

Se ferrovia é anterior ao bairro, município deve custear sinalização

Se a ferrovia é anterior à urbanização do local por onde ela passa e houver necessidade de implantar equipamentos de controle de tráfego e proteção da população, esse ônus recairá exclusivamente sobre o município.

Divulgação



Ferrovia foi englobada por 21 bairros de Criciúma, que precisam de sinalização
Divulgação

Com esse entendimento, a 2ª Turma do Superior Tribunal de Justiça deu provimento ao recurso especial da Ferrovia Tereza Cristina, para isentá-la de condenação a construir passarelas para a travessia de pedestres e instalar semáforos em bairros de Criciúma (SC).

A ação foi originalmente ajuizada pelo Ministério Público de Santa Catarina a em razão da poluição sonora decorrente do uso de buzina de trem e da ocorrência de acidentes nos cruzamentos da linha férrea em Criciúma.

O processo passou pelas instâncias ordinárias e culminou com condenação da ferrovia e do município a promover as melhorias e adaptações necessárias. Ao STJ, a empresa que opera a via férrea se insurgiu, alegando que não poderia ser responsabilizada no caso concreto.

Quem chegou por último?

Por maioria de votos, a 2ª Turma deu razão à pretensão. Relator, o ministro Mauro Campbell destacou que a linha por onde transitam os trens foi inaugurada em 1884 e, portanto, é anterior à urbanização da área. Hoje, 21 bairros de Criciúma são cortados por ela.

Nos termos do artigo 10, parágrafo 4º do Decreto 1.832/1996, o responsável pela via mais recente deve assumir todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, além de garantir a segurança da população.



O relator apontou também que o Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 24, confere aos municípios a competência para implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário.

“Ao decidir que todos os demandados devem construir passarelas e instalar semáforos e cancelas nas passagens de nível, o acórdão recorrido impôs uma solidariedade que não encontra amparo na legislação que trata da matéria em discussão nos autos”, concluiu. Votaram com ele os ministros Og Fernandes e Assusete Magalhães.

Teoria do risco-proveito

Abriu a divergência o ministro Herman Benjamin. Em sua análise, se o Decreto 1.832/1996 impõe às ferrovias brasileiras o cumprimento de medidas de segurança e, em caso de omissão, o dever de indenizar, também é possível impor a elas que previnam os mesmos problemas, como no caso.

Além disso, a responsabilidade da ferrovia deriva do fato de a atividade econômica implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outras pessoas. Aplica-se, assim, a teoria do risco-proveito, segundo a qual o agente que realiza atividades com a finalidade de obter vantagem econômica assume também obrigações graças aos riscos gerados.

“Não se pode esquecer que a ação civil originária tem por objeto obrigações de fazer que estão diretamente relacionadas à segurança e à redução dos incômodos causados pelo cruzamento da linha férrea com o transporte urbano”, concordou o ministro Francisco Falcão, que também ficou vencido.

Clique [aqui](#) para ler o acórdão
REsp 1.569.468

Meta Fields