelo Decreto nº 1.832, de 04.03.1996, atual Regulamento dos Transportes Ferroviários, a fim de não impedir a travessia das linhas das estradas de ferro e proporcionar a segurança adequada ao tráfego de veículos e trens, havia a previsão da existência de passagens em nível nos cruzamentos entre as estradas de ferro e as vias públicas, sendo a regra a passagem em nível inferior ou superior, com dimensões e características adequadas às necessidades da circulação (art. 12<sup>4</sup>).

No mesmo sentido, o atual Regulamento dos Transportes Ferroviários, Decreto nº 1.832, de 04.03.1996, dispõe:

*“Art. 10. A Administração Ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias, anterior ou posteriormente estabelecidas, devendo os pontos de cruzamento ser fixados pela Administração Ferroviária, tendo em vista a segurança do tráfego e observadas as normas e a legislação vigentes.*

*§ 3º A Administração Ferroviária não poderá deixar isoladas, sem possibilidade de acesso, partes do terreno atravessado por suas linhas.*

*§ 4º O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local”.* GRIFEI

A despeito de dispor o §4º, do referido dispositivo legal, que o responsável pela execução da via mais recente assumirá os

3

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

4

Art. 12, do Decreto nº 2.089, de 18.01.1963. *As estradas de ferro não poderão impedir a travessia de suas linhas por vias públicas, anterior ou posteriormente estabelecidas, nem tampouco seu entroncamento com outra via férrea, desde que seja devidamente preservada a segurança do tráfego, observadas as disposições deste Regulamento e instruções baixadas pelo poder competente. § 1º O cruzamento com vias públicas ou outras ferrovias far-se-á em passagem inferior ou superior, com dimensões e características adequadas às necessidades da circulação. § 2º Só excepcionalmente se admitirá cruzamento em nível, mediante prévia autorização do D.N.E.F. e adoção de medidas que garantam a plena segurança do tráfego, em ambas as vias, notadamente as previstas pelas normas expedidas ou recomendadas pelo D.N.E.F. (...) grifos nosso.*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**



encargos decorrentes das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação do local, o certo é que, **independentemente de se identificar, com precisão, o responsável pela execução da via mais recente, a legitimidade para realização das obras alusivas à adequação das passagens em nível é tanto dos municípios quanto das empresas rês**, havendo, *in casu*, notória corresponsabilidade.

Ao que se observa, o referido dispositivo diz respeito à sinalização da passagem em nível, que não se confunde com a sinalização rodoviária. Ou seja, a sinalização da PN caberia ao responsável pela via mais recente, podendo ser da concessionária ou do responsável pela rodovia, dependendo o que foi implementado antes. Seja como for, como já expresse, a obrigação deve caber a ambos, mormente quando haja omissão, o que se evidencia nestes autos. Quanto à sinalização rodoviária, cabe à administradora da via respectiva.

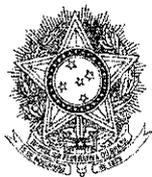
Ainda que o Relatório de Inspeção Técnica da ANTT tenha mencionado a necessidade de uma análise da responsabilidade administrativa pela via rodoviária incidente (itens 5.1.I e 5.1.III) e a data aproximada da abertura do cruzamento rodoferroviário em cada passagem em nível (item 5.1.I), observa-se que, no caso destes autos, deve ser considerada a responsabilidade dos municípios pela sinalização rodoviária no que toca às vias incidentes, já que se deduz que todas estariam em área de administração municipal.

Ademais, existe interesse local nas passagens em nível inspecionadas, sendo que, mesmo que caiba, eventualmente, a obrigação de adequação a órgão estadual ou federal, devem os municípios executar as obras e serviços devidos, sem prejuízo de eventual ação de regresso. Ante a clara omissão de eventual outro responsável, cabe aos municípios tutelarem o interesse de seus municípios, até porque direitos tutelados são de competência administrativa comum.

Quanto às estradas rurais particulares, sem prejuízo de responsabilidade de ordem regressiva de natureza financeira, a circunscrição também deve ser considerada municipal (sinalização rodoviária), ante o interesse público e social que norteia a segurança do tráfego ferroviário, até porque parece inadequado que tais estradas sejam privadas.

Ainda no que tange à responsabilidade do Município, o Código de Trânsito Brasileiro, em seus artigos 24, incisos I e III, e 90, §§1º e 2º, prevê como sua atribuição a sinalização das vias públicas sob sua circunscrição:





**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**



da **CONCESSÃO** e para a operação e a manutenção dos ativos a ela vinculados (cláusula 5.2).

Observem-se, ainda, na Cláusula 9.1, as seguintes obrigações da empresa concessionária: **manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço adequado (item III); prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (item VIII); cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia (item IX); promover a reposição de equipamentos e outros bens vinculados à concessão, mediante aquisição, recuperação ou substituição por outro equivalente, de forma a assegurar a prestação do serviço adequado (...) (item X); pagar indenizações decorrentes da execução de obras, serviços e atividades necessárias à exploração da CONCESSÃO (item XI); manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor (item XXIII); cumprir e fazer cumprir o Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996 (item XXXI). Vide fls. 316/319.**

Acerca dos deveres insitos às empresas concessionárias, preleciona José dos Santos Carvalho Filho<sup>6</sup>:

*“Sendo o executor do serviço delegado, o concessionário, da mesma forma que o concedente, recebeu alguns encargos legais. Tais encargos não podem deixar de ser cumpridos pelo concessionário. Cuida-se de obrigações legais, de modo que sua inobservância provoca inadimplemento contratual, podendo o concessionário sofrer vários tipos de penalização, como multas, intervenção no serviço e extinção da concessão.*

(...)

*O alvo mais importante da concessão é, de fato, a prestação de serviço adequado. A matéria não é apenas legal, mas, ao contrário, está prevista na Constituição. Com efeito, ao prever a lei disciplinadora do regime de concessões e permissões, a Lei Maior impôs expressamente que deveria ela dispor sobre a obrigação de manter serviço adequado.*

(...)

*A continuidade do serviço é dos mais importantes princípios regedores das concessões. Todos sabemos que podem alcançar cifras vultosas os prejuízos causados pela interrupção de serviços, bastando que nos lembremos de atividades essenciais à coletividade (...)” - grifos acrescidos*

A título de exemplo da corresponsabilidade entre a concessionária da rede ferroviária e a municipalidade, mencione-se o convênio celebrado entre a extinta FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. e a Prefeitura Municipal de Jaú “para a regularização e uso das

<sup>6</sup> Manual de Direito Administrativo. 23ª ed., 2ª Tiragem, Rio de Janeiro: Lumen Juris. 2010. pg. 429-430.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

*passagens de nível públicas dentro dos limites do Município” de fls. 29/33, de 11 de março de 1992.*

Nos termos do referido convênio, as despesas decorrentes da efetivação das medidas necessárias à regularização e uso das passagens em nível correm por conta da Prefeitura, ao menos em sua maioria, a qual, dentre outras obrigações, detém a atribuição de instalar e manter toda a sinalização rodoviária e dispositivos de redução de velocidade, pavimentar as passagens em nível etc (Cláusula 3). Compete à concessionária, por outro lado, prestar assessoria técnica ao município na concretização de tais providências, como, por exemplo, fornecer os projetos de sinalização rodoviária, indicar firmas especializadas na manutenção das cancelas, prestando suporte técnico na especificação do contrato a ser firmado, nos materiais a serem empregados e na fiscalização da correta manutenção dos equipamentos etc (Cláusula 2).

De se ver, portanto, que as empresas concessionárias e os municípios, de uma forma ou de outra, estão diretamente relacionados com as consequências advindas da exploração do serviço de transporte ferroviário de cargas, notadamente quanto à segurança que tal atividade exige, e assim, não há como fugirem de suas obrigações.

As providências buscadas com a presente ação estão a exigir a participação de todos os requeridos em sua implantação, haja vista a necessidade de intervenções técnicas para a realização de obras e instalação de equipamentos tanto na parte ocupada pela ferrovia quanto nas vias que fazem parte dos cruzamentos em nível.

Oportuno referir, ainda, que tal tema já foi enfrentado pelo E. Tribunal Regional Federal da 4ª Região, por ocasião do julgamento da apelação na Ação Civil Pública nº 2002.71.03.001365-4, proposta pelos Ministério Público Federal e Estadual oficiantes no Município de Uruguaiana/RS, com fatos similares aos objetos da presente ação. Abaixo segue transcrita a ementa do julgado, *in verbis*:

*AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PASSAGEM DE TREM. LOCAL HABITADO. DANO AMBIENTAL. DANO MORA.*

*“Os encargos pela construção, manutenção e segurança são de responsabilidade de quem executou a via mais recente. A ré que se locupleta diretamente com os ganhos econômicos da atividade causadora do risco. Assim, é legítimo, juridicamente, exigir-se desta as providências necessárias à segurança do serviço prestado. É que cabe à prestadora do serviço zelar pela segurança deste a terceiros. Daí, a Administração Ferroviária deveria exigir que o Município cumprisse com o que a lei lhe impôs, e se não exigiu, então cabe a ela executar tais obras e instalar os equipamentos de segurança necessários para tornar segura a prestação do serviço público que executada, ainda que vá, depois, ressarcir-se do primeiro responsável.*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

*O que não pode é a população ser submetida ao eterno aguardo da iniciativa voluntária do Município ou da Administração Ferroviária para a adoção de medidas de segurança, exposta aos riscos gerados pelo serviço que a ré presta, e com o qual tem lucro.*

*Ou seja, o fato de que a ré, ao explorar a linha férrea, cria, ou pelo menos perpetua, o risco e obtém lucro já é suficiente para que seja compelida a adotar medidas de segurança, ainda que vá, depois, ressarcir-se contra outrem, seja a União ou o Município.*

*O direito à segurança é direito fundamental tutelado pela Constituição Federal, ao que se soma a exigência infraconstitucional no sentido de que a prestação do serviço público concedido deve atender ao regulamento e às cláusulas contratuais estabelecidas, sendo que artigo 6º da Lei nº 8.987/95 reconhece como serviço adequado aquele que satisfaz, entre outras condições exigidas, a segurança, não havendo espaço para que a ré tente se eximir da obrigação de tornar a prestação do serviço de transporte ferroviário seguro.*

*Merecem provimento os pedidos constantes na petição inicial quanto à realização de obras e instalação de equipamentos de segurança. Bem assim a limitação de velocidade das composições ferroviárias aos 20 Km/h. Da mesma forma e pela mesma linha lógica, a manutenção do leito da linha ferroviária para garantir adequados níveis de segurança.*

*E não existe lei federal que, ao dispor sobre trânsito ou transporte, assegure aos transportadores ferroviários o direito de transitar em qualquer lugar e a qualquer hora insuscetíveis a qualquer limitação, donde a norma municipal não colide, sequer indiretamente, com qualquer norma federal.*

*E, reitero, não se pode olvidar que o trânsito de trens por dentro da cidade, em horário de repouso, gera poluição sonora prejudicial à população, resultando caracterizado o interesse local.*

*E, reitero também, aos Municípios, em competência comum com os demais entes federados, cumpre "proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas" (art. 23, VI, da CF). E a exigência de respeito a níveis máximos de ruídos é forma utilizada pela Administração para garantir condições adequadas ao sossego e por consequência à saúde pública no Município, ou seja, proteção dos seus municípios diante de eventual risco de comprometimento do meio ambiente local.*

*Portanto, os trens da autora devem transitar dentro do horário permitido para os níveis de ruído que produzem.*

*Deste modo, concluo que a ação tem procedência no que respeita à obrigação de não fazer, uma vez que restou provada a ocorrência de poluição sonora em níveis superiores aos permitidos por lei, consoante o laudo técnico da Patrulha Ambiental, corroborado pelo depoimento das testemunhas inquiridas, caracterizando o evento danoso a ser coibido.*

*Assim impõe-se, neste passo, restringir o trânsito de composições ferroviárias aos horários compatíveis com a Lei Municipal 1970/88, no que diz com os níveis de ruído. E ao caso incidem as normas dos arts. 237 e 239, V, da referida lei, pelo que tenho que resta vedado o trânsito das composições ferroviárias fora do horário compreendido entre das 06h às 20h, independentemente do dia da semana". (GRIFEI)*

(APELAÇÃO CÍVEL Nº 2002.71.03.001365-4/RS, RELATOR : Juiz Federal JOÃO PEDRO GEBRAN NETO , REL. ACÓRDÃO : Des. Federal MARIA LÚCIA LUZ LEIRIA, APELANTE : ALL AMERICA LATINA LOGISTICA DO BRASIL S/A, APELADOS: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL E MINISTERIO PUBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL)

No mesmo sentido, o Colendo Superior Tribunal de Justiça já decidiu:

*"RESPONSABILIDADE CIVIL EXTRACONTRATUAL. ESTRADA DE FERRO. PASSAGEM DE NÍVEL. ACIDENTE COM ÔNIBUS. DANOS MATERIAIS E MORAIS. DECRETO N. 1.832/96. SINALIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS FERROVIÁRIOS.*

*1. O § 4º do art. 10 do Decreto n. 1.832/96 estabelece que o encargo de executar obras de segurança nos cruzamentos em ferrovias é do construtor mais recente, determinando que sejam feitas às suas expensas. Entretanto, esse dispositivo não comporta interpretação de que a obrigação de fiscalização e manutenção dos sistemas de segurança sejam*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

transmitidos ao construtor nem elide a responsabilidade da empresa que explora as linhas ferroviárias em relação aos acidentes ocorridos nas ferrovias.

2. Colisão entre trem e ônibus escolar em passagem de nível que, embora ocasionada por imprudência do motorista do ônibus, poderia ter sido evitada se no local houvesse sinalização adequada, impõe também à concessionária de transporte ferroviário a responsabilidade civil perante terceiro prejudicado, uma vez que a sinalização de ferrovias relaciona-se com o negócio de exploração de transporte ferroviário.

3. Recurso especial não-provido.”

(REsp 633.036/MG, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, SEGUNDA TURMA, julgado em 26/09/2006, DJ 23/10/2006 p. 289) – grifos acrescentados

Não obstante todas as regras, direitos e obrigações que cercam a referida prestação do serviço de transportes ferroviários, restou devidamente demonstrado que as requeridas não vêm cumprindo as suas obrigações e, em decorrência desta omissão inconstitucional e ilegal de autoria dos réus, constatou-se grave risco à vida e à saúde da população que reside nas proximidades da ferrovia e aos veículos e composições ferroviárias que passam pelas passagens em nível objetos da presente ação.

Destarte, imperioso se faz que a omissão e a falta de compromisso dos réus na estrita observância da legalidade e eficiência quanto às condições de segurança da via férrea permanente e das vias rodoviárias incidentes sejam corrigidas por determinação do Poder Judiciário.

Assim, pretende-se com a presente ação obter **tutela inibitória coletiva**, visando, através de determinação judicial, impor obrigações de fazer e não fazer às rés, com o objetivo de tutelar os interesses difusos e coletivos já descritos.

E, para que se possa aquilatar, com precisão, a importância dos direitos veiculados na presente, bem como as técnicas processuais pertinentes a causas deste *jaez*, a seguir faz-se algumas considerações sobre a **tutela inibitória coletiva**.

As hodiernas condições das passagens em nível existentes nos Municípios réus são demasiadamente precárias, conforme aferido no parecer referente à Inspeção Técnica realizada pela ANTT (fls. 249/268), o que coloca em risco direitos irrenunciáveis e fundamentais, mormente o direito à vida, à segurança, à integridade física e à continuidade do serviço público.

Desta forma, faz-se mister a concessão de tutela diferenciada que seja apta a proteger os referidos direitos, encontrando fundamento nas garantias constitucionais do acesso à justiça e da prestação de tutela jurisdicional efetiva.

Exsurge, por conseguinte, um direito fundamental à efetividade da tutela jurisdicional.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**



Ademais, cumpre consignar que a tutela inibitória volta-se contra a probabilidade de ocorrência do ilícito, ainda que se trate de modalidade continuada ou repetida.

*In casu*, vislumbra-se a ocorrência de ato ilícito continuado e que, com o passar do tempo, majora significativamente a probabilidade de ocorrência de acidentes.

Por tal razão, mostra-se mister a concessão de tutela diferenciada, apta a cessar a continuação da situação de insegurança nas passagens em nível, objeto da demanda, com o desiderato de evitar ou diminuir, o quanto possível, a probabilidade de ocorrência de sinistros.

Como consectário do raciocínio que se constrói, tem-se que a tutela inibitória deve ser prestada mediante **imposição de obrigação de fazer**, devendo ser concedida, além de sua modalidade preventiva (inibitória), na forma de **tutela específica** – *in natura* – como corolário dos arts. 461, do CPC, 84, do CDC, e 11, da LACP.

Frise-se que, conforme mencionado no proêmio dos fundamentos jurídicos, a magnitude dos direitos veiculados na demanda, mormente o direito à vida e à segurança (CF, art. 5º, *caput*), devem nortear as premissas interpretativas do caso, dando azo à concessão de tutela diferenciada (específica e inibitória).

Assim, os requeridos devem ser compelidos judicialmente a proceder à adoção efetiva das medidas necessárias a impedir a continuidade da situação ilícita nas passagens em nível, evitando também a iminente e provável ocorrência de ulteriores danos.

Daí porque há necessidade de imposição de obrigação de fazer aos réus, de modo a adequar a situação das passagens em nível às condições de segurança necessária e à legislação pertinente, isto é, praticar as condutas necessárias para cessar a situação deveras precária verificada.

Por derradeiro, há que se esclarecer que a tutela ora pleiteada, caso deferida, somente terá efetividade com a cominação de multa diária pelo seu eventual descumprimento (*astreinte*).

Ora, é cediço que, hodiernamente, sem o auxílio dos meios coercitivos pecuniários pertinentes, a efetividade do provimento jurisdicional é colocada em posição deveras delicada, comprometendo, por conseguinte, o sistema judiciário como um todo.

Vale esclarecer que a multa diária pelo descumprimento de obrigação judicial encontra fundamento no art. 84, § 4º, do CDC, e art. 461, § 4º, do CPC.”

Patenteado, portanto, o **periculum in mora**, representado pelo perigo de dano ao patrimônio e à incolumidade física



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL - SEÇÃO DE SÃO PAULO**

da população, dos trabalhadores e do meio ambiente, urge conceder a **medida liminar**, para que os réus, de forma solidária, realizem obras céleres, visando a sanar as deficiências apontadas pelo *Parquet* Federal, sob pena de multa diária no valor de R\$ 30.000 (trinta mil reais).

Para além, urge registrar que a presente demanda configura causa de competência da Justiça Federal.

Com efeito, a União Federal poderia ser responsabilizada de forma imediata no caso de concessões, permissões ou autorizações catalogadas no art. 21, XII, alínea “d”, da Constituição Federal.

Isso porque no caso de “serviço de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território”, terá a União sua competência exclusiva, não delegável.

Daí a competência desta Justiça Federal, à luz do disposto no artigo 109, I, da Constituição Federal.

No presente caso, muito embora o problema focado na petição inicial configure situação aparentemente de interesse regional, em realidade a exploração da ferrovia decorre de concessão federal.

Ainda à luz do art. 21, XII, “d”, da CF/88, foi celebrado contrato administrativo de concessão entre esse ente federado e a empresa Ferrovias Bandeirantes S.A. – Ferroban, empresa sucedida pela ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A.

Daí se pode inferir que, tratando-se de concessionária de serviço público, agirá a empresa privada concessionária por sua conta e risco, arcando com a responsabilidade objetiva no caso de causar dano ou lesão, material ou moral, a quem quer que seja (artigo 37, § 6º, da Carta Magna).

À vista dessas considerações, surge notória a legitimidade passiva de ambas as empresas réus, já que o Decreto Presidencial de 22/12/98, publicado no Diário Oficial da União de 23/12/98, outorgou a exploração e desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de carga da malha paulista à FERROBAN, atual ALL-Malha Paulista.

Como a empresa re ALL-América Latina Logística S.A. adquiriu o controle acionário indireto da FERROBAN, FERRONORTE E NOVOESTE, também deve figurar no polo passivo desta ACP.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL - SEÇÃO DE SÃO PAULO**



Aplica-se ao caso o disposto no artigo 116, § único, da Lei nº 6.404/76, *in verbis*: “O acionista controlador deve usar o poder com o fim de fazer a companhia realizar o seu objeto e cumprir sua função social, e tem deveres e responsabilidades para com os demais acionistas da empresa, os que nela trabalham e para com a comunidade em que atua, cujos direitos e interesses deve lealmente respeitar e atender.”

Importante é registrar, por outro lado, que a presença das empresas rés no pólo passivo desta ação não exclui, de antemão, eventual apuração de futura e eventual responsabilidade da União, por causa do contrato de concessão.

De fato, em caso de insolvência da empresa concessionária, haverá a responsabilidade subsidiária do ente concedente, consoante a lição de Celso Antonio Bandeira de Mello (Curso de Direito Administrativo, Malheiros, 12ª edição, 2ª Tiragem, pág. 647).

De outra parte, caberia à União intervir na concessão, para assegurar a regularidade do serviço concedido, consoante previsto no art. 38 da Lei nº 8.987/95.

Quanto ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, da mesma forma tem interesse jurídico na presente controvérsia.

Consoante estabelecido no art. 25, IV, da Lei nº 10.233/2001, compete à ANTT fiscalizar o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição de ativos arrendados.

Cabe à ANTT fiscalizar as medidas das empresas rés, além de, no caso de não-implementação do indispensável à segurança, romper o contrato de concessão. Contudo, não foi a ANTT incluída nesta ação como ré.

Quanto à legitimidade do Ministério Público Federal, inexistem dúvidas em face das regras, bastante claras, previstas nos artigos 129, III, da Constituição Federal e 6º, VII, “b” e “d”, da Lei Complementar nº 75/93.

Por todo o exposto, a medida liminar requerida pelo autor deve ser concedida, diante da grave situação vivida pela malha ferroviária na região.

Os requisitos previstos no art. 461, § 3º, do Código de Processo Civil estão presentes na presente hipótese.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

Afigura-se bastante evidente o **justificado receio de ineficácia do provimento final**, dadas as vicissitudes do processo civil brasileiro, onde sobejam recursos e outras providências procrastinatórias de fácil percepção.

As peças informativas que fundamentam a presente ação já tramitam há mais de 02 (dois) anos, sendo que providências eficazes não foram adotadas, nem ao menos na passagem em nível situada na Estrada Vicinal José Maria Verdini, de modo que não há como se presumir ou concluir que os réus irão prover de segurança as demais passagens em nível apontadas pela ANTT como em situação crítica ou inadequada.

De fato, sobejam nos autos anexos do procedimento administrativo provas de que a situação das passagens de nível, nos trechos ora questionados, encontram-se em deplorável estado, colocando em risco de morte de inúmeras pessoas, desde os trabalhadores do sistema ferroviário, até os moradores das regiões limites dos trilhos, passando por toda a coletividade da região.

Por aí se vê que o perigo, causado pela situação débil da malha ferroviária, é bastante sério e pode adquirir grandes proporções, com resultados danosos ao meio ambiente – bem de todos, tutelado no art. 225 da Constituição Federal – sobretudo porque os trens também transportam grande quantidade de combustível.

Enfim, diante da situação de tragédia iminente, patenteada a fumaça do bom direito e o perigo de demora, não há como se negar o pedido de concessão da tutela específica, na forma do artigo 461 e §§ do Código de Processo Civil, devendo ser cominada multa a fim de coibir mais omissões.

Como bem observou o *Parquet* Federal, uma vez concedida em **cognição sumária** a antecipação da tutela pleiteada, faz-se mister a imposição de **multa diária** para eventual descumprimento, com o escopo de dar efetividade ao provimento jurisdicional, cabendo registrar que não há qualquer óbice atinente a sua aplicação contra a Fazenda Pública.

Nesse diapasão:

**“ADMINISTRATIVO. AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. OBRIGAÇÃO DE FAZER. REPARAÇÃO DE RODOVIA FEDERAL. EXISTÊNCIA DE CONTRATO ADMINISTRATIVO. HIPÓTESE EM QUE, SEGUNDO ASSENTOU O TRIBUNAL A QUO, INVIÁVEL A INTEGRAÇÃO À LIDE DA EMPRESA CONTRATADA EM RAZÃO DE O**



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

**PEDIDO DA EXORDIAL SER MAIS EXTENSIVO QUE AS OBRIGAÇÕES CONTRATADAS. REVISÃO DESSE ENTENDIMENTO OBSTADO PELAS SÚMULAS 5 E 7/STJ. NECESSIDADE DE REEXAME FÁTICO PROBATÓRIO E DE INTERPRETAÇÃO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS.**

1. Hipótese em que se alega que a pretensão recursal não demanda exame de provas (óbice da súmula 7 do STJ), na medida em que a discussão recai sobre a pertinência da empresa SBS Engenharia e Construção Ltda. figurar no pólo passivo da presente ação civil pública, por tratar-se de litisconsórcio passivo necessário.

2. Sustenta, também, violação do artigo 535 do Código de Processo Civil, ao argumento de que o Tribunal a quo, embora instado, por diversas vezes, não se manifestou a respeito dos seguintes temas: - (i) ser a sociedade contratada devedora principal das obrigações objeto da ação civil pública, o que justifica a necessidade de formação do litisconsórcio passivo necessário;(ii) a existência de vícios na execução contratual possibilitam a antecipação de tutela na forma de obrigações distintas das contratadas;(iii) a necessidade de ser também citada a empresa Técnica Viária em razão de esta juntamente com a SBS Engenharia e Construção Ltda. comporem o Consórcio Técnico Viária - SBS, contratado pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes- DNIT para realizar serviços emergenciais de manutenção e recuperação da BR-153- o Tribunal a quo não se manifestou a respeito dessas questões, o que configura violação ao artigo 535 do CPC.

3. É pacífica a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que não nega a prestação jurisdicional o acórdão que, mesmo sem ter examinado individualmente cada um dos argumentos trazidos pelo vencido, adota fundamentação suficiente para decidir de modo integral a controvérsia, conforme ocorreu no acórdão em exame, não se podendo cogitar de sua nulidade.

4. O Tribunal a quo, analisando as circunstâncias fático-probatórias dos autos e as cláusulas do contrato estabelecido entre a SBS Engenharia e Construções LTDA e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes- DNIT, entendeu por bem não integrar a referida empresa no pólo passivo da demanda ao argumento de que a obrigação de fazer consistente em realizar obras de recuperação e conservação de rodovia federal é mais abrangente do que foi pactuado no contrato administrativo.

4. A controvérsia foi dirimida à luz do acervo fático-probatório da causa e das cláusulas contratuais, de forma que a análise da pretensão recursal, com a consequente reversão do entendimento exposto pelo Tribunal de origem, exigiria, necessariamente, o reexame de matéria fático-probatória e do contrato administrativo oriundo de licitação, o que encontra óbice nas Súmulas 5 e 7 desta Corte.

5. Agravo regimental não provido”.

(AgRg no REsp 1152734/RS, Rel. Ministro BENEDITO GONÇALVES, PRIMEIRA TURMA, julgado em 10/08/2010, DJe 23/08/2010) – grifos acrescentados

Pelo exposto, **CONCEDO A ANTECIPAÇÃO DA TUTELA ESPECÍFICA**, nos termos do art. 461 e §§ 3º e 4º do Código de



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**

Processo Civil, *inaudita altera parte*, sem justificação prévia, para determinar que:

- a) as rés **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. e ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.**, de forma solidária, **no máximo prazo de 30 (trinta) dias**, executem as providências discriminadas pela ANTT **como de responsabilidade exclusiva da concessionária** nos itens **4.2.II e 4.2.IV**, combinados com os itens **5.1.II e 5.1.IV**, do Relatório de Inspeção Técnica Eventual (fls. 259/260 e 261/262), nas passagens em nível em **estado crítico** (item 4.1, fls. 258/259), de sorte a reduzir as suas condições de insegurança operacional, e, após a execução das medidas, que, no prazo de **05 (cinco) dias**, encaminhem relatório a este Juízo, para a juntada nos autos, envio à ANTT para análise e apreciação judicial acerca do cumprimento da ordem, sob pena de **multa diária** no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) a cada uma para o caso de descumprimento a ser revertida ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos (arts. 13, da Lei nº 7.347/85, 99/100, do CDC, Lei nº 9.008/97 e Decreto nº 1.306/94);
- b) as rés **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. e ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.**, de forma solidária, **no máximo prazo de 60 (sessenta) dias**, executem as providências discriminadas pela ANTT **como de responsabilidade exclusiva da concessionária** nos itens **4.2.II e 4.2.IV**, combinados com os itens **5.1.II e 5.1.IV**, do Relatório de Inspeção Técnica Eventual (fls. 259/260 e 261/262), **nas demais passagens em nível no segmento ferroviário dos Municípios de Brotas a Jaú (item 3, fls. 254/258)**, de sorte a reduzir as suas condições de insegurança operacional, e, após a execução das medidas, que, no prazo de **05 (cinco) dias**, encaminhem relatório a este Juízo, para a juntada nos autos, envio à ANTT para análise e apreciação judicial acerca do cumprimento da ordem, sob pena de **multa diária** no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) a cada uma para o caso de descumprimento a ser revertida ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos;
- c) os réus **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. e ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.**, e **MUNICÍPIOS DE BROTAS, DOIS CÓRREGOS, JAÚ E DE TORRINHA**, no prazo máximo de **60 (sessenta) dias**,



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO DE SÃO PAULO**



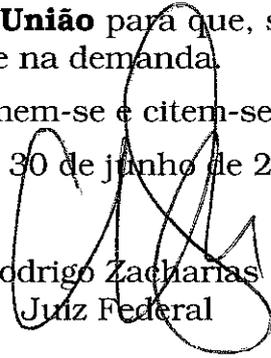
elaborem e juntem nos autos, para envio à ANTT para análise e apreciação deste Juízo antes do início de sua execução, um **Cronograma ou Programação de Obras e Serviços** para ser executado **nas passagens em nível que se situam nos Municípios de Brotas a Jaú (item 3, fls. 254/258), inclusive na passagem em nível situada no km 283 + 942m da Linha Bauru-Itirapina, com o km 5,5 aprox. da Estrada Vicinal José Maria Verdini**, de acesso ao Distrito de Potunduva, no Município de Jaú, abrangendo-se as medidas apontadas nos itens **4.2.I, 4.2.III e 4.2.IV**, combinados com os **itens 5.1.I, 5.1.III e 5.1.IV, do Relatório de Inspeção Técnica Eventual (fls. 259/260 e 261/262), e no item 4.6, da Nota Técnica nº 01-10/SUCAR/URSP (fls. 82/83), atentando-se para o planejamento e execução em seu amplo conjunto conforme descrito no Item 2, do mesmo Relatório**, sob pena de **multa diária** no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) a cada um para o caso de descumprimento a ser revertida ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos.

Outrossim, determino que o **cronograma único** contemple as medidas específicas que serão adotadas, visando a sanar as irregularidades constatadas, fixando prazo de **90 (noventa) dias**, especificando a divisão da responsabilidade de cada réu, no âmbito de suas atribuições normativas, aliadas à fundamentação desta demanda, devendo ser efetivado de maneira conjunta.

Intimem-se a **ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres** e a **União** para que, se quiserem, ingressem ou intervenham como assistente na demanda.

Intimem-se e citem-se.

Jaú, 30 de junho de 2011.

  
Rodrigo Zacharias  
Juiz Federal