



Registro n.º
177/2012

CONCLUSÃO

Em 15 de outubro de 2012, faço conclusos estes autos ao(à) MM. Juiz (a) Federal da 1ª Vara Federal de Jales.

Franco Rondinoni
Técnico Judiciário - RF-4480

Autos n.º 0000727-75.2012.403.6124/1.ª Vara Federal de Jales/SP.

Autor: Ministério Público Federal – MPF.

Réus: América Latina Logística S.A. – ALL Holding, ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A. (antiga Ferrovia Bandeirantes S/A), ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, União Federal, Município de Jales, Município de Fernandópolis, Município de Meridiano, Município de Urânia, Município de Santa Salete e Município de Três Fronteiras.

Ação Civil Pública (Classe 1).

Decisão.

Vistos, etc.

Trata-se de ação civil pública, com pedido de tutela inibitória antecipada, proposta pelo **Ministério Público Federal – MPF**, por meio de seu membro oficiante, em face da **América Latina Logística S.A. – ALL Holding, ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A. (antiga Ferrovia Bandeirantes S/A), ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, União Federal, Município de Jales, Município de Fernandópolis, Município de Meridiano, Município de Urânia, Município de Santa Salete e Município de Três Fronteiras**, qualificados nos autos, visando compelir os réus a tomarem medidas necessárias à segurança da população e dos trabalhadores, e proteger o meio ambiente, nas áreas pelas quais passa a via férrea, além de coibir a prática atentatória ao direito de ir e vir dos munícipes.

Esclarece o autor, de início, que, no bojo da peça informativa n.º 1.34.030.000144/2011-36, que compõe o apenso desta ação civil, investigou-se e constatou-se a ausência ou insuficiência de manutenção de via férrea, que constitui patrimônio público federal, e a falta de estrutura das passagens de nível existentes nos municípios por ela atravessados, e que estão sob jurisdição desta Subseção Judiciária. A situação verificada não



apenas coloca em risco a integridade física dos cidadãos, como interfere no meio ambiente ecologicamente equilibrado, notadamente no que diz respeito à poluição sonora. Os operadores das locomotivas fariam uso indiscriminado da buzina, inclusive durante as madrugadas, causando grande transtorno à população. Observou-se, também, a manutenção de máquinas e vagões parados, por horas, na via férrea que transpassa os municípios, impedindo o livre trânsito de veículos e pedestres. Além disso, a falta de manutenção da linha vem causando uma série de acidentes, colocando em risco a população que vive nas suas proximidades. O ajuizamento da presente ação civil pública tem por finalidade, portanto, *"compelir as rés, na medida da responsabilidade de cada uma, à adoção das medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea e passagens em nível adequem-se à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via, sob a efetiva fiscalização da ANTT e da UNIÃO"* (fl. 03-verso).

Depois de narrar brevemente sobre o histórico da ferrovia no Brasil, concluindo no sentido de que, conforme disposto no artigo 21, XII, "d", da Constituição Federal, os serviços de transporte ferroviários são classificados como de competência da União Federal, e que as empresas responsáveis não vêm cumprindo as normas previstas para o exercício da atividade, o Ministério Público Federal tece considerações acerca da legitimidade ativa e passiva. Indica, também, a Justiça Federal como sendo competente para o processamento e julgamento da demanda, na medida em que figuram como rés a União Federal (art. 21, XII, "d", da Constituição Federal), e a ANTT, autarquia federal responsável por regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços ferroviários e a exploração da infraestrutura por terceiros, como é o caso.

Quanto aos fatos, informa que a buzina das locomotivas é utilizada de forma indiscriminada, principalmente à noite e de madrugada, pelos maquinistas da ALL. Frequentemente, as passagens de nível de veículos e pedestres são obstruídas por trens e vagões da empresa, impedindo a circulação de veículos e transeuntes, trazendo uma série de prejuízos aos munícipes, e os impedindo de exercer plenamente o direito de ir e vir, assegurado pela Constituição Federal.

Nos autos do procedimento anexo à inicial, consta abaixo-assinado com mais de 3.000 (três mil) assinaturas de cidadãos da cidade de Urânia, pedindo a instalação de cancelas eletrônicas em passagens de nível daquele município. Diante das inúmeras reclamações em Jales e Urânia, o Ministério Público Federal local expediu ofícios às prefeituras dos municípios sob jurisdição desta Subseção Judiciária, e que são atravessados pela mesma linha férrea, a fim de averiguar se os mesmos problemas ocorriam naquelas localidades. Ao compilar as informações, o *parquet* federal concluiu que abalroamentos, atropelamentos e descarrilamentos são



ocorrências das mais comuns, pela falta de segurança e manutenção das linhas, trens e vagões. Embora tenha tentado o Ministério Público Federal, pelos trâmites e comunicações internas entre ele e a ALL, a situação não foi resolvida a contento.

Depois de delimitar a responsabilidade de cada um dos réus, União Federal, ANTT, América Latina Logística S.A. – ALL Holding, ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A. (antiga Ferrovia Bandeirantes S/A), e municípios, o Ministério Público Federal, com base em doutrina abalizada, discorre sobre o conceito de tutela inibitória coletiva, e de tutela específica, e pugna pela cominação de multa diária pelo eventual descumprimento, caso deferida a medida. Sustenta, ainda, o cabimento de indenização por danos morais difusos/coletivos. Delimita, por fim, o conteúdo da pretensão antecipatória, em relação a cada um dos réus, bem como os pedidos principais. Instrui a ação com diversos documentos apensados.

Verificado, de plano, que o valor atribuído originalmente à causa (R\$ 50.000,00) não correspondia, em absoluto, ao seu conteúdo econômico, determinei que o autor emendasse a inicial. Embora num primeiro momento tenha ele se pautado pela determinação (fl. 45), às folhas 46/46-verso o Ministério Público Federal manifestou seu descontentamento com a decisão.

A ação retornou à conclusão, vindo a ser baixada apenas para que fosse juntada a comunicação eletrônica de folhas 48/49, dando conta do indeferimento liminar da inicial do mandado de segurança impetrado pelo Ministério Público Federal em face deste Juízo Federal, em razão da alegada demora na apreciação da liminar.

É o relatório, sintetizando o essencial.

Fundamento e decido.

Embora a questão quanto ao valor da causa, por ter o autor obedecido à ordem de folha 43, já esteja superada, considerando a insurgência de folhas 46/46-verso, protocolada na sequência, devo esclarecer, também para orientá-lo quanto a futuras ações desse tipo, que apesar de a demanda comportar pedido de reparação de dano moral, fato que não foi ignorado em nenhum momento pelo Juízo, ela contém também e principalmente pedidos que têm conteúdo econômico imediato, e que devem ser sopesados e considerados pelo Juízo, na condução do processo, até a prolação da sentença, e também pela parte adversa, quanto à defesa de seus interesses. Em suma, caberia sim ao autor proceder daquela forma, sob pena de indeferimento da inicial. Apenas como argumentação, o cumprimento pela ré América Latina Logística S.A. – ALL Holding, ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A. (antiga Ferrovia Bandeirantes S/A), em 90 dias, como pretende, dos pedidos constantes dos itens a.1 e a.2, em gastos, ultrapassariam por certo o ínfimo valor atribuído originalmente à causa.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

4

Recebo, pois, a petição de folha 43, e apenas ela, como emenda à inicial. Feito o esclarecimento, passo a apreciar o pedido de tutela.

Trata-se de ação civil pública bastante semelhante, idêntica em alguns trechos, por exemplo, àquelas ajuizadas pelas Procuradorias da República nas Subseções Judiciárias de Bauru/SP e Piracicaba/SP, distribuídas naqueles Juízos Federais sob os números 0008288-72.2010.403.6108¹ e 0005385-90.2012.4.03.6109², respectivamente.

Não há dúvida de que o autor, no caso, o Ministério Público Federal – MPF, goza de incontestável legitimidade para a propositura de ação civil pública que busca tutelar, além da higidez da qualidade do meio ambiente (v. art. 1.º, inciso I, c.c. art. 2.º, *caput*, c.c. art. 5.º, inciso I, da Lei n.º 7.347/85, c.c. art. 129, inciso III, da CF/88), a proteção do patrimônio público e social e de interesses difusos e coletivos. Nesse sentido, cito o excerto da ementa do julgado do C. STJ no Recurso Especial n.º 725.257 – MG, que trata de ação análoga: "(...)3. O direito à segurança pode ser objeto de ação civil pública ambiental nos termos do art. 1º, IV da Lei n. 7.347/85, 83 do CDC e 3º, I, "a", da Lei 6938/81 e figura entre os chamados direitos humanos fundamentais ou direitos de quarta geração. Se o Estado não toma as medidas necessárias a assegurar a proteção desse direito, cumprindo com o seu dever institucional, o Ministério Público, no exercício da sua atribuição legal, está legitimado para propor ação civil pública objetivando "a condenação em dinheiro ou o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer (art. 3º ACP), constituindo autêntica obrigação de fazer a prestação de segurança à população, que pode e deve ser prestada jurisdicionalmente, no caso de omissão do Poder Público. 4. Recurso especial provido para admitir a legitimidade do Ministério Público para propor ação civil pública na defesa da segurança do trânsito, matéria relativa à ordem urbanística, com vistas à proteção de direitos difusos e coletivos, devendo o juízo recorrido julgar o mérito como entender de direito". Outrossim, na medida em que figuram como réus a União Federal e a ANTT, autarquia federal responsável por regular e supervisionar a prestação de serviços ferroviários e a exploração da infraestrutura por terceiros, tem esta Justiça Federal em Jales competência para o processamento e julgamento da ação.

A tutela inibitória é espécie de tutela de urgência, que tem por finalidade impedir a prática, a repetição e a continuação do ilícito, sendo certo que para a concessão da antecipação pleiteada, é necessário a comprovação do **relevante fundamento da demanda e do justificado receio de ineficácia do provimento final**, requisitos estes previstos no parágrafo 3º, do artigo 461 do Código de Processo Civil. Trata-se de medida com nítido caráter antecipatório, e não meramente acautelatório *stricto sensu*, uma vez que a tutela cautelar apenas visa assegurar a efetividade de um

¹ http://www.prsp.mpf.gov.br/prmbauru/atuacao/acp/ACP%201.034.003.000125-2005-99-Malha%20Ferroviaria.pdf/at_download/file

² http://www.prsp.mpf.gov.br/sala-de-imprensa/pdfs-das-noticias/ACP_ferrovias_seguranca_poluicao_municípios.pdf/at_download/file



outro processo, dito principal. Aqui, ao contrário, o *Parquet* busca impedir a prática ou a reiteração de um ato ilícito contra o meio ambiente (poluição sonora), e proteger direitos difusos e coletivos.

Apesar de o processo se encontrar em estágio inicial, os elementos existentes nos autos apontam no sentido de que a situação narrada pelo autor será mantida, caso o Poder Judiciário não intervenha, visando por fim ao conflito. É público e notório o estado precário de segurança em que se encontra a linha férrea que transpassa as cidades de Fernandópolis, Jales, Meridiano, Santa Salete, Três Fronteiras e Urânia, e dos transtornos causados pelas composições que ficam paradas sobre a linha, aguardando a realização de manobras por outros trens, pelo ruído absurdo que fazem os maquinistas ao acionarem as buzinas das locomotivas durante as vinte e quatro horas do dia, e pelo risco constante de acidentes, atropelamentos e descarrilamentos das composições. Em suma, da leitura das peças que instruíram a inicial, posso concluir, com absoluta certeza, pela ocorrência do dano, o que não apenas permite, mas torna indispensável a concessão da tutela inibitória antecipada, com o intuito de impedir a prática, a continuação ou a repetição de um ato contrário à norma ambiental, e de proteger o direito dos cidadãos que vivem em contato diuturno com a ferrovia, e com os transtornos por ela causados. Existindo o fundado receio de que os réus, antes do julgamento definitivo, continuem, através da ação ou omissão, causando os danos, o acolhimento dos pedidos formulados resta plenamente justificado.

Vejo que o procedimento interno do Ministério Público Federal se iniciou por meio de portaria, em razão das denúncias feitas por um cidadão residente próximo da linha férrea que, não suportando mais o uso excessivo da buzina pelos maquinistas das composições durante o período de descanso, resolveu levar a reclamação ao MPF (fl. 10/11 do apenso). Narrou Adalberto Mariano dos Santos que a frequência com que as composições passam pela cidade aumentou em três vezes nos últimos cinco anos e que, atualmente, a cada quarenta e cinco minutos em média, uma composição passa pela cidade. Segundo ele, sempre que um trem vem em sentido contrário, o outro geralmente fica estacionado, com os motores ligados, às vezes por horas, dentro da cidade, impedindo que veículos e pedestres transitem pelas passagens de nível. Embora tenha ele tentado, diretamente com a empresa ALL, solucionar ou amenizar os transtornos causados pelos maquinistas e suas composições, nunca teve êxito nessas tentativas. O cidadão chegou a propor ação civil na Justiça Estadual local, vindo a demanda a ser julgada improcedente.

Constam também dos autos ofícios firmados pelos Prefeitos Municipais de Três Fronteiras, Santa Fé do Sul, Urânia, Jales, Estrela D'Oeste, Fernandópolis, Santa Salete e Meridiano, dando conta da necessidade de instalação de cancelas ou passarelas sobre a linha do trem, que transpassa em seu perímetro urbano, visando dar segurança aos seus munícipes. Apesar de a empresa ALL – América Latina Logística Malha Paulista



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

6

S.A. ter se comprometido, pela carta encaminhada ao Ministério Público Federal (fls. 83/95 do apenso), a instalar sinalização passiva em todas as passagens de nível apontadas pelo MPF, embora sustentasse ser a medida de responsabilidade dos municípios, e de ter apresentado, inclusive, o cronograma de obra, não consta que as providências tenham sido tomadas.

A demanda proposta pelo Ministério Público Federal tem por finalidade garantir a segurança dos funcionários da empresa e dos munícipes, assim como proteger direito de ir e vir da população, e do meio ambiente.

Conforme reconhecido pela própria empresa ALL, um dos acidentes ocorridos na região (n.º 4898, descarrilamento de sete vagões com farelo de soja, ocorrido em **18.06.2011**, no km 323+753, entre Fernandópolis e Votuporanga) decorreu de **falha no nivelamento dos trilhos** (fl. 153 do apenso). Na medida em que a solução do problema seria plenamente possível, dentro de um prazo aceitável, não vem ao caso a justificativa de que o desnivelamento teria ocorrido em razão das chuvas do período entre **janeiro e abril de 2011**, como informado pela empresa (fl. 116/117 do apenso). Aliás, ao confrontar as datas, observo que o trecho onde ocorreu o acidente ficou pelos dois meses anteriores ao sinistro ou relegado ao esquecimento, ou não foi bem inspecionado pelos funcionários da empresa. Digo isso ciente de que nos dias que antecederam ao acidente (14, 15 e 17.06.2011), o trecho teria sido inspecionado por quatro funcionários diferentes da ALL (Otoniel Barbosa, Jefferson Dias, Thiago Martins Silva e Denilson da Cunha), e que nenhum defeito foi por eles anotado, e nenhuma providência foi tomada pela empresa (fl. 163), embora já existisse restrição, em razão da falta de nivelamento dos trilhos (fl. 162). Por sorte, assim como ocorreu nos descarrilamentos dos dias **12.03.2011** (acidente 4797), e **07.04.2011** (acidente 4830), ambos em Meridiano/SP, que deram ensejo, inclusive, à instauração de inquérito policial, uma vez que a antiga estação ferroviária foi destruída no primeiro deles, no acidente do dia 18.06.2011 ninguém se feriu. O mesmo não pode ser dito em relação aos últimos três acidentes dos qual o Juízo teve ciência, ocorridos em **27.07.2012** (Urânia)³, **11.08.2012** (Fernandópolis)⁴, **11.09.2012** (Urânia)⁵ e quando esta ação já havia sido distribuída, e nos quais os envolvidos (motoristas e motociclistas) ficaram feridos.

Ao que parece, a frequência dos acidentes é mensal, e segurança e qualificação de seus funcionários não são as maiores preocupações da empresa, o que leva este Juízo a concluir que as medidas pleiteadas pelo Ministério Público Federal nos itens **a.1, a.2, a.3, a.4, e a.5,**

³ <http://www.jales.net.br/destaque/acidente-em-urania-trem-de-carga-atinge-veiculo/>

⁴ <http://www.correiosantafe.com.br/site/noticia/acidentes/16351/acidente-entre-trem-e-moto-deixa-um-ferido-em-urania.html>

⁵ <http://g1.globo.com/sao-paulo/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2012/08/acidente-com-trem-caminhao-e-carro-deixa-tres-feridos-em-fernandopolis.html>



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

7

além de plenamente justificadas, são altamente recomendáveis. Nem se argumente a exiguidade do prazo (90 dias), uma vez que, como a própria empresa reconhece, todo o trecho da ferrovia, que vai de São José do Rio Preto a Santa Fé do Sul (222 km), é inspecionado a cada 45 dias, e que, apenas no mês de abril de 2011, em 30 (trinta) dias, portanto, todos os 222 km foram inspecionados por ultrassom (fls. 125/126 do apenso).

Outrossim, quanto ao ruído produzido pela buzina (apito) das locomotivas, entendo, também, justificada a adequação, no mesmo prazo, aos parâmetros estabelecidos pela NBR 10.151 da ABNT. Não é novidade que a interrupção abrupta do sono causa uma série de problemas à saúde das pessoas, e que a poluição sonora é tão grave quanto os demais tipos (poluição do solo, poluição hídrica, atmosférica etc). Nesse sentido, esclareço desde já que os interesses tutelados nesta ação não se limitam àqueles das pessoas residentes nas proximidades da linha férrea, nos municípios por ela transpassados. Apenas como informação, na cidade de Jales, tendo por ponto de referência o prédio da Justiça Federal (à Rua Seis, n.º 1837), o trecho mais próximo da linha férrea fica a aproximadamente 1.200 (um mil e duzentos metros) de distância, em linha reta, e é possível ouvir com clareza, mesmo durante o dia e dentro do fórum, o barulho causado pela buzina dos trens. Mais próxima ainda da linha está a Santa Casa de Misericórdia da cidade (cerca de 550 metros em linha reta). À noite, durante o repouso, a situação se agrava e o barulho incomoda ainda mais. Deve, portanto, a empresa adequar e comprovar a adequação aos parâmetros de ruído que regem a questão (item a.9).

Quanto à parada de trens sobre a linha, às vezes por vários minutos e até horas, conforme consta dos autos, tenho por injustificada e manifestamente ilegal a obstrução. A população não pode ser prejudicada pela atividade meramente operacional da empresa, principalmente quando a manobra pode e deve ser feita por outros meios, de modo a não interferir negativamente na vida dos munícipes. Ainda que haja preocupação com a segurança dos funcionários da empresa, e com a carga transportada, ela não deve se sobrepor aos direitos dos cidadãos quanto a sua liberdade de locomoção. Nesse sentido, caso haja a necessidade de estacionar a locomotiva, entendo que os maquinistas da empresa deverão fazê-lo fora das passagens de nível, e de preferência antes de adentrar na área urbana do município (item a.10).

No que diz respeito à velocidade das composições, levando em conta a quantidade e a gravidade dos acidentes causados nas passagens de nível, conforme já explicitado anteriormente, tenho também por **justificada e razoável a determinação para que os funcionários das empresas reduzam a velocidade das composições, limitando-a a 20 km/h, durante a travessia de áreas urbanas sob jurisdição desta Subseção Judiciária (item a.7)**. Devem, portanto, ser deferidos os pedidos formulados nos itens a.7 e a.10.

Por outro lado, quanto ao item a.8 da inicial, entendo ser o caso de indeferir o pedido. A restrição (diminuição) do trânsito das composições em áreas urbana ao período entre 07:00 e 22:00, da forma como pretende o autor, inviabilizaria a atividade exercida pela empresa, além de denotar falta de razoabilidade. O trecho da ferrovia que vai de São José do Rio Preto a Santa Fé do Sul tem 222 km de extensão. Levando em conta que a velocidade máxima do trecho é de 62 km/h, em velocidade média de 30 km/h, a composição levaria aproximadamente sete horas para percorrer todo o trecho. Devo concluir que restringir o trânsito por nove horas seguidas (22:00 às 07:00 horas), período maior do que o levado para percorrê-lo, causará mais prejuízos do que benefícios. **Isso não quer dizer, no entanto, que, descumpridas as determinações, o Juízo não venha a rever seu posicionamento a respeito do tema.**

Por fim, o pedido descrito no item a.6 da inicial, deverá ser oportunamente apreciado, no curso da ação, durante a instrução, e depois de cumpridas as determinações constantes desta decisão. Conforme descrito, o pedido tem por objetivo "verificar o cumprimento das obrigações das alíneas anteriores", de modo que a apreciação neste momento está prejudicada.

No mais, quanto à União e a ANTT, tenho por justificada a concessão das medidas pleiteadas. De acordo com o contrato de concessão há muito firmado entre a União Federal e a antiga Ferrobán, atual ALL Malha Ferroviária S.A., é obrigação da primeira regulamentar os serviços concedidos e fiscalizar permanentemente a sua prestação, aplicando, se o caso, as penalidades contratuais e regulamentares, e intervir para a garantia da prestação do serviço de forma adequada, zelando pela sua qualidade. Tem-se, pois, que a obrigação de fazer descrita no item "b" da inicial decorre do próprio contrato, mostrando-se absolutamente dispensáveis maiores explicações a respeito. Quanto à ANTT, tendo a agência o controle, a regulamentação e a fiscalização das concessões, permissões e autorizações (art. 21, XI e XII, da CF e art. 20 da Lei n.º 10.233/01) e, como visto, havendo enorme incidência de acidentes na linha férrea que passa pelos municípios sob esta jurisdição, é sua obrigação agir com maior eficiência e prestar contas dos seus serviços, razão pela qual entendo também ser o caso de acolher os pedidos formulados em relação a ela, nos itens c.1, c.2 e c.3 da inicial, fazendo ressalva apenas quanto aos prazos previstos nos itens c.1 e c.3, o quais não se mostram razoáveis.

No mais, é indubitosa a responsabilidade dos municípios, juntamente com a da concessionária, pela construção, adequação e manutenção das passagens de nível neles existentes, embora a concessionária tente eximir-se dessa atribuição, conforme observo pelo teor da Carta por ela encaminhada à Procuradoria da República, e que se encontra às fls. 83/95 do apenso. Devo esclarecer, nesse ponto, que o artigo 10, §4º, do Decreto n.º 1.832/96, que aprova o Regulamento dos Transportes



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

Ferrovários, prevê que o responsável pela 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. No caso do trecho que transpassa as cidades sob jurisdição desta Subseção Judiciária (de Fernandópolis a Rubineia), a via mais recente, ao que tudo indica, é a linha férrea. Isso porque a fundação de Jales data de 15.04.1941, sendo criado como distrito pelo Decreto-lei Estadual n.º 14334, de 30.11.1944, e vindo por fim a ser elevado à categoria de município por Lei Estadual n.º 233, de 24.12.1948⁶. A Estrada de Ferro de Araraquara (EFA) chegou a Meridiano e Fernandópolis apenas no final do ano de 1949 e início de 1950, e a Jales em agosto de 1951⁷, ou seja, cerca de dez anos depois da sua fundação. Isso não quer dizer, obviamente, que todas as passagens de nível existentes nos municípios tenham sido construídas depois da instalação da ferrovia. Por essa razão, os municípios de Jales e os demais também têm responsabilidade na construção, adequação e manutenção das passagens de nível neles existentes, ainda mais quando se interpreta de forma extensiva, quanto ao termo "*sistema de sinalização*", o artigo 24, III, do Código de Transito Brasileiro (Art. 24. *Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;*).

O fato é que, como pude observar nas inúmeras ações desse tipo que tramitam no Estado de São Paulo, tanto na Justiça Federal, quanto na Estadual, existe um verdadeiro "jogo em empurra" entre a concessionária e os municípios cortados pelas ferrovias. Diante disso, a melhor solução, e também a que mais se amoldaria na legislação que rege a matéria, é atribuir aos dois, de forma solidária, a responsabilidade pela construção, adequação e manutenção das passagens de nível existentes nas cidades, ainda que em parceria. No caso dos autos, sabedora da situação financeira pela qual passa a maioria dos municípios atravessados pela linha, levando em conta o teor dos documentos de folhas 39/40 a 52/53 e 56, e tendo a ALL, inclusive, já se prontificado a fazê-lo nos municípios de Jales, Meridiano, Santa Salete, Três Fronteiras e Urânia, conforme carta sobre a qual fiz referência (fls. 83/95), poderá a empresa se adiantar e, depois, cobrar, pelas vias e meios próprios, dos Municípios.

Concluo, pois, pela leitura detida dos autos que, por serem relevantes os fundamentos da demanda, e por estar justificado o receio de ineficácia do provimento final, a tutela inibitória, ainda que em parte, deve ser deferida.

Dispositivo.

⁶ http://www.ibge.gov.br/cidadesat/historicos_cidades/historico_conteudo.php?codmun=352480

⁷ <http://www.historiadaefa.net/paginas/estacoes/estacoes.htm>

Primeiramente, proceda a Secretaria à autuação em apenso das Peças de Informação – PI 1.34.030.000144/2011-36, que instruiu a inicial. O expediente administrativo apresentado pelo autor constitui-se parte integrante deste feito, devendo a serventia registrar todos os dados relativos ao seu órgão de origem, em especial, o número do expediente, o número de protocolo e a quantidade de folhas na respectiva certidão de apensamento e no sistema informatizado de andamento processual desta Seção Judiciária.

Quanto à tutela inibitória pleiteada, com fundamento no art. 12, da Lei n.º 7.347/85, c.c. art. 461, § 3º, do CPC, **defiro em parte as medidas pleiteadas pelo autor**, e o faço para determinar:

1) obrigações de fazer às corrés **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. – ALL HOLDING e a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA - MALHA PAULISTA S.A. (antiga FERROBAN)**, relativamente às superestruturas da via permanente/linhas férreas, por elas operadas, objeto de contrato de concessão, cujos trechos situem-se dentro dos limites territoriais da 24ª Subseção Judiciária da Justiça Federal (Jales), **no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da citação**, consubstanciadas em:

a) adequar as juntas dos trilhos que estiverem soltas/frouxas e com falta de parafusos e providenciar a inserção de perfis;

b) solucionar os problemas de drenagem da via férrea, contaminação do lastro e lastro enterrado, **sob pena de interdição imediata da ferrovia**;

c) substituir todos os trilhos que estejam com elevado desgaste e lascados, e adequar a fixação daqueles que se encontrem soltos/frouxos, **também sob pena de interdição imediata da ferrovia**;

d) substituir os dormentes inservíveis, em número suficiente para se adequar aos percentuais/limites permitidos pela Resolução 2748, de 12 de junho de 2008, da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;

e) realizar, às suas expensas, obras e providenciar instalações e recursos humanos necessários para a sinalização das passagens de nível, conforme exposto pelo MPF na inicial, **assim que for apresentado estudo técnico específico pela ANTT ou pelos Municípios**, para determinar o tipo de proteção a ser adotado em cada passagem em nível (**o início da contagem do prazo de 90 dias fica condicionado à apresentação do estudo técnico pela ANTT ou município**);

f) limitar a velocidade das suas locomotivas a 20 km/h quando as composições estiverem atravessando as áreas urbanas existentes às margens da ferrovia, dos municípios sob jurisdição desta Subseção;

g) adequar o ruído produzido pelas buzinas das locomotivas aos parâmetros de ruído estabelecidos pela NBR 10.151, da ABNT (ou por outra norma mais protetiva que possa ser aplicada ao caso), para as áreas habitadas, comprovando a adequação, **no prazo supra**, por laudo



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

técnico independente a ser encaminhado aos autos, sobre o qual o autor necessariamente deverá se manifestar;

h) se abster de obstruir as passagens de nível, através da **parada (ou mesmo da diminuição da velocidade da composição a patamares mínimos)** da composição, **ainda que por tempo exíguo**, impedindo o livre trânsito dos cidadãos nas áreas urbanas dos municípios sob jurisdição desta Subseção Judiciária. **Caso haja a necessidade de estacionar a locomotiva, deverão os maquinistas fazê-lo fora das passagens de nível, e de preferência antes de adentrar na área urbana do município.**

2) que a **UNIÃO FEDERAL** fiscalize o cumprimento do contrato de concessão firmado em 30.12.1998 entre ela, por meio do Ministério dos Transportes, e a outrora denominada FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A., atual ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A. **e, obviamente, traga aos autos o resultado dessa fiscalização e das providências tomadas, inclusive a respeito da eventual retomada do serviço e decretação da caducidade da concessão;**

3) que a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT a) fiscalize, *in loco*, as condições de segurança e trafegabilidade de todos os trechos das superestruturas da via permanente/linhas férreas, operadas pelas concessionárias rés, que cortam os municípios sob da 24ª Subseção Judiciária da Justiça Federal no Estado de São Paulo, notadamente no tocante à execução das obrigações de fazer estabelecidas no item "1" supra e alíneas, aplicando as penalidades previstas em lei, **devendo encaminhar a este Juízo relatórios semestrais detalhados de fiscalização,** b) que, ainda, na forma do item 1, alínea "e", em relação à ALL, apresente, **em 60 dias, a contar da citação,** estudos técnicos independentes e específicos, para determinar o tipo de proteção a ser adotado em cada passagem em nível existente nos trechos das superestruturas da via permanente/linhas férreas que transpassam os municípios sob jurisdição desta Subseção Judiciária, levando em conta os volumes e características técnicas do tráfego de veículos em cada uma das vias que se cruzam, a locação física e características geométricas do cruzamento, o histórico de acidentes e o risco potencial da passagem em nível. Deverá a agência, por fim, na forma do item 1, alínea "e", em relação à ALL, exibir, **também em 60 dias,** os levantamentos e cronogramas apresentados pela concessionária, na forma do art. 3º, da resolução n.º 2748 da ANTT, informando ao Juízo acerca de eventual descumprimento da obrigação.

4) que os **MUNICÍPIOS DE FERNANDÓPOLIS, JALES, URÂNIA, MERIDIANO, SANTA SALETE E TRÊS FRONTEIRAS**, no



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

12

prazo máximo de 60 (sessenta) dias, apresentarem estudos técnicos independentes e específicos, para determinar o tipo de proteção a ser adotado em cada passagem em nível existente nos trechos das superestruturas da via permanente/linhas férreas, em operação nas suas áreas urbanas e rurais, de acordo com os volumes e características técnicas do tráfego de veículos em cada uma delas que se cruzam, a locação física e características geométricas do cruzamento, o histórico de acidentes e o risco potencial da passagem em nível, preferencialmente em conjunto com a ANTT, e que **solidariamente** com as concessionárias realizem as obras necessárias previstas no estudo técnico elaborado na forma da alínea "1-e" deste dispositivo, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados a partir da conclusão dos citados estudos técnicos.

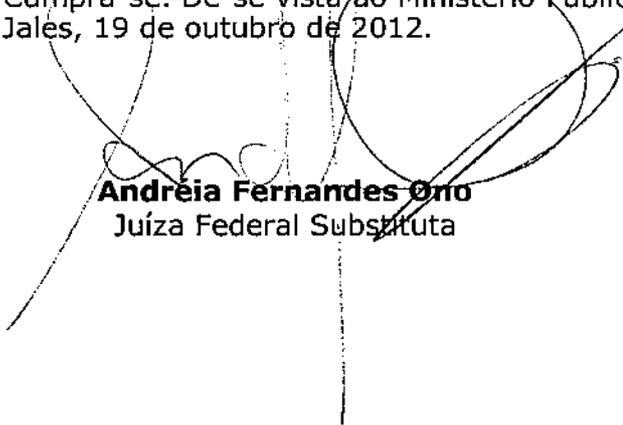
Defiro o pedido de cominação de multa diária aos réus (*astreintes*), no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), por descumprimento, na medida da responsabilidade de cada um deles, e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada dia de atraso no cumprimento das determinações. A prova do descumprimento, inclusive e principalmente em relação aos itens a.7, a.9 e a.10 da inicial, poderá ser obtida por qualquer meio em direito admitido, e deverá ser encaminhada aos autos pelo autor.

Acolho, ainda, a manifestação do Ministério Público Federal, e determino sejam intimadas as pessoas relacionadas nos itens "a" a "f" de folhas 39-verso/40, devendo a Secretaria da Vara expedir o necessário.

À Sudp, para retificação da autuação quanto ao valor atribuído à causa, conforme petição de folha 43.

Dê-se vista ao MPF. Após, com o retorno dos autos, cite-se e intime-se, nos endereços constantes da inicial, os réus (1) América Latina Logística S.A. - ALL Holding, (2) ALL - América Latina Logística Malha Ferroviária S.A. (antiga Ferrovias Bandeirantes S.A. - FERROBAN), (3) ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, (4) União Federal, (5) Município de Fernandópolis, Município de Jales, Município de Urânia, Município de Meridiano, Município de Santa Salete e Município de Três Fronteiras.

Cumpra-se. Dê-se vista ao Ministério Público Federal.
Jales, 19 de outubro de 2012.


Andréia Fernandes Ono
Juíza Federal Substituta