

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA VARA ÚNICA DA JUSTIÇA FEDERAL EM UMUARAMA-PR

"Má conservada, cheia de buracos, com sinalização precária e extremamente perigosa. Este é o retrato da BR 272, no trecho do entroncamento entre a PR 483, que liga Iporã a Guaíra." *A Tribuna do Povo*

O **Ministério Público Federal** e o **Ministério Público do Estado do Paraná**, por seus agentes ao final assinados, nos termos dos artigos 4º e 5º, § 5º da Lei 7.347/85; com fulcro nas disposições do artigo 129, III da Constituição Federal; artigos 1º, §§ 2º e 5º, 5º e 21 da Lei 9.503/97 e disposições aplicáveis da Lei 8.078/90 e da legislação processual civil, vêm pelo presente ajuizar

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA DE RESPONSABILIDADE por DANOS ao DIREITO DIFUSO dos USUÁRIOS da BR - 272 entre os Municípios de IPORÃ e GUAÍRA ao TRÂNSITO EM CONDIÇÕES SEGURAS, nos termos do Código Nacional de Trânsito contra**

**DNER, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem**, pessoa jurídica de direito público, representada por seu Diretor Geral, Maurício Hosendeve Borges, com sede no SAN Quadra 03, lote A, Edifício Núcleo dos Transportes, 4º andar, Brasília - DF e

**DER - Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná**, pessoa jurídica de direito público, representada por seu Diretor Geral, Engenheiro Paulino Dalmaç, com sede na Avenida Iguaçu, 420, Curitiba - PR, pelos motivos a seguir expostos:

DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO PARANÁ

O fenômeno da utilização disseminada de automóveis no Brasil, com todas suas implicações culturais, geográficas, econômicas, ambientais e outras, remonta há poucas décadas.

Consta da p.16 do "Código de Trânsito Brasileiro Anotado", de José Geraldo da Silva, Ed. Bookseller, Campinas - SP, 1998:

*O sistema de transportes do Brasil está baseado nas rodovias, ao contrário dos países desenvolvidos, que transportam cargas principalmente através de ferrovias ou de hidrovias.*

*A industrialização do Brasil aconteceu numa época em que, no mundo inteiro, estava ocorrendo um crescimento fantástico de dois tipos de indústria: a do petróleo e a de veículos automotores ( automóveis, ônibus e caminhões ). A economia brasileira foi muito influenciada pelos interesses dessas indústrias e os nossos governos optaram pela construção de estradas de rodagem. O Presidente Washington Luís, que governou o Brasil entre 1.926 e 1.930, declarou que "governar é abrir estradas".*

*A diminuição do interesse nas ferrovias e a febre da construção de estradas de rodagem começaram justamente nessa época. O Brasil, aos poucos, deixava de ser um simples exportador de produtos agrícolas e se tornava um país industrial. A população deixava o campo e passava a residir nas cidades. O **mercado interno** ganhava uma importância crescente, e a necessidade de interligar os diversos Estados e regiões era cada vez maior. Para isso serviam as novas estradas de rodagem.*

*A construção de rodovias se tornou ainda mais importante após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando as fábricas de automóveis americanas e européias se*

*instalaram no Brasil. Nessa mesma época surgiu a Petrobrás criada em 1953, e o uso do petróleo nos transportes tornava-se comum no País. (Demetrio Magnoli e Reinaldo Scalzaretto, in A Nova Geografia, v.1, 1 ed., 1966, Editora Moderna, p. 164 e 166).*

As indústrias automobilística e de produção de combustíveis não só constituem um importante segmento da economia contemporânea, como são todos os demais segmentos econômicos dependentes do uso dos automóveis para transporte e circulação. A bem da verdade, em questão de décadas, muitas vezes imperceptivelmente, a vida das pessoas, notadamente aquelas residentes nos núcleos urbanos - hoje maioria absoluta no país, passou a ser regulada pelo uso de automóveis, desde a composição arquitetônica e urbanísticas das cidades até condutas individuais de motoristas e pedestres.

Boa parte da cultura contemporânea possui no automóvel seu objeto principal, incluindo as novas técnicas industriais ou habilidades do imenso contingente de pessoas envolvidas na produção e manutenção de automóveis, assim como ramos inteiros do comércio, prestação de serviços, etc.

O acesso de um número sempre crescente de pessoas a veículos automotores particulares - sonho de consumo inclusive instigado pelo Poder Público através de campanhas como a do "carro popular", ditados pelas razões de política pública nesse sentido, amplia a cada vez maior dependência da sociedade contemporânea em relação aos automóveis.

De importância evidente, a utilização de veículos automotores, além dos óbvios benefícios em termos de deslocamento e eficiência, acarreta conseqüências gravosas à saúde e vida humanas. O impacto negativo do trânsito é de dimensão tal que só encontra paralelo nos benefícios que proporciona. A quase totalidade das famílias brasileiras já perderam, ou quase perderam, membros em razão de acidentes automobilísticos.

Em material de divulgação com cabeçalho "**MOTORISTAS E PEDESTRES: A VIDA É TUDO**", o DETRAN PR, informa que:

*Os avanços tecnológicos que permitem oferecer maior conforto e melhor qualidade de vida para o planeta Terra, ainda não conseguiram modificar tais atitudes do condutor de veículo e também do pedestre. ...*

*Assim, enquanto o homem comemora sucessos em inúmeras áreas de pesquisas e chega até Marte, contabiliza milhares de*

*vítimas do trânsito e um volume crescente de prejuízos: ocorre uma morte a cada 13 minutos e mais de 1 milhão de acidentes por ano no Brasil. Os prejuízos – sociais e materiais – somam mais de US\$ 4 bilhões/ano. Em um ano, o trânsito mata 500 mil pessoas no mundo. Mata de 35 mil a 50 mil pessoas no Brasil. Mutila 350 mil brasileiros.*

*Essa é uma realidade assustadora, mas ela pode mudar.*

No mesmo sentido, a apresentação do "Informe Estatístico DETRAN PR, 1996" aduz:

*Mas o grave e paradoxal neste novo universo brasileiro é que o trânsito continua fazendo mais vítimas que as lutas armadas, alcançando números vergonhosos e assustadores.*

*O problema do trânsito no Brasil, não seria exagero afirmar, deveria ser considerado como de segurança nacional.*

*E para sua solução, afinal, não se exige muito: apenas consciência e disciplina.*

Tal texto, em que pese a assustadora e relevante notícia, não aborda a necessidade de ser oferecido à coletividade, como forma de assegurar o direito ao trânsito seguro, rodovia com condições mínimas de uso pelos que por ela transitam, objeto da presente medida.

#### DO ESTADO da Rodovia BR - 272 entre IPORÃ e GUAÍRA

Em que pese serem as rodovias essenciais ao atual estágio cultural e econômico da sociedade, a má conservação destas faz surgir fator de alto risco para os usuários, criando-se situação onde número indeterminados de pessoas são submetidas a risco de sobrevivência, ou ao *stress* de temer pela própria segurança, em razão de um fator comum: trafegar pelas mesmas.

No caso específico dos usuários do trecho rodoviário entre Guairá e Iporã o risco é particularmente alto. Não somente é necessária perícia dos condutores de veículos para

não se acidentarem em razão das péssimas condições da estrada (buracos na pista, ausência de sinalização horizontal, acostamento impraticável, ausência de pista dupla, trevos perigosos, etc.), como ainda é preciso ter a sorte de que veículo vindo em sentido contrário não sofra avarias ou desvios decorrentes dos inúmeros buracos no leito asfáltico, por exemplo, e provoque acidentes com outros usuários que transitam pela mesma rodovia, no mesmo espaço-tempo.

Apesar da precariedade e periculosidade do trecho, não existem vias alternativas. Não há escolha. A única maneira de chegar à Iporã, partindo de Guaíra, e vice-versa, é percorrer cerca de sessenta quilômetros nos quais, longe de ser simplesmente exercido o direito constitucional de ir e vir, sofre-se com a incerteza acerca da possibilidade de ser alcançado o destino final.

Paira sobre os usuários da BR-272, no trecho em questão, a dúvida e o desejo de não se ter o mesmo fim das inúmeras vítimas que já tiveram suas vidas ceifadas pelo descaso do Poder Público em cumprir com as suas obrigações de manutenção das seguras condições de tráfego, largando a via pública ao completo abandono.

Nenhuma prova é melhor, neste passo, que a inspeção judicial, na qual o magistrado poderá sentir pessoalmente o sofrimento dos motoristas, impotentes diante de tantos obstáculos existentes na rodovia, fato que cria condições extremamente inseguras e estressantes a todos os usuários da via.

O material que acompanha a inicial demonstra, desde já, as condições de fato, a serem confirmadas pela instrução processual. Dificilmente, porém, podem os recursos do texto e imagens fotográficas retratar adequadamente as situações de risco e insegurança que vivem, entre outros, aqueles que se dirigem ou vêm oriundos do Paraguai e do Mato Grosso do Sul.

#### DE ACIDENTE OCACIONADO pelo ESTADO da PAVIMENTAÇÃO

Em 06 de maio de 1.998 ocorreu acidente que ilustra de maneira trágica possibilidade que assombra a todos os que trafegam pelo trecho em análise.

Conforme Boletim de Ocorrência constante das fls. 44 a 46 do inquérito civil nº 03/98, em anexo, consta que o Santana 2000, da Polícia Civil do Estado do Paraná trafegava pela Rodovia Federal BR-272, no sentido entroncamento da PR-487 ao Rio Piquiri quando na altura do Km 546 veio a chocar-se frontalmente com caminhão que trafegava em sentido contrário.

Na oportunidade, tiveram morte instantânea o Delegado Chefe da 7ª subdivisão Policial de Umuarama, Edson José de Camargo Barros, 47 anos; o Delegado - adjunto José Lemes Pereira, 48 anos e o Escrivão Carlos Roberto de Melo, 39 anos.

É o relato do condutor sobrevivente, Moacir Vieira dos Santos, motorista do caminhão envolvido, às fls. 46:

"...eu trafegava na BR 272, no sentido do rio Piquiri ao entroncamento da PR 487. Ao atingir o km 546, aproximadamente, na ocasião em que veio (em sentido contrário) um carro branco e deu um sinal de luz e **desviou de alguns desníveis da sua pista** invadindo a minha pista. Foi quando segurei um pouco o caminhão, na minha pista. **Também existia uns desníveis na minha pista.** Tentei passar o caminhão no meio, quando o carro branco (na verdade a viatura policial que trazia os policiais que voltavam de serviço em Guaíra para Umuarama) bateu no lado esquerdo do meu caminhão (frente-esquerda). Em seguida fiquei uns minutos meio tonto - de repente melhorei. Sentia umas dores no peito e soltei o cinto de segurança, saindo pela janela esquerda e em seguida fui socorrido pela Polícia Rodoviária de Guaíra." (parêntesis e grifos nossos)

No jornal O Estado do Paraná do dia 07 de maio de 1998, consta "que o acidente ocorreu quando a viatura tentava desviar dos buracos na pista."

O jornal Umuarama Ilustrado mostra que "O acidente aconteceu quando a carreta que ia na direção de Guaíra, desviou de um buraco na rodovia e acabou invadindo a pista contrária, quando o condutor não conseguiu desviar e acabou batendo de frente com a viatura Santana." Um dos motivos do acidente, segundo o jornal, foi "a má conservação da rodovia federal no trecho entre Francisco Alves a Guaíra onde é de responsabilidade do governo federal."

O jornal O Paraná, edição do dia 07 de maio de 1998, relata que o acidente, segundo a Polícia Rodoviária, foi causado em virtude de um dos veículos ter sido obrigado a desviar de um buraco existente na pista, apesar de trafegarem em plena reta.

No jornal Folha de Londrina, edição de 08 de maio de 1998 consta: "O trecho de 60 quilômetros da rodovia entre Iporã e Guaíra está totalmente esburacado. Em alguns pontos o asfalto quase desapareceu."

O jornal O Estado do Paraná, do dia 08 de maio de 1998, mostra que "O acidente ocorreu por volta das 17h 40, quando os veículos tentavam desviar de buracos na pista. O acidente ocorreu em local, onde há buracos na pista nos dois sentidos."

No mesmo jornal, edição do dia 09 de maio de 1998, aparece como manchete: "Paraná tem um novo corredor da morte", cuja matéria menciona que "num trecho de 50 quilômetros, os buracos tomaram conta da rodovia e obrigam os motoristas a trafegarem na contramão. A situação piorou após a inauguração da ponte que liga o Paraná ao Mato Grosso do Sul. A situação se repete na BR 163, que liga Guaíra a Marechal Cândido Rondon."

O jornal O Estado do Paraná de 09 de maio de 1998 continua:

"É preciso muita calma e habilidade para conseguir vencer o trecho que liga Guaíra a Francisco Alves, completamente esburacado e com sinalização deficiente. A situação piorou após a inauguração da ponte ligando Guaíra ao Mato Grosso do Sul, que fez aumentar o fluxo de veículos transitando diariamente pela estrada. Por causa dos buracos os acidentes com vítimas passaram a ser uma constante."

Ao relatar o acidente, conclui a matéria: "A única unanimidade até agora é a de que a colisão foi provocada por defeitos na pista."

O jornal A Tribuna do Povo, do dia 09 de maio de 1998, traz como manchete: "Buracos e ponte rachada refletem a precariedade."

É o teor da matéria:

"Má conservada, cheia de buracos, com sinalização precária e extremamente perigosa. Este é o retrato da BR 272, no trecho do entroncamento entre a PR 483, que liga Iporã a Guaíra.

O tráfego em alguns pontos do trecho que liga Iporã a Guaíra é quase impossível, devido os tamanhos dos buracos que podem ser encontrados nos dois lados da pista, que muitas vezes obrigam os motoristas a fazerem manobras perigosas e arriscadas, colocando a própria vida e a de terceiros em risco por causa do péssimo estado da estrada.

A má sinalização é outro problema que preocupa as autoridades regionais, que há muito tempo vem pedindo uma solução para o caso, mas até agora nada foi feito. O DER/PR ( Departamento de Estradas e Rodagens ), afirma que a responsabilidade do trecho é do DNER ( Departamento Nacional de Estradas e Rodagens ), que não se manifestou oficialmente sobre o assunto."

DE outro ACIDENTE que PODERIA ser EVITADO

Conforme o Boletim de Ocorrência n.º 594/98, também constante dos autos de inquérito civil 03/98, o caminhão Mercedes Benz dirigido por José Daril Daneluci trafegava pela Rodovia Federal BR - 272, no sentido do entroncamento da PR-487 a Guaíra quando ao atingir o km 556+600m, veio a colidir longitudinalmente com o Monza dirigido por Sirval Aparecido Luciano, 35 anos, que trafegava em sentido contrário.

É a declaração do sobrevivente, José Daril Daneluci:

"Eu estava vindo de Umuarama para Guaíra, depois do Trevo de Terra Roxa, mais ou menos três quilômetros. Vinha um automóvel no sentido contrário. O mesmo vinha com os faróis alto, e o mesmo vinha na contra mão, com a luz alta. Eu puxei o meu caminhão para a esquerda e o mesmo voltou para a pista dele, tentei voltar, mas ele veio a bater no meu caminhão., pois o automóvel vinha em alta velocidade."

Obviamente, basta comprovar pelas fotografias juntadas aos autos, o motivo do automóvel de passeio estar na "contra-mão" quando da colisão era o péssimo estado da pista de rolamento. É comum que os motoristas, procurando desviar-se de buracos na pista, conhecidos por "panelas", venham a transitar na via contrária.

Tal fato, motivo determinante no acidente acima referido, é comum a inúmeras situações de risco que, felizmente, não tiveram dimensões tão trágicas.

## DA DESCRIÇÃO de uma VIAGEM pelo TRECHO

Em viagem entre Guaíra e Iporã, realizada no dia 21/08/98, foi descrito o estado de conservação do trecho da BR - 272, em questão:

- o trajeto foi iniciado no trevo de Guaíra, no km 568, onde a pista se encontrava sem sinalização, com acostamento invadido pela vegetação;
- no próprio Posto da Polícia Rodoviária de Guaíra a pista de rolamento estava com buracos;
- no km 564+500m existiam muitos buracos e a vegetação tomava conta do acostamento;
- no km 563+600m não havia faixa de sinalização e a pista se encontrava com ondulações;
- no km 561+650m existiam galhos de árvores invadindo a pista em curva, dificultando a visibilidade;
- transcorridos cerca de quinze quilômetros a partir do trevo de Guaíra, constatou-se que na maior parte deste trajeto a pista encontrava-se com ondulações, buracos, pista sem faixa de sinalização, placas e acostamento encobertos por vegetação;
- no km 556 não existia placa de advertência sobre curva à direita e no acesso à rodovia para Terra Roxa, km 552, não havia

- sinalização, como consta no relatório da Polícia Militar do Estado do Paraná;
- no km 547 a vegetação tomava conta do acostamento, existindo ainda vários buracos;
  - as placas de sinalização no km 554+400m, estavam encobertas pela vegetação, velhas, sem pintura, dificultando a visibilidade;
  - a vegetação invadia a pista no km 539+100m, próximo à ponte sobre o Rio Piquiri, não havendo nenhuma sinalização;
  - na ponte existiam buracos e ondulações, com falhas na pavimentação que permitem contato visual com as águas do rio;
  - até o trevo que dá acesso a cidade de Francisco Alves, a situação era a mesma, com a vegetação invadindo a pista, inexistência de acostamento, pista sem pintura, curvas com ondulações e sem acostamento, placas quebradas e no próprio trevo haviam buracos.

Após o trevo, encontramos pista com defeito, vegetação no acostamento, curvas com ondulações, buracos na pista e ondulações próximo ao trevo que dá acesso a Altônia.

Por volta de um quilômetro do Trevo de acesso a cidade de Iporã, os buracos tomavam conta de toda a pista de rolamento.

Em final de diversos declives o acostamento era tomado por vegetação, bem como em várias curvas.

Tal situação, conforme descrita na época (agosto de 1998) já perdura há meses, tendo ocorrido no trecho acidentes fatais, nos quais a má conservação da pavimentação foi elemento essencial.

Desde a instauração do inquérito civil pela Promotoria de Justiça de Guaíra, e quando do clamor público em relação a acidentes graves, operações "tapa buracos" foram eventualmente realizadas, sem resultados duradouros, eis que a cada chuva mais forte novos buracos aparecem, normalmente onde o asfalto já havia sido recuperado. Ademais, a ausência quase total de faixas de sinalização horizontal e acostamento impraticáveis jamais foram objeto de atuação das autoridades de trânsito responsáveis pela rodovia.

DO DIREITO À SEGURANÇA NO TRÂNSITO

A Constituição Federal, em seu artigo 23, atribui competência comum às entidades federadas e municipais para:

"XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito."

A necessidade de educação para a segurança do trânsito, evidentemente, pressupõe a existência de condições materiais de segurança dos equipamentos comuns a todos os que se utilizam de veículos, vale dizer, das vias públicas.

O artigo 1º da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, dispõe:

"Art. 1. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

Parágrafo 2º - **O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito**, a estes cabendo, nas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito."

No mesmo Código consta que:

"Art. 5º. O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que têm por finalidade o exercício das atividades de **planejamento**, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, **engenharia**, **operação do sistema viário**, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e aplicação das penalidades.

Art. 6º. São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- I. **estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à**

**segurança**, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;"

Assim, está positivado que a segurança no trânsito é direito coletivo, sendo responsável pela mesma os órgãos administrativos com atribuições legalmente instituídas para tal, ou, de outra parte, aquelas instituições e pessoas que derem motivo, por ação ou omissão, à ausência de segurança no trânsito.

O artigo 60 da Lei 9.503/97 dispõe:

"Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I-

II - vias rurais:

a. **rodovias**;

a. **estradas**."

As estradas, aqui em seu sentido genérico, incluindo ruas e rodovias, nos termos do artigo 66, I do Código Civil são "bens públicos de uso comum de todos", sendo evidente que a manutenção das mesmas, visando a segurança pública, caracteriza interesse coletivo passível de tutela através da ação civil pública.

O direito à segurança no trânsito, expressamente previsto por norma acima transcrita, caracteriza-se como **direito difuso**, conforme os esclarecedores termos do artigo 81, I do Código de Defesa do Consumidor:

"Art. 81 - A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo.

Parágrafo único - A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:

I - Interesses ou direitos difusos, assim entendido, para efeitos deste Código, ou transindividuais, de natureza indivisível, de

que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato;"

Evidente a adequação do termo aos usuários do trecho rodoviário em questão.

A ação civil pública é, por excelência, o instrumento processual mais adequado à defesa, além daqueles indicados nos incisos de seu artigo 1º, de "qualquer outro interesse difuso ou coletivo;"

Ao Ministério Público é assegurada a legitimidade para ajuizar tal ação, por força do disposto no artigo 5º da mesma norma, sendo que a Constituição Federal, ao tratar do Ministério Público, em seu artigo 129, III dispõe:

"Art. 129 - São funções institucionais do Ministério Público:

III - promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de **outros interesses difusos e coletivos;**"

Se a construção de rodovias e estradas até bem pouco tempo era de exclusiva responsabilidade do Poder Público, nas vias não "privatizadas" ainda existe a prestação de serviços público de manutenção das pistas de rolamento e da sinalização, com vistas a oferecer a devida segurança à coletividade.

Assim considerada, a manutenção dos serviços essenciais ao trânsito seguro está regulamentado pela Lei 8.078/90, que instituiu o Código de Defesa do Consumidor, do qual consta:

"Art. 6º - São direitos básicos do consumidor:

I - **a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;**

VI - **a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;**

X - **a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral."**

O novo Código Nacional de Trânsito traz com detalhes a necessidade de serem sinalizadas e bem construídas as vias de circulação, havendo capítulos específicos acerca da sinalização (VII) e engenharia de trânsito.

É o teor do artigo 80:

**"Art. 80 - Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outro.**

**Parágrafo 1º - A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e à noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações contidas na legislação complementar".**

Já o artigo 84 dispõe:

**"Art. 84 - O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata, retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado".**

Deve-se entender que a vegetação lindeira ou que toma os acostamentos no trecho em análise como um "qualquer elemento" a que se refere a norma acima transcrita. Quanto aos "sinais de trânsito", esclarece o artigo 87:

"Art. 87 - Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de sinalização auxiliares;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor".

Fundamentais para a informação dos motoristas acerca das condições de tráfego (possibilidade de ultrapassagens, visão noturna, informações sobre curvas, trevos, etc.), no trecho em questão é quase inexistente a sinalização horizontal, sendo que a maioria das placas (sinalização vertical) encontra-se encoberta pela vegetação.

É tão evidente a necessidade de serem providenciadas condições materiais ao trânsito seguro que o Código Nacional de Trânsito passou a exigir, para a entrega de vias pavimentadas aos usuários, que as mesmas estejam plenamente sinalizadas. Dispõe o artigo 88:

"Art. 88 - Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação".

Se a sinalização é exigência legal para a utilização das vias pavimentadas, com muito mais razão deve-se exigir que a pavimentação das mesmas vias esteja em condições a permitir sua utilização de forma segura.

## DOS RÉUS

A responsabilidade dos réus decorre dos expressos termos da legislação específica, que determina:

"Art. 21 - Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar, e operar o trânsito de veículos, de pedestres, e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

(...)

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito".

No mesmo sentido:

"Art. 22 - Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas e trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;

(...)

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito".

Mais especificamente, ao DER e DNER cabe a efetiva implantação de estradas e rodovias, bem como manutenção das mesmas. Já é comum, no país, especialmente no Paraná, a existência de rodovias construídas pelos respectivos órgãos e que se encontram sob administração de concessionárias privadas, cabendo aos usuários o pagamento de pedágio.

No caso em questão, entretanto, em que pese a grande importância estratégica do mais importante - para não dizer único, corredor de comunicação com o Paraguai (Salto del Guayra) e com o Mato Grosso do Sul, via ponte de Guaíra, as condições mínimas de trânsito não vêm sendo garantidas por quem possui o dever de assim agir.

DO DNER

Do Ofício 054/AG, do Diretor Geral do DER PR, consta a seguinte informação:

"Em atenção ao ofício nº 69/98 dessa Promotoria de Justiça da Comarca de

Guaíra, o qual solicita informação a respeito da BR 272, **trecho Iporã - Guaíra**, temos a informar que trata-se de rodovia federal, cuja jurisdição pertence ao 9º Distrito Rodoviário Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Ressaltamos que o referido trecho consta em um programa de restauração do DNER cujo projeto está sendo executado por este DER/PR." (grifamos)

Ao tempo em que o DER informa que o trecho em questão é de integral responsabilidade do DNER, informa também ser executor de projeto de restauração do mesmo. Tal projeto está sendo esperado pela população desde então.

O DNER, por seu turno, em ofício de nº 0583, de 18/05/98, acostado às fls. 35, atesta que:

"O trecho da BR 272 entre Iporã e Guaíra, na extensão de 61,5 km, faz parte no PNV(Plano Nacional de Viação) e tem sua administração sob responsabilidade dos seguintes órgãos

- Iporã - Francisco Alves - Trata-se de trecho de rodovia estadual transitória, extensão de 16,2 km, sob a responsabilidade do DER/PR.

- Francisco Alves - Guaíra - Trecho com extensão de 45,3 km, sob a responsabilidade do DNER.

No momento o trecho sob a responsabilidade do DNER está sem contrato de manutenção/conservação. Através do processo Administrativo 51190.000414/98-49, foi solicitado à Administração Central em Brasília autorização para realização de licitação, na modalidade de Concorrência, para os serviços de manutenção/conservação.

**O mesmo trecho de 45,3 km faz parte do programa de descentralização, que**

**passará para a esfera estadual vários trechos de rodovias federais.** O programa prevê, entre outros, a restauração desses 45,3 km através de financiamento pelos organismos internacionais BIRD/BID."

Constata-se, assim, que:

- a. o réu DER/PR não se refere à sua responsabilidade pela manutenção do trecho entre Iporã e Francisco Alves ("trecho de rodovia estadual provisória"), apontando o DNER como responsável pela manutenção de todo o trecho;
- b. o DNER assume a responsabilidade pelo trecho entre Francisco Alves e Guaira, apontando o DER como responsável pelo trecho entre Iporã e Francisco Alves;
- c. o DNER noticia que estava, em maio de 1998, esperando por resposta de Brasília sobre pedido de licitação para obras de restauração/manutenção (chamadas obras de emergência), cujo resultado é desconhecido;
- d. o DNER informa que "O mesmo trecho de 45,3 km faz parte do programa de descentralização, que passará para a esfera estadual vários trechos de rodovias federais", sendo sintomático o tempo do verbo utilizado: **passará**.

Em razão do constante nos ofícios acima transcritos, foram os ora réus novamente oficiados, como se vê das fls. 38-39 e 40 do inquérito civil 03/98, em anexo.

Às fls. 60 consta resposta do DER/PR, dando conta que:

"...a respeito do programa de descentralização que passará para a esfera estadual vários trechos de rodovias federais, temos a informar que existe um protocolo de intenções para assinatura de convênio entre o Governo Federal e o Estadual, no qual está prevista a restauração

da BR 272, trecho Francisco Alves - Guaíra.

Ressaltamos que o referido convênio ainda não foi assinado pois encontra-se em fase de negociação entre os dois Órgãos."

A tônica da resposta do DER/PR - percebe-se claramente pela redação do segundo parágrafo acima transcrito, continua sendo a de declinar a responsabilidade pelo trecho Francisco Alves - Guaíra exclusivamente ao DNER, silenciando (e portanto assumindo) sobre sua responsabilidade em relação ao trecho Iporã - Francisco Alves, ao qual anteriormente **não** se referira.

Já o DNER, em esclarecedora resposta de fls.55, trouxe aos autos de inquérito civil, às fls. 56-59 "**Protocolo de Intenções para Transferência de Patrimônio e Execução de Obras de Restauração em Rodovias Federais**", firmado em 02 de abril de 1997. Do anexo I de tal protocolo, em que estão listados trechos que "passarão" ao patrimônio e execução estadual, consta trecho da BR 272 entre Iporã e Guaíra.

Os demais trechos são exatamente aqueles incluídos no propalado "Anel de Integração" do Estado do Paraná, objeto de concessão para exploração (e cobrança de serviços) para empresas privadas.

Assim, têm-se por certo que enquanto não for transferido do DNER ao DER, para os fins do protocolo de intenções, através de assinatura de convênio, (como informa o DER às fls. 60) o trecho da BR 272 entre Iporã e Guaíra, a responsabilidade pela manutenção do mesmo é do DNER.

#### DO DER

Se a responsabilidade do DNER sobre o trecho em questão é expressamente admitida pelo mesmo, conforme demonstrado, ainda que somente em relação ao trecho de 45,3 km entre Francisco Alves e Guaíra, em relação ao DER/PR necessário se faz analisar o contido nos autos, para que se caracterize sua responsabilidade solidária pela manutenção do trecho.

Em primeiro lugar, como visto, o Estado do Paraná está em vias de receber "a transferência do patrimônio dos trechos rodoviários e execução das obras de restauração nas rodovias federais" (fls. 56) dentre as quais consta o trecho em questão.

Assim, enquanto não formalizada a transferência da rodovia em questão, continuará o DNER responsável pela mesma, excluído o trecho Iporã - Francisco Alves, que do cotejo das diversas informações prestadas, recai sobre o DER.

Ocorre que durante o lapso entre a efetiva transferência do trecho da BR 272 entre Francisco Alves e Guaíra - conforme previsto no protocolo de intenções entre a União e o Estado do Paraná, do qual consta as assinaturas do governador do Paraná, do Ministro dos Transportes e dos diretores dos órgãos executivos de trânsito respectivos (DNER e DER) e a data da assinatura do mesmo, 02/05/97 (fls. 58), lapso este no qual nos encontramos, não só o DNER deixou de realizar obras que mantivessem um mínimo de condições de segurança de trânsito como o DER concluiu obra que veio a aumentar dramaticamente o número de veículos - e usuários do trecho em questão.

É que em fevereiro de 1998 foi inaugurada a ponte que faz a ligação rodoviária entre os municípios de Guaíra - PR e Mundo Novo - MS, transpondo o limite sul do remanescente do rio Paraná, denominada Ponte Ayrton Senna.

Como mencionado em diversos textos jornalísticos acima transcritos, constantes dos autos de inquérito civil, a inauguração da ponte que permitiu a transposição do rio Paraná, até então dependente de balsas, causou um aumento significativo do número de veículos que utilizam o trecho da BR - 272 entre Iporã e Guaíra.

Consta das fls. 42 do ofício 197/98, do Comandante da 3ª Cia. da Polícia Militar Rodoviária do Paraná (fls.41-53), o seguinte dado:

"Fluxo de veículos

Dados coletados com base na travessia Paraná / Mato Grosso do Sul, sendo os dados referentes aos meses de novembro e dezembro de 1997 e Janeiro de 1998 junto a Firma F. Andreis, enquanto nos meses de fevereiro, março e abril do corrente ano junto a Associação Banestado, responsável pela cobrança do pedágio na ponte.

NOV/97= 20.078 veículos

DEZ/97= 27.989 veículos

JAN/98= **21.119** veículos

FEV/98= **61.100** veículos

MAR/98= 60.242 veículos

ABR/98= 55.000 veículos" (iluminação nossa)

Como demonstra o negrito acima, houve aumento significativo no fluxo de veículos entre o Paraná e os limítrofes estado do Mato Grosso do Sul e o Paraguai, facilitado o acesso pela ponte construída pelo DER.

Neste sentido, basta transitar pela ponte Ayrton Senna para ter acesso a placas informativas atribuindo ao Estado do Paraná a construção da obra. Mesmo na televisão, em horário nobre, é transmitida propaganda institucional da Administração do Estado atribuindo-se o devido crédito para a construção da ponte.

Encarte publicitário sobre o "Anel de Integração", divulgado pelo governo do Estado do Paraná e pelo DER (com endereço e telefone do mesmo) procura demonstrar as vantagens da privatização de trechos de estradas até então sob a responsabilidade da União, conforme segue:

"Há muitos e muitos anos, as estradas federais do Paraná encontravam-se em estado de abandono. Trechos inteiros tinham mais buracos que estradas, o que representava não só prejuízo certo para quem dependia das estradas para transporte, mas risco de vida para quem andava por elas. A situação era dramática. A ação era urgente. E o Paraná, mais uma vez saiu na frente.

A grande maioria das principais estradas do Paraná, até algum tempo atrás, era do Governo Federal. E o Governo Federal, há muito tempo, não tinha dinheiro para a sua manutenção. O Paraná, em vez de esperar uma mudança, saiu na frente e concebeu o Anel de Integração. E solucionou o problema, passando as estradas, através de concorrência, para a iniciativa privada, que tornou-se responsável pela recuperação e manutenção permanente das rodovias, além da duplicação de centenas de quilômetros, construção de contornos, passarelas e viadutos. Sabe o que aconteceu?

Você pode andar por qualquer canto do Estado. Onde você for, vai ver gente trabalhando para transformar nossas estradas em estradas de primeiro mundo. O trabalho inclui recuperação, sinalização, implantação de apoio ao motorista e usuário, com pronto socorro mecânico e

ambulâncias pronto-socorro. Um trabalho impressionante, que gera empregos e vai gerar benefícios. Para você, para sua família."

O primeiro parágrafo do texto publicitário acima transcrito, constante das fls. 79 do inquérito civil em anexo, adequa-se perfeitamente ao trecho de rodovia em questão. Já o último parágrafo, acima, não condiz com a realidade regional.

É que apesar de tratar-se de trecho de rodovia federal objeto de protocolo de intenções para transferência ao Estado do Paraná, a BR - 272 entre Iporã e Guaíra não foi "contemplada" com o projeto de privatização de rodovias, batizado "Anel de Integração".

Encontra-se portanto o trecho em questão no limbo: os cerca de 15 km entre Iporã e Francisco Alves, de responsabilidade do DER, está abandonado. Mesmo tratamento recebe o trecho de cerca de 45 km entre Francisco Alves e Guaíra, de responsabilidade do DNER.

Curioso é que no encarte acostado às fls. 79 consta um mapa estilizado do Paraná, com a demonstração do conhecido desenho do "Anel de Integração", acrescido nada mais nada menos do que a "Ponte de Guaíra". Acima do mapa consta o seguinte texto:

"Mais que isso: o **Anel de Integração** é um eixo de desenvolvimento através do qual a saúde, a educação e a riqueza chegam mais rápido a todos os cantos do Estado. Com ele, o Paraná cria um sistema modelo de transporte no país no país e prepare-se para o Mercosul."

Evidencia-se, portanto, que a **ponte** construída pelo DER faz parte do Anel de Integração, sendo que o trecho de rodovia que serve à ponte está **excluída** do mesmo, em que pese o dramático aumento de veículos que transitam pelo trecho.

Em matéria jornalística constante das fls. 80 do inquérito civil, referente à construção da ponte, encontramos a seguinte manchete: "Cresce tráfego entre PR e MS."

Já às fls. 61 constava outra matéria com o título "Aumenta tráfego na PR 323", cujo parágrafo inicial contém:

"Levantamento da Polícia Rodoviária Estadual registrou aumento de 50% no fluxo de veículos pesados na rodovia PR 323, no trecho entre Maringá, Umuarama e Iporã, no primeiro semestre deste ano. O

movimento maior é consequência da inauguração da ponte de Guaíra, no começo do ano e da entrada em funcionamento dos postos de pedágio das rodovias do anel de integração. (...)

Segundo o comandante da Polícia Rodoviária na região, tenente Wilian Silveira, o tráfego de caminhões está crescendo desde a liberação da ponte PR - MS em Guaíra. Maioria dos motoristas está seguindo de Guaíra para Iporã, onde começa a PR 323."

Tal notícia, bem como as demais provas já produzidas, demonstram fática e documentalmente que em razão de ação comissiva do DER (construção da ponte entre o Paraná e o Mato Grosso do Sul, bem como divulgação da mesma na imprensa) verificou-se aumento considerável no uso da estrada que dá acesso à ponte.

O maior uso da rodovia, ou seja, o maior número de veículos transitando pela rodovia, significa maiores danos à pavimentação e maior necessidade de manutenção do trecho. É que o asfalto que anteriormente à construção da ponte Ayrton Senna, de responsabilidade do DER, suportava um peso  $x$ , exercido pelos veículos que por ali transitavam. À medida em que ocorreu aumento do número de veículos, é evidente que aumentou o peso suportado pelo asfalto, fato que levou à maior deterioração da pavimentação asfáltica, fato comprovado pelas inúmeras matérias jornalísticas e fotos juntadas aos autos.

A responsabilidade do DER encontra supedâneo no artigo 37, 6º da Constituição Federal, que reza:

"Art. 37 - A administração pública direta, indireta, ou fundacional, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e, também, ao seguinte:

parágrafo 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo e culpa."

A doutrina de Hely Lopes Meirelles ensina que:

*"O dano causado por obra pública gera para a Administração a mesma responsabilidade objetiva estabelecida para os serviços públicos, porque, embora a obra seja um fato administrativo, deriva sempre de um ato administrativo de quem ordena sua execução. Mesmo que a obra pública seja confiada a empreiteiros particulares, a responsabilidade pelos danos oriundos do só fato da obra é sempre do Poder Público que determinou sua realização. O construtor particular de obra pública só responde por atos lesivos resultantes de sua imperícia, imprudência ou negligência na condução dos trabalhos que lhe são confiados. Quanto às lesões a terceiros ocasionadas pela obra em si mesma, ou seja, por sua natureza, localização, extensão ou duração prejudicial ao particular, a Administração Pública que a planejou responde objetivamente, sem indagação de culpa de sua parte. Exemplificando: se na abertura de um túnel ou de uma galeria de águas pluviais o só fato da obra causa danos aos particulares, por estes danos responde objetivamente a Administração que ordenou os serviços; mas, se tais danos resultam não da obra em si mesma, porém da má execução dos trabalhos pelo empreiteiro, a responsabilidade é originariamente do executor da obra, que, como particular, há de indenizar os lesados pela imperfeição de sua atividade profissional, e subsidiariamente da Administração, como dona da obra que escolheu mal o empreiteiro.(Hely Lopes Meirelles, Direito Administrativo Brasileiro, vigésima edição, p. 563)*

Poderia também ser argumentado que em decorrência da ação do DER (construção de ponte, aumentando volume de veículos em trecho de rodovia federal a ser transferida para o Estado, implicando em mais acentuados danos de risco de acidentes automobilísticos), em razão do transporte de combustíveis, outros produtos químicos e biológicos, aumentou o risco de ocorrência de acidentes com cargas perigosas ou de

outra forma passíveis de criar poluição ambiental nos termos do artigo 3º da Lei 6.938/81. A responsabilidade pelo risco de dano ambiental, por força do artigo 14, parágrafo primeiro da Lei 6.938/81, é objetiva.

De qualquer maneira, restou comprovado que ao concluir a ponte ligando os estados do Paraná e Mato Grosso do Sul o Estado do Paraná, através do DER, criou condições que pioraram o tráfego de veículos na BR 272, eis que o aumento do número de usuários do trecho acarretou maiores danos ao asfalto que pavimenta a via.

Não por outro motivo vem disposto no Código Nacional de Trânsito que:

"Art. 95 - Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via".

Evidencia-se que a segurança dos usuários das vias públicas é essencial ao legislador, tendo ocorrido, por conta de ação do DER, aumento dos riscos a que estão sujeitos os que transitam pelo trecho da BR 272 em análise, eis que a ponte Ayrton Senna enquadra-se como "projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito", como de fato, prevista no artigo 93 do CNT.

Imperioso, portanto, em razão da responsabilidade objetiva da Administração, a responsabilização do DER/PR pelas condições da BR 272 entre Iporã e Guaíra, sendo que no trecho entre a última cidade e Francisco Alves existe responsabilidade solidária do DNER.

A responsabilidade do DNER reside no seu dever de manter o trecho entre Francisco Alves e Guaíra, sendo que a responsabilidade do DER/PR reside na manutenção do trecho Iporã - Francisco Alves e em dar causa ao aumento de tráfego no trecho remanescente.

#### DA MEDIDA LIMINAR

Restou evidenciado que a ponte de Guaíra vem sendo anunciada publicamente como elemento integrante do "Anel de Integração" do estado do Paraná (fls. 79).

Para trafegar sobre tal ponte é necessário o pagamento de pedágio que varia de R\$ 1,00 para motocicletas até R\$ 10,00 para carretas, sendo que carros de passeio pagam R\$ 3,00, sendo obrigatório o pagamento em ambos os sentidos (ida e volta).

O volume de recursos arrecadados desde a inauguração da ponte, há quase um ano, são desconhecidos, não podendo, apesar disso, serem desprezados.

Resta óbvio, por outro lado, que o acesso à ponte se dá, principalmente, pelo trecho tratado na presente ação (ainda que exista fluxo considerável pela PR 163, cuja situação é tão ruim quanto a da BR 272), sem o qual não poderia ser acessada a ponte, significando que há por parte do DER/PR a utilização de trecho de rodovia federal (sobre a qual, repita-se, consta protocolo de intenções para transferência de patrimônio entre os réus) que se encontra em total abandono e em estado precaríssimo.

Assim, requer-se a concessão de **medida liminar** no sentido de ser determinado judicialmente o recolhimento de 10% do total da arrecadação mensal do pedágio para a transposição da ponte Ayrton Senna, em conta vinculada a este juízo, com juros e correção monetária regulamentares, visando assegurar a existência de recursos suficientes para o custeio das obras necessárias à recuperação da rodovia e outras, decorrentes do pedido.

Tal medida em nada prejudicaria o réu DER/PR, eis que em caso de julgamento desfavorável aos autores estaria o volume arrecadado assegurado e corrigido, ao tempo em que evitaria maiores delongas na execução das obras necessárias à adequação da rodovia BR 272 no trecho em questão. Às determinações legais que exigem um mínimo de segurança para o trânsito de veículos.

O *fumus boni iuris* que fundamenta o pedido está caracterizado pelas regras constitucionais e ordinárias citadas na presente petição, especialmente aquela contida no artigo 1º, parágrafo 2º da Lei 9.503/97.

O *periculum in mora*, por outro lado, reside na evidência que a continuidade da situação deplorável em que se encontra a BR 272 entre Iporã e Guaira levará à manutenção de *status quo* que atinge frontalmente o interesse público de segurança no trânsito, podendo acarretar novos acidentes automobilísticos, com perdas materiais, feridos e mortes.

#### DO PEDIDO PRINCIPAL

Em face do exposto, requer-se:

1. a citação dos réus, para responderem à presente e acompanharem o processo em todos os seus termos;
2. a condenação do DER/PR na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de adequação da pavimentação asfáltica ao volume de veículos que passam atualmente pela BR 272 no trecho Iporã - Francisco Alves;
3. a condenação do DER/PR na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de pintura das faixas de sinalização horizontal da BR 272 no trecho Iporã - Francisco Alves;

4. a condenação do DER/PR na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de limpeza e adequação dos acostamentos da BR 272 no trecho Iporã - Francisco Alves;
1. a condenação do DER/PR na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de limpeza e recuperação das placas de sinalização da BR 272 no trecho Iporã - Francisco Alves;
1. a condenação do DER/PR na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de sinalização e adequação dos entroncamentos e cruzamentos da BR 272 no trecho Iporã - Francisco Alves;
  2. a condenação do DNER e do DER/PR na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de adequação da pavimentação asfáltica ao volume de veículos que passam atualmente pela BR 272 no trecho Francisco Alves - Guáira;
  3. a condenação do DER/PR e do DNER na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de pintura das faixas de sinalização horizontal da BR 272 no trecho Francisco Alves - Guáira;
1. a condenação do DER/PR e do DNER na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de limpeza e adequação dos acostamentos da BR 272 no trecho Francisco Alves - Guáira;
  2. a condenação do DER/PR e do DNER na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de limpeza e recuperação das placas de sinalização da BR 272 no trecho Francisco Alves - Guáira;
1. a condenação do DER/PR e do DNER na obrigação de fazer, consistente na realização de obras de sinalização e adequação dos entroncamentos e cruzamentos da BR 272 no trecho Francisco Alves - Guáira;
  2. a condenação dos réus nos ônus da sucumbência.

Requer-se ainda a produção de todos os meios de prova admitidos em direito, especialmente documental, pericial, testemunhal e inspeção judicial.

Atribui-se à causa o valor de R\$ 500.000,00(quinhentos mil reais).

Umuarama, de janeiro de 1999.

Laércio Januário de Almeida Robertson Fonseca de Azevedo

Promotor de Justiça Promotor de Justiça

Carlos .....

Procurador da República