



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ FEDERAL DA 1<sup>A</sup> VARA FEDERAL EM  
JAÚ – 17<sup>A</sup> SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DE SÃO PAULO:**

**Peças Informativas nº 1.34.022.000144/2009-11**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador da República que esta subscreve, no exercício de suas funções constitucionais e legais, vem, à presença de Vossa Excelência, com fundamento no artigo 129, III, da Constituição Federal, e na Lei 7.347/85, propor a presente

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA DE OBRIGAÇÃO DE FAZER CUMULADA COM PEDIDO  
DE TUTELA LIMINAR INIBITÓRIA**

em face de:

**ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.**, C.N.P.J. nº 02.387.241/0001-60, com endereço na Rua Emílio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, Curitiba/PR, CEP: 82.920-030 ou Rodovia Anhanguera, s/nº, Vila Industrial, Km 24,2, Sala 2, São Paulo/SP, CEP 05275-000;

**ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A. (antiga FERROVIAS BANDEIRANTES S.A. - FERROBAN)**, C.N.P.J. nº 02.502.844/0001-66, com endereço na Rodovia Anhanguera, s/nº, Vila Industrial, Km 24,2, Sala 2, São Paulo/SP, CEP 05275-000 ou na Rua Emílio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, Curitiba/PR, CEP: 82.920-030;



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

**MUNICÍPIO DE BROTAS**, pessoa jurídica de direito público interno, C.N.P.J. nº 46.362.927/0001-72, com endereço na Rua Benjamin Constant, 300, Brotas/SP;

**MUNICÍPIO DE DOIS CÓRREGOS**, pessoa jurídica de direito público interno, C.N.P.J. nº 45.671.120./0001-59, com endereço na Praça Francisco Simões, s/n, Dois Córregos/SP;

**MUNICÍPIO DE JAÚ**, pessoa jurídica de direito público interno, C.N.P.J. nº 46.195.079/0001-54, com endereço na Rua Paissandu, 444, Centro, Jaú/SP;

**MUNICÍPIO DE TORRINHA**, pessoa jurídica de direito público interno, C.N.P.J. nº 46.364.220/0001-03, com endereço na Rua José Antunes, 900, Residencial Jardim Piedade, Torrinha/SP;

na pessoa de seus diretores ou de seus representantes legais, pelos fundamentos de fato e de direito, doravante esposados:

## ***1. INTRODUÇÃO***

Através do procedimento em epígrafe, investigou-se e constatou-se a ausência ou insuficiência das condições de segurança nas passagens em nível existentes nos cruzamentos rodoferroviários dos Municípios de Brotas, Dois Córregos, Jaú e Torrinha, o que está a colocar em risco o trânsito de veículos e de composições ferroviárias, bem como a vida e integridade física da população lindeira e demais transeuntes ou terceiros que por suas imediações trafegarem.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, após a realização de fiscalização, apontou as deficiências estruturais e falhas na sinalização vertical e horizontal nas passagens em nível dos referidos municípios, tendo indicado as medidas necessárias a impedir – ou a minorar – a ocorrência de acidentes e eventos danosos nos locais.

Dessarte, com a presente ação civil pública, objetiva-se compelir a empresa concessionária do serviço público federal de transporte ferroviário de cargas e os municípios responsáveis pelas vias rodoviárias incidentes nos cruzamentos, ora réus, na medida da responsabilidade de cada um, à adoção das medidas atinentes a prover de condições de segurança adequada as passagens em nível e cruzamentos rodoferroviários.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

## **2. DA LEGITIMIDADE “AD CAUSAM”**

Inicialmente, importa tecer breves comentários quanto à **legitimidade ativa** para a propositura desta ação civil pública.

A presente demanda decorre da busca do cumprimento do dever que a Constituição Federal conferiu ao Ministério Público, ao dispor que uma de suas funções institucionais consiste, exatamente, em promover a ação civil *"para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos"* (art. 129, inciso III).

Em complemento à Ordem Magna, vem estabelecido na norma infraconstitucional - Lei Orgânica Nacional do Ministério Público, de 12 de fevereiro de 1993, que o Ministério Público é legitimado para defender todo e qualquer interesse difuso ou coletivo (art. 6º).

Se não bastasse, a Lei nº 7.437, de 02 de junho de 1985, em seu artigo 1º, inciso IV, também legitima o Ministério Público para a defesa da generalidade dos interesses difusos e coletivos.

Também a Lei Complementar nº 75/93, que organiza o Ministério Público da União, prevê em seu art. 6º, VII, 'b' e 'd', que compete ao Ministério Público da União promover o inquérito civil e a ação civil pública para proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e outros interesses individuais indisponíveis, homogêneos, sociais, difusos e coletivos.

Diante da atual situação das passagens em nível existentes nos cruzamentos rodoferroviários dos municípios réus, que, conforme será evidenciado, submete a população lindeira, os empregados da empresa concessionária e indeterminadas pessoas que trafeguem nas cercanias a perigos diuturnos, mostra-se hialina a necessidade de tutelar os direitos difusos potencialmente violados, autorizando-se, por consectário lógico, a promoção da presente ação pelo Ministério Público.

Tratando-se de competência federal, como se demonstrará no item 3, a legitimidade ativa cabe ao Ministério Público Federal.

No que tange à **legitimidade passiva** dos requeridos, mostram-se cabíveis algumas ponderações.

Os trechos das estradas de ferro que cortam a presente Subseção de Jaú/SP são operados pela concessionária ré **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

**MALHA PAULISTA S.A.**, antiga **FERROBAN - FERROVIAS BANDEIRANTES S.A.**, sociedade anônima controlada pela **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. (ALL HOLDING)**. A fiscalização da concessão compete à **UNIÃO** e à **ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres**, vez que a ferrovia é federal.

De fato, conforme o Decreto Presidencial de 22/12/98, publicado no Diário Oficial da União de 23/12/98, a exploração e desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de carga da malha paulista foi outorgado pela **UNIÃO** à **FERROBAN**, atual **ALL - MALHA PAULISTA**. Fora efetivado contrato de concessão, com o prazo de 30 anos, prorrogável por igual período.

Cumpra esclarecer que a ré **ALL HOLDING** efetuou a aquisição indireta do controle da **FERROBAN** (atual **ALL - MALHA PAULISTA**), em decorrência da incorporação da totalidade das ações de emissão da Brasil Ferrovias S.A., sua antiga controladora. De fato, por meio da Resolução de nº 1471, de 31/05/2006, a **ANTT** autorizou a referida incorporação, com o que a empresa **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.** adquiriu o controle acionário indireto da **FERROBAN**, **FERRONORTE** e **NOVOESTE**. Daí sua razão de figurar no pólo passivo.

O parágrafo único, do art. 116, da Lei das Sociedades Anônimas (Lei 6.404/76), define as obrigações da sociedade controladora, inclusive, a de dar efetiva função social aos objetivos da companhia controlada, *in verbis*:

*“Art. 116. Entende-se por acionista controlador a pessoa, natural ou jurídica, ou o grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto, ou sob controle comum, que:*

*a) é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações da assembleia geral e o poder de eleger a maioria dos administradores da companhia; e*

*b) usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da companhia.*

*Parágrafo único: 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”.* - grifos acrescidos

Desta feita, verifica-se que, como controladora, a **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. - ALL HOLDING** responde, sem quaisquer dúvidas, de forma ao menos subsidiária pela omissão da empresa controlada. Logo, certa a sua legitimidade passiva, mormente em razão da omissão verificada pela empresa responsável de forma direta, dado o interesse social na questão.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

Por derradeiro, mas não menos importante, cumpre precisar a **legitimidade concorrente** dos **MUNICÍPIOS DE BROTAS, DOIS CÓRREGOS, JAÚ E TORRINHA** no que diz respeito à adequação das passagens em nível existentes na área territorial de cada um deles, conforme prevêm o artigo 90, § 1º, do CTB (Lei nº 9.503/97), e o artigo 10 e seguintes, do Decreto nº 1.832/96, que aprovou o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Segundo prescreve o primeiro, o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implementação da sinalização, respondendo pela sua falta ou insuficiência. Já o segundo, que o responsável pela execução mais recente da via deverá assumir os encargos atinentes às obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação local.

Com efeito, resta clara a legitimidade passiva das pessoas jurídicas arroladas como rés na presente demanda, porquanto cada uma delas detém parcela de responsabilidade (direta ou indireta) sobre a segurança nas passagens em nível existentes nos cruzamentos rodoferroviários.

### ***3. DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL***

Demonstrada a legitimidade do autor e a das rés, importa demonstrar a competência jurisdicional para o processamento da presente ação civil pública.

A Constituição Federal define a competência do Juízo Federal, de forma genérica, no art. 109, inciso I, da Constituição Federal, *in verbis*:

*“Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:*

*I – as causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes, exceto as de falência, as de acidente de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho. (...)” - grifos acrescidos*

No caso, o interesse da União decorre do disposto no art. 21, inciso XII, “d”, da Constituição Federal, o qual lhe confere a titularidade da exploração do serviço de transporte ferroviário que transpõe os limites de Estado, fronteiras ou portos, que é o caso, *in verbis*:

*“Art. 21. Compete à União:*

*XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:  
d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras*



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

*nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território” - grifos acrescidos;*

Ademais, o contrato de concessão de exploração e desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de carga na malha paulista fora firmado entre a UNIÃO e a FERROBAN/ALL - MALHA PAULISTA, o que corrobora a existência de interesse direto, ou ao menos jurídico, da UNIÃO e determina a competência da Justiça Federal para processar e julgar o caso em tela.

É inequívoca a presença de interesse federal quando há risco da ocorrência de eventual atentado contra o bom funcionamento do serviço público federal, como ocorre nos presentes autos, no qual se constatou grave insegurança nas passagens em nível.

Oportuno registrar, ainda, a existência de interesse jurídico nos fatos pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, autarquia federal que tem a atribuição de regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços ferroviários e a exploração da infraestrutura que são exercidas por terceiros.

Referido interesse é inequívoco, tanto é que se postula nos pedidos de cognição sumária que a ANTT analise as providências adotadas.

Por fim, a competência territorial da Justiça Federal de Jaú mostra-se patente, pois está se tutelando interesses transindividuais de cidadãos/população dos municípios que compõem a 17ª Subseção Judiciária de São Paulo, local dos danos, conforme artigo 2º, da Lei nº 7.347/85.

Resta hialina, dessarte, a competência jurisdicional federal, bem como a competência territorial deste Juízo.

#### **4. DOS FATOS**

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 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 Jaú 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 Jaú 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).

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

---

<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 Jaú.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 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*



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

*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 descarrilhados;*

*- 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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, 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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:**

• *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;*



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

- 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;

- 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;



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

- 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;
- 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

*Rodoviária Vertical foi readequada, redução de velocidade insuficiente (40 km/h), Sinalização Horizontal ineficiente, fora das normas; Visibilidade ruim - ferrovia em corte do terrapleno 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;

• 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):



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

**- 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;
- 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 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 PNs.

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.*

<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”.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 inexistem 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 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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.

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.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 Torrinhã, 07 (sete) em Dois Córregos e 17 (dezessete) 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

se há de olvidar os possíveis descarrilamentos 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.

## ***5. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS***

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 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>).

<sup>3</sup> 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: (...)”.

<sup>4</sup> 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,*



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 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 rés,** 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 expresso, 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.

---

*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.*



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 munícipes, 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:

*“Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:*

*I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;  
(...)*

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

*Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.*

*§1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.*

*§2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.”* grifos acrescidos

Ressalte-se que a obrigação dos municípios em promoverem a sinalização nas vias públicas **não** elide a responsabilidade da empresa concessionária em realizar as demais providências necessárias à segurança do serviço prestado.

Primeiro, porque a empresa concessionária explora as linhas ferroviárias e locupleta-se diretamente com os ganhos econômicos da atividade causadora do risco, e, em segundo, porquanto não se trata de mera sinalização de rua, de responsabilidade exclusiva do Município, mas de instalação/manutenção de equipamentos de segurança cuja implantação depende de obras a serem realizadas tanto nas vias públicas quanto ao longo das



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

próprias estradas de ferro.

A responsabilidade da empresa concessionária revela-se, outrossim, nos termos da Lei nº 8.987/95 (*Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências*) que, em seu artigo 6<sup>o</sup>, prescreve que toda concessão pressupõe a prestação do serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, reconhecendo como serviço adequado aquele que satisfaz, entre outras condições, a segurança.

Ademais, o próprio contrato de concessão de exploração e desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de carga na malha paulista, firmado entre a UNIÃO e a FERROBAN/ALL - MALHA PAULISTA, prevê, em sua cláusula quinta, que trata da qualidade do serviço, que a concessionária deverá obedecer **às normas de segurança vigentes para a prestação do serviço objeto 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 ínsitos 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*

<sup>5</sup> Art. 6º da Lei 8.987/95. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. § 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

*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 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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 oficientes no Município de Uruguaiana/RS, com fatos similares aos objetos da presente ação. Abaixo segue transcrita a ementa do julgado, *in verbis*:

*ACÇÃO 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.*

*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 munícipes 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*



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

*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 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.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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.

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



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

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 de veras 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 de veras 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.

## ***7. DA TUTELA LIMINAR INIBITÓRIA***

Apresentados os fundamentos jurídicos pertinentes que demonstram a inexorável necessidade de condenação dos réus a realizar o quanto necessário para adequar as passagens em nível às condições necessárias de segurança, bem como à legislação pertinente, faz-se mister a concessão da antecipação da tutela pleiteada, porquanto é o único modo de prestigiar-se, de forma adequada, o direito constitucional da efetividade da tutela jurisdicional, da duração razoável do processo e do acesso à justiça.

Cumprido ressaltar, inicialmente, que o pedido de antecipação ou de concessão de tutela liminar encontra fundamento no ordenamento jurídico pátrio, notadamente no art. 273, do CPC, 461, §3º, do CPC, e 84, § 3º, do CDC.

No que concerne à necessidade de tutela de urgência na seara coletiva, os preceptivos supra são complementado pela Lei nº 7.347/85, que estabelece em seu artigo 3º que: “a ação civil poderá ter por objeto a condenação em dinheiro ou o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer”. No artigo 12 dispõe que: “poderá o juiz conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo”.

Os requisitos para a concessão do pleito são a **relevância do fundamento**, caracterizado, *in casu*, pela magnitude e fundamentalidade dos direitos violados ou sob ameaça de violação, e o **justificado receio de ineficácia do provimento final**, vez que



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

a precariedade da sinalização nas passagens em nível dá azo para a iminente ocorrência de acidentes cujos efeitos são incomensuráveis.

A relevância do fundamento é caracterizada como *fumus boni juris*, consistente na probabilidade de ocorrência do ilícito e traduzida por todos os fundamentos jurídicos utilizados, relativos ao contrato de concessão, aos direitos constitucionais fundamentais à vida, à incolumidade física, à segurança da população lindeira à via e dos trabalhadores das empresas rés.

Traduz-se, ainda, no direito que possui o cidadão, usuário de serviços públicos, de exigir sua prestação em condições adequadas, nos termos do dispõe o art. 6º, §1º da Lei 8.987/95, o qual define serviço adequado como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Por sua vez, o justificado receio de ineficácia do provimento final nada mais é do que o *periculum in mora*, alusivo à demasiada possibilidade de ocorrência de eventos danosos antes da prolação de decisão definitiva, em virtude da persistência das inúmeras deficiências aquilatadas nas inspeções das passagens em nível da região, colocando em risco permanente número indeterminado de pessoas e direitos e garantias fundamentais.

Ademais, como já expresse, 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. Com efeito, 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.

Ou seja, sem uma decisão judicial imediata, as tratativas e/ou estudos irão perdurar sem resolver a situação, sendo que danos concretos à vida das pessoas podem ocorrer a qualquer momento.

Caso 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. Quanto à aplicação da multa diária já abordada, calha lembrar que inexistente qualquer óbice atinente a sua aplicação contra a Fazenda Pública.

A propósito, confira-se os hodiernos posicionamentos do Colendo Superior Tribunal de Justiça alusivos ao tema:



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

*“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 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 acrescidos

*“PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. **AÇÃO POPULAR. PLACAS INSTALADAS EM OBRAS PÚBLICAS CONTENDO SÍMBOLO DE CAMPANHA POLÍTICA. REMOÇÃO. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA COMINAÇÃO DE MULTA DIÁRIA. ASTREINTES. OBRIGAÇÃO DE FAZER. INCIDÊNCIA DO MEIO DE COERÇÃO. ART. 461, § 4, DO CPC. MULTA COMINADA EM DECISÃO INTERLOCUTÓRIA. EXECUÇÃO. CUSTAS JUDICIAIS. ISENÇÃO. DIVERGÊNCIA INDEMONSTRADA.***

1. **A tutela antecipada efetiva-se via execução provisória, que hodiernamente se processa como definitiva** (art. 475-O, do CPC).

2. A execução de multa diária (astreintes) por descumprimento de obrigação de fazer, fixada em liminar concedida em Ação Popular, pode ser realizada nos próprios autos, por isso que



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

*não carece do trânsito em julgado da sentença final condenatória.*

3. *É que a decisão interlocutória, que fixa multa diária por descumprimento de obrigação de fazer, é título executivo hábil para a execução definitiva. Precedentes do STJ: AgRg no REsp 1116800/RS, TERCEIRA TURMA, DJe 25/09/2009; AgRg no REsp 724.160/RJ, TERCEIRA TURMA, DJ 01/02/2008 e REsp 885.737/SE, PRIMEIRA TURMA, DJ 12/04/2007.*

4. **É cediço que a função multa diária (astreintes) é vencer a obstinação do devedor ao cumprimento da obrigação de fazer (fungível ou infungível) ou entregar coisa, incidindo a partir da ciência do obrigado e da sua recalcitrância.** Precedentes do STJ: AgRg no Ag 1025234/SP, DJ de 11/09/2008; AgRg no Ag 1040411/RS, DJ de 19/12/2008; REsp 1067211/RS, DJ de 23/10/2008; REsp 973.647/RS, DJ de 29.10.2007; REsp 689.038/RJ, DJ de 03.08.2007; REsp 719.344/PE, DJ de 05.12.2006; e REsp 869.106/RS, DJ de 30.11.2006.

5. *A 1ª Turma, em decisão unânime, assentou que: a "(...) função das astreintes é vencer a obstinação do devedor ao cumprimento da obrigação de fazer ou de não fazer, incidindo a partir da ciência do obrigado e da sua recalcitrância" (REsp nº 699.495/RS, Rel. Min. LUIZ FUX, DJ de 05.09.05), é possível sua execução de imediato, sem que tal se configure infringência ao artigo 475-N, do então vigente Código de Processo Civil" (REsp 885737/SE, PRIMEIRA TURMA, DJ 12/04/2007).*

6. *O autor da Ação Popular goza do benefício de isenção de custas, a teor do que dispõe o 5º, LXXIII, da Constituição Federal.*

7. *In casu, trata-se ação de execução ajuizada por autor popular, objetivando o recebimento de multa diária (astreintes), fixada na liminar deferida initio litis, ante descumprimento do provimento judicial.*

8. *A admissão do Recurso Especial pela alínea "c" exige a comprovação do dissídio na forma prevista pelo RISTJ, com a demonstração das circunstâncias que assemelham os casos confrontados, não bastando, para tanto, a simples transcrição das ementas dos paradigmas. Precedente desta Corte: AgRg nos REsp 554.402/RS, CORTE ESPECIAL, DJ 01.08.2006.*

9. *Recurso Especial provido."*

*(REsp 1098028/SP, Rel. Ministro LUIZ FUX, PRIMEIRA TURMA, julgado em 09/02/2010, DJe 02/03/2010) – grifos acrescidos*

**"PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. OBRAS DE ADEQUAÇÃO DO PRÉDIO DO FÓRUM DE SANTA FÉ DO SUL. ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS DE ARQUITETÔNICAS. ACESSIBILIDADE DE DEFICIENTES FÍSICOS. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA COMINAÇÃO DE MULTA DIÁRIA. ASTREINTES. OBRIGAÇÃO DE FAZER. INCIDÊNCIA DO MEIO DE COERÇÃO. AUSÊNCIA DE VIOLAÇÃO DO ART. 461, § 4, DO CPC. PREQUESTIONAMENTO. SÚMULAS 282 E 356/STF.**

1. **É cabível a cominação de multa diária (astreintes) em face da Fazenda Pública, como meio de vencer a obstinação quanto ao cumprimento da obrigação de fazer (fungível ou infungível) ou entregar coisa, incidindo a partir da ciência do obrigado e da sua recalcitrância.** Precedentes do STJ: AgRg no Ag 1025234/SP, DJ de 11/09/2008; AgRg no Ag 1040411/RS, DJ de 19/12/2008; REsp 1067211/RS, DJ de 23/10/2008; REsp 973.647/RS, DJ de 29.10.2007; REsp 689.038/RJ, DJ de 03.08.2007; REsp 719.344/PE, DJ de 05.12.2006; e REsp 869.106/RS, DJ de 30.11.2006.

2. *Ação Civil Pública promovida pelo Ministério Público Estadual, objetivando a adequação do Prédio do Fórum de Santa Fé do Sul, para garantir acessibilidade aos portadores de deficiência física, no qual foi deferida a antecipação dos efeitos da tutela, para determinar que o demandado iniciasse as obras de adequação do prédio, no prazo de três meses, sob pena de pagamento de multa diária no valor de R\$ 400,00, na hipótese de descumprimento.*

3. *A simples indicação dos dispositivos legais tidos por violados (art. 12, § 2º, da Lei 7.347/84; art. 84, § 3º, da Lei nº 8.078/90; arts. 461, § 4º; 273, § 3º e 644, do CPC), sem referência com o disposto no acórdão confrontado, obsta o conhecimento do recurso especial. Incidência dos verbetes das Súmula 282 e 356 do STF.*

4. *Recurso especial parcialmente conhecido e, nesta parte, provido."*



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

(REsp 987.280/SP, Rel. Ministro LUIZ FUX, PRIMEIRA TURMA, julgado em 16/04/2009, DJe 20/05/2009) – grifos acrescidos

**“PROCESSO CIVIL. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA. OBRIGAÇÕES DE FAZER E ENTREGAR COISA. COMINAÇÃO DE MULTA DIÁRIA. CABIMENTO, INCLUSIVE CONTRA A FAZENDA PÚBLICA. SUJEITO A JUÍZO DE ADEQUAÇÃO, COMPATIBILIDADE E NECESSIDADE.**

**1. É cabível, mesmo contra a Fazenda Pública, a cominação de multa diária (astreintes) como meio executivo para cumprimento de obrigação de fazer ou entregar coisa (arts. 461 e 461A do CPC). Todavia, sua aplicação está sujeita a juízo de adequação, compatibilidade e necessidade, podendo ser dispensada ante a existência de outros meios considerados mais eficazes (§ 4º do art. 461 do CPC). Precedentes: Resp 494.886/RS, 5ª Turma, Min. José Arnaldo da Fonseca, DJ de 28.06.2004 e Resp 556.825/RS, 5ª Turma, Min. José Arnaldo da Fonseca, DJ de 06.12.2004.**

**2. Incabível, em sede de recurso especial, o reexame das circunstâncias fáticas da demanda (Súmula 7/STJ).**

**3. Embargos de declaração acolhidos para, atribuindo-lhes efeitos infringentes, negar provimento ao recurso especial.”**

(EDcl no REsp 853.738/RS, Rel. Ministro TEORI ALBINO ZAVASCKI, PRIMEIRA TURMA, julgado em 15/02/2007, DJ 15/03/2007 p. 283) – grifos acrescidos

Vale também lembrar, sobre as tutelas de urgência, que o Código de Processo Civil preceitua, no artigo 273, § 7º, que: *“Se o autor, a título de antecipação de tutela, requerer providência de natureza cautelar, poderá o juiz, quando presentes os respectivos pressupostos, deferir a medida cautelar em caráter incidental do processo ajuizado”*.

Trata-se da **fungibilidade** das medidas de urgência e sobre a qual já se decidiu: *“(…) Assim, do ponto de vista processual, não há óbice a que se conheça um pedido de liminar como antecipação de tutela ou como medida cautelar, pois o que define a natureza jurídica da postulação é a essência da pretensão deduzida em juízo e não o eventual nomen juris que a parte circunstancialmente tenha atribuído em sua petição. Em qualquer circunstância, cabe ao juiz, repita-se, em atenção à instrumentalidade, à efetividade do processo e à fungibilidade – que têm sua razão de ser apenas na realização efetiva dos direitos – conhecer do pedido segundo a sua natureza jurídica determinada em função da essência do que é postulado. (...) E se assim há de ser para o caso em que equivocadamente for postulada antecipação de tutela em lugar de cautelar, o mesmo deve ocorrer para a situação contrária, isto é, quando for erroneamente postulada medida cautelar em lugar de antecipação de tutela, tudo pelo simples fato que não há justificativa prestante para não se reconhecer a fungibilidade inversa...”* (TJRS, AI 70005587654, 9ª CC, julgado em 25/06/2003, Revisor e Redator Desembargador Adão Sérgio do Nascimento Cassiano).

## **8. DOS PEDIDOS**

Portanto, nesta perspectiva, propugna-se pela concessão de tutela liminar, *“inaudita altera pars”* e sem justificação prévia, em termos similares ao fixado na notificação extrajudicial da ANTT (fls. 270/275), para determinar:

- a) que as rés **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.** e **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.**, de forma solidária, **no máximo**



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

**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) que 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) que 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**, 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.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

Requer seja determinado que o cronograma único contemple as medidas específicas que serão adotadas, visando sanar as irregularidades constatadas, com os respectivos prazos para a adoção das providências **não superiores a 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.

Em sede de cognição exauriente, pede-se e requer-se a condenação da **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.**, da **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.** e dos **MUNICÍPIOS DE BROTAS, DOIS CÓRREGOS, JAÚ E TORRINHA**, em obrigação de fazer, consistente na realização das obras necessárias para adequar as passagens em nível do âmbito desta Subseção às condições de segurança necessárias, de sorte a sanar as deficiências apontadas na Nota Técnica de fls. 76/97 e no Relatório de Inspeção Técnica Eventual de fls. 250/269, julgando-se, de forma definitiva, outrossim, o pedido liminar.

Postula-se pela citação dos réus segundo os termos legais, para, em querendo, oferecerem resposta, sob pena de revelia.

Requer-se, ainda, a **intimação da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres** e da **União** para que, em querendo, ingressem ou intervenham como assistente na demanda.

Requer-se a condenação dos réus nos ônus próprios da sucumbência.

Por derradeiro, requer-se a fixação de multa diária de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), que os réus deverão pagar, cada um, ao Fundo Estadual de Reparação de Interesses Difusos Lesados (artigo 13 da Lei nº 7.347/85), para o caso de descumprimento da ordem judicial definitivamente concedida.

## ***9. DO REQUERIMENTO DE PROVAS***

Protesta-se provar o alegado por meio das provas em Direito admitidas, notadamente através de prova documental, pugnando-se pela juntada das Peças Informativas nº 1.34.022.000144/2009-11.

## ***10. DO VALOR DA CAUSA***



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Jaú/SP

Dá-se à causa o valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).

Jaú/SP, 28 de junho de 2011.

**MARCOS SALATI**  
Procurador da República