

RECURSO ESPECIAL Nº 1.569.468 - SC (2015/0300604-6)

RELATOR : **MINISTRO MAURO CAMPBELL MARQUES**
RECORRENTE : **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**
RECORRENTE : **FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A**
ADVOGADOS : **LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324**
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : **OS MESMOS**
RECORRIDO : **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**
RECORRIDO : **MUNICÍPIO DE CRICIÚMA**
PROCURADOR : **RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272**

EMENTA

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. RECURSOS ESPECIAIS SUBMETIDOS AO ENUNCIADO ADMINISTRATIVO 2/STJ. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ESTRADA DE FERRO EM PERÍMETRO URBANO. MEDIDAS DE SEGURANÇA. IMPLANTAÇÃO. USO DE BUZINAS DE TREM. REDUÇÃO, NOS TRECHOS MAIS SEGUROS.

1. Na origem, foi proposta ação civil pública pelo Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra a Ferrovia Tereza Cristina S/A e o Município de Criciúma em razão da poluição sonora decorrente do uso de buzina de trem e da ocorrência de acidentes nos cruzamentos da linha férrea. Posteriormente, o processo foi remetido à Justiça Federal, tendo em vista o ingresso da Agência Nacional de Transportes Terrestres no polo passivo.

2. A Corte de origem proveu a apelação do Ministério Público Federal para julgar procedente a ação civil pública, de forma sejam impostas aos demandados as obrigações de (a) construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes; (b) instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso; e (c) instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos.

3. Sem razão a Ferrovia Tereza Cristina S/A quando aponta violação ao art. 535 do CPC/1973, tendo em vista que a Corte de origem julgou a causa de modo integral e suficiente ao reconhecer o comprometimento do descanso noturno dos moradores em razão da poluição sonora, bem assim a necessidade de implementação de medidas de segurança. Ademais, em novo julgamento dos embargos de declaração, foram declinadas as razões pelas quais o uso de buzina deve se limitar aos toques unos e curtos nos trechos em que implementadas medidas de segurança. Por sua vez, o recurso especial da ANTT não pode ser conhecido nessa parte em razão da deficiência na fundamentação recursal, pois a recorrente não indicou quais seriam as omissões relevantes que persistiram após o julgamento dos embargos de declaração. Incidência da Súmula 284/STF.

4. No que importa à realização de obras e instalação de equipamentos de segurança, com razão as recorrentes quando defendem que apenas o Município de Criciúma deve cumprir as obrigações determinadas pelo acórdão recorrido, pois a ferrovia é

Superior Tribunal de Justiça

anterior à urbanização do trecho por ela percorrido e o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, por isso indevida a solidariedade imposta no acórdão recorrido.

5. Quanto ao tema do uso de buzinas, os recursos especiais não reúnem condições de serem conhecidos, seja pela falta de prequestionamento dos dispositivos indicados como violados, situação que faz incidir o teor da Súmula 211/STJ (recurso especial da concessionária), seja pela deficiência na fundamentação recursal e falta de objetiva impugnação ao fundamento lançado no acórdão recorrido, daí a incidência das Súmulas 284 e 283 do STF, por analogia (recurso especial da ANTT).

6. É caso de afastar a multa do parágrafo único do art. 538 do CPC/1973 imposta à concessionária, tendo em vista que, nas circunstâncias do caso, os embargos de declaração por ela opostos não podem ser considerados meramente protelatórios.

7. Recurso especial da Ferrovia Teresa Cristina S/A conhecido em parte para, nessa extensão, dar-lhe parcial provimento, nos termos dos itens 4 e 6 acima. Recurso especial da ANTT conhecido em parte para, nessa extensão, dar-lhe provimento, nos termos do item 4 acima.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos esses autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da SEGUNDA TURMA do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas, o seguinte resultado de julgamento:

"Proseguindo-se no julgamento, após o voto-vista do Sr. Ministro Francisco Falcão, acompanhando o Sr. Ministro Herman Benjamin, a Turma, por unanimidade, conheceu em parte do recurso especial de Ferrovia Teresa Cristina S/A e, nessa parte, deu-lhe parcial provimento e, por maioria, vencidos os Srs. Ministros Francisco Falcão e Herman Benjamin, conheceu em parte do recurso da ANTT e, nessa parte, deu-lhe provimento, nos termos do voto do Sr. Ministro-Relator."

A Sra. Ministra Assusete Magalhães e o Sr. Ministro Og Fernandes votaram com o Sr. Ministro-Relator.

Brasília (DF), 08 de novembro de 2022.

MINISTRO MAURO CAMPBELL MARQUES

Relator

RECURSO ESPECIAL Nº 1.569.468 - SC (2015/0300604-6)

RELATOR : **MINISTRO MAURO CAMPBELL MARQUES**
RECORRENTE : **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**
RECORRENTE : **FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A**
ADVOGADOS : **LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324**
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : **OS MESMOS**
RECORRIDO : **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**
RECORRIDO : **MUNICÍPIO DE CRICIÚMA**
PROCURADOR : **RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272**

RELATÓRIO

O EXMO. SR. MINISTRO MAURO CAMPBELL MARQUES (Relator):

Trazem os autos recursos especiais interpostos pela Ferrovia Tereza Cristina S/A e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres contra acórdão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região assim ementado:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. SOSSEGO, SAÚDE E SEGURANÇA PÚBLICA. ESTRADA DE FERRO EM PERÍMETRO URBANO. DEVERES DA CONCESSIONÁRIA E DOS ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES PÚBLICAS. Com razão o Ministério Público Federal ao afirmar que 'o descanso e o silêncio noturno são elementos que compõem a sadia qualidade de vida, a qual está indissociavelmente ligada à saúde plena, razão pela qual constata-se que a violação a esses elementos representa também uma violação ao mínimo existencial, indispensável a uma vida digna', motivo pelo qual esta AÇÃO CIVIL PÚBLICA deve ser julgada procedente, dando cumprimento aos direitos fundamentais previstos na Constituição Federal, condenando as rés à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança públicos. Trata-se (a) da construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes, (b) instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso, (c) instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos.

Em novo julgamento dos embargos de declaração, por força de decisão desta Corte, o Tribunal de origem os acolheu para suprir omissão, todavia, sem alteração do julgado. Os aclaratórios subsequentes foram rejeitados, com aplicação de multa processual à Ferrovia Tereza Cristina S/A.

Em seu recurso especial, a empresa ferroviária aponta violação aos seguintes

Superior Tribunal de Justiça

dispositivos: **(a)** art. 265 do CC/2002, 10, § 4º, do Decreto 1.832/1996 e 24, III, do Código de Trânsito Brasileiro, pois **(i)** a solidariedade quanto às medidas que foram determinadas no caso concreto foi reconhecida sem base legal ou contratual; e **(ii)** incumbe ao Município tomar as providências necessárias, considerando a anterioridade da ferrovia no local controvertido, em relação à área urbana; **(b)** art. 1º, § 3º, do CTB, ao Decreto 1.832/1996 e Lei 10.233/2001, ao argumento de que essas normas não obrigam a concessionária à construção de passarelas, semáforos ou cancelas nas passagens de nível de ferrovias; **(c)** art. 538 do CPC/1973, porque a multa foi indevidamente aplicada, pois os embargos não eram manifestamente protelatórios; **(d)** arts. 131, 332, 420, I, do CPC/1973, aduzindo que **(i)** o acórdão recorrido, ao determinar a utilização somente de toque uno e curto da buzina, *"partiu de diversas premissas equivocadas, que em nada se coadunam com a realidade dos autos, demonstrada e comprovada através de diversos documentos idôneos juntados no decorrer da tramitação processual, inclusive da prova pericial acostada aos autos"* (fl. 1977-e); e **(ii)** *"o julgamento em tela é dissociado da prova pericial colhida, e, por tal razão, deve ser anulado"* (fl. 1979-e); **(e)** art. 128 do CPC/1973, porque, no caso concreto, *"a determinação quanto à utilização de buzinas unas e curtas (...) extrapolou o objeto da ação, já que a mesma não foi proposta com o fim de discutir ou questionar o conteúdo das normas de segurança ferroviária"* (fl. 1981-e); **(f)** arts. 458 e 535 do CPC/1973, sustentando que não foram sanados os vícios apontados nos embargos de declaração, a saber: momentos de uso da buzina; fundamentação técnica para buzinas unas e curtas; princípio da separação dos poderes; e solidariedade.

Em seu recurso especial, a ANTT aponta violação aos seguintes dispositivos: **(a)** art. 535 do CPC/1973, aduzindo que não foram sanados os vícios apontados nos embargos de declaração; **(b)** arts. 13, 14 e 25 da Lei 10.233/2001, 10 do Decreto 1.832/1996, 15 e seguintes da Lei Complementar 101/2000, 265 do Código Civil, 3º e 276 do CPC/1973, pois **(i)** não há, de sua parte, qualquer ato de ação ou omissão de atuação capaz de dar ensejo a obrigação de fazer, mormente porque detém competência somente de regulamentação e fiscalização do contrato de concessão; **(ii)** o uso da buzina é obrigação decorrente do regulamento geral de operações, sendo necessário volume sonoro alto o suficiente para ser ouvido a 500 metros de distância, por razões de segurança; **(iii)** compete ao Município de Criciúma tomar as providências determinadas pelo acórdão recorrido, tendo em vista que a ferrovia é anterior à urbanização do local controvertido; e **(iv)** a decisão do Tribunal de origem acaba por ferir o princípio da separação dos poderes.

Superior Tribunal de Justiça

Por meio da decisão de fls. 1827/1832-e, foi deferido, em parte, pedido em medida cautelar para, "*atribuindo efeito suspensivo parcial ao recurso especial (...), permitir a utilização regular da buzina de aviso até que implementadas as obras determinadas pelo acórdão*" (fl. 1831-e).

Houve contrarrazões pelo Ministério Público Federal.

O *Parquet* federal, na qualidade de *custos legis*, opina pelo não conhecimento dos recursos especiais, e, caso conhecidos, pelo seu desprovimento.

Em razão do deferimento de liminar na Corte de origem autorizando o regular uso da buzina até a implementação de obras, proferi despacho em 12/12/2018 solicitando às partes demandadas na ação civil pública informações acerca de eventual cumprimento do quanto determinado no acórdão recorrido.

Em resposta, por meio das petições de fls. 2130/2137-e, 2140/2146-e e 2147/2151-e, a ANTT, o Município de Criciúma e a Ferrovia Tereza Cristina S/A, respectivamente, informaram, em resumo, que (i) não foram identificadas áreas críticas que exigissem a construção de passarelas (e que já existe uma em local de relevante circulação de pedestres); e (ii) os principais cruzamentos da cidade já contam com semáforos, cuja manutenção está à cargo da empresa ferroviária.

No mais, insistem na necessidade do uso da buzina para fins de segurança e questionam o alto custo da implantação das medidas determinadas pelo TRF da 4ª Região.

É o relatório.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.569.468 - SC (2015/0300604-6)

EMENTA

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. RECURSOS ESPECIAIS SUBMETIDOS AO ENUNCIADO ADMINISTRATIVO 2/STJ. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ESTRADA DE FERRO EM PERÍMETRO URBANO. MEDIDAS DE SEGURANÇA. IMPLANTAÇÃO. USO DE BUZINAS DE TREM. REDUÇÃO, NOS TRECHOS MAIS SEGUROS.

1. Na origem, foi proposta ação civil pública pelo Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra a Ferrovia Tereza Cristina S/A e o Município de Criciúma em razão da poluição sonora decorrente do uso de buzina de trem e da ocorrência de acidentes nos cruzamentos da linha férrea. Posteriormente, o processo foi remetido à Justiça Federal, tendo em vista o ingresso da Agência Nacional de Transportes Terrestres no polo passivo.

2. A Corte de origem proveu a apelação do Ministério Público Federal para julgar procedente a ação civil pública, de forma sejam impostas aos demandados as obrigações de (a) construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes; (b) instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso; e (c) instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos.

3. Sem razão a Ferrovia Tereza Cristina S/A quando aponta violação ao art. 535 do CPC/1973, tendo em vista que a Corte de origem julgou a causa de modo integral e suficiente ao reconhecer o comprometimento do descanso noturno dos moradores em razão da poluição sonora, bem assim a necessidade de implementação de medidas de segurança. Ademais, em novo julgamento dos embargos de declaração, foram declinadas as razões pelas quais o uso de buzina deve se limitar aos toques unos e curtos nos trechos em que implementadas medidas de segurança. Por sua vez, o recurso especial da ANTT não pode ser conhecido nessa parte em razão da deficiência na fundamentação recursal, pois a recorrente não indicou quais seriam as omissões relevantes que persistiram após o julgamento dos embargos de declaração. Incidência da Súmula 284/STF.

4. No que importa à realização de obras e instalação de equipamentos de segurança, com razão as recorrentes quando defendem que apenas o Município de Criciúma deve cumprir as obrigações determinadas pelo acórdão recorrido, pois a ferrovia é anterior à urbanização do trecho por ela percorrido e o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, por isso indevida a solidariedade imposta no acórdão recorrido.

5. Quanto ao tema do uso de buzinas, os recursos especiais não reúnem condições de serem conhecidos, seja pela falta de prequestionamento dos dispositivos indicados como violados, situação que faz incidir o teor da Súmula 211/STJ (recurso especial da concessionária), seja pela deficiência na fundamentação recursal e falta de objetiva impugnação ao fundamento lançado no acórdão recorrido, daí a incidência das Súmulas 284 e 283 do STF, por analogia (recurso especial da ANTT).

Superior Tribunal de Justiça

6. É caso de afastar a multa do parágrafo único do art. 538 do CPC/1973 imposta à concessionária, tendo em vista que, nas circunstâncias do caso, os embargos de declaração por ela opostos não podem ser considerados meramente protelatórios.

7. Recurso especial da Ferrovia Teresa Cristina S/A conhecido em parte para, nessa extensão, dar-lhe parcial provimento, nos termos dos itens 4 e 6 acima. Recurso especial da ANTT conhecido em parte para, nessa extensão, dar-lhe provimento, nos termos do item 4 acima.

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO MAURO CAMPBELL MARQUES (Relator):

Antes de mais nada, necessário consignar que o presente recurso atrai a incidência do Enunciado Administrativo 2/STJ: *“Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/1973 (relativos a decisões publicadas até 17 de março de 2016) devem ser exigidos os requisitos de admissibilidade na forma nele prevista, com as interpretações dadas, até então, pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça.”*

RESUMO DA CONTROVÉRSIA

O presente recurso especial decorre de ação civil pública proposta pelo Ministério do Estado de Santa Catarina em face do Município de Criciúma e a Ferrovia Tereza Cristina S/A visando à construção de passarelas de pedestres, instalação de semáforos e cancelas em passagens de nível nos trechos de ferrovia que cruzam o centro urbano.

No curso da demanda, foi reconhecida a competência da Justiça Federal para processar e julgar a demanda, pois necessário o ingresso no pólo passivo da Agência Nacional de Transportes Terrestres - por isso o Ministério Público Federal passou a promover a causa.

A Corte de origem deu provimento à apelação do MPF interposta contra a sentença de improcedência dos pedidos; assim, a ação foi julgada procedente para condenar as rés *“à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança públicos”*, sendo eles: (a) construção de passarelas para a travessia de pedestres

nas áreas mais críticas, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes; (b) instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso; e (c) instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos (fl. 1320-e).

Os embargos de declaração foram acolhidos, sem alteração do julgado, para sanar omissões, especialmente quanto aos normativos da extinta Rede Ferroviária Federal utilizados como parâmetros para o uso de buzina pela composição férrea e ao art. 265 do CC/2002, cuja alegação de violação restou rejeitada.

Inconformadas, recorrem a esta Corte as demandadas Ferrovias Tereza Cristina S/A e ANTT.

RECURSO ESPECIAL DA FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A

I - DA VIOLAÇÃO AOS ARTS. 458 E 535 DO CPC/1973

É de se desprover o recurso especial nessa parte.

Relativamente à alegada violação aos arts. 458 e 535 do CPC/1973, a recorrente sustenta que, mesmo com novo julgamento dos aclaratórios e com a nova oposição de embargos de declaração, ainda remanescem vícios importantes no acórdão da apelação, a saber: (i) omissão ou obscuridade quanto ao momento em que passará a ser obrigatória a cessação ou a redução do uso da buzina; (ii) omissão quanto à fundamentação técnica para a determinação de buzinas unas e curtas; (iii) omissão quanto à determinação das buzinas unas e curtas em face do princípio da separação dos poderes e dos limites da ação; e (iv) omissão quanto aos fundamentos para a sua condenação solidária.

Sem razão a recorrente.

Como se sabe, cabe ao magistrado decidir a questão de acordo com o seu livre convencimento, não estando obrigado a rebater um a um os argumentos apresentados pela parte quando já encontrou fundamento suficiente para decidir a controvérsia.

Superior Tribunal de Justiça

No caso, bem ou mal, a Corte de origem decidiu a controvérsia de modo integral e suficiente ao consignar que a ação civil pública deve ser julgada procedente, de forma sejam realizadas obras que permitam a segura circulação de pessoas e veículos (passarelas, semáforos, e cancelas em passagens de nível) em cruzamentos com a ferrovia, tendo em vista que o uso somente de buzina de trem não se mostra suficiente para evitar acidentes, além de comprometer o descanso noturno - essencial para a efetiva qualidade de vida dos moradores das áreas próximas à ferrovia.

Especificamente quanto aos vícios acima destacados, a Corte de origem se manifestou em relação a cada um deles, pontuando o seguinte: (i) prosseguirá o uso de buzinas nos trechos em que implementadas medidas de segurança (cancelas ou semáforos), mas de forma facultativa e limitada a um apito uno e curto (vide fl. 1752-e); (ii) embora não haja determinação legal que obrigue à construção de cancelas e semáforos, não se pode desprezar os malefícios que a poluição sonora tem causado aos moradores próximos às passagens de nível, nem a falta de segurança pela utilização somente de avisos sonoros e luminosos no momento da passagem dos trens (fl. 1752-e); (iii) segundo o Regulamento Geral de Operações, é obrigatório o uso de sinais de apito nas passagens de nível com rodovias ou estradas secundárias; todavia, nele não há previsão quanto à instalação de cancelas e semáforos, por isso, é possível atenuar o uso de buzinas nos locais em implementadas essas medidas de segurança (fl. 1752-e); e, (iv) quanto ao art. 265 do CC/2002, a decisão que condenou às rés à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança não representou negativa de vigência ou contrariedade à regra - antes, atribuiu aos demandados obrigações com fundamento na legislação que expressamente menciona (fl. 1753-e).

Nesses termos, em que não há vício relevante de omissão ou contradição não sanado no acórdão recorrido, desnecessária nova anulação do acórdão dos embargos de declaração.

II - DA VIOLAÇÃO AO ART. 538, PARÁGRAFO ÚNICO, DO CPC/1973

É caso de afastar a multa do parágrafo único do art. 538 do CPC/1973, pois o próprio Tribunal de origem, ao deferir em parte pedido incidental de efeito suspensivo ao recurso especial (para permitir o regular uso da buzina até a implementação das obras), deixou evidenciado que o acórdão questionado por meio dos embargos de declaração da ora recorrente não tinha esgotado

o exame do tema em questão, daí porque não se mostra apropriado considerar tais aclaratórios como manifestamente protelatórios.

Recurso especial provido nessa parte, portanto.

**III - DA VIOLAÇÃO AOS ART. 265 DO CÓDIGO CIVIL, 10, § 4º, DO
DECRETO 1.832/1996 E 24, III, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

Nessa parte, com razão a recorrente.

Antes, verifica-se que pelas manifestações de fls. 2130/2137-e, 2140/2146-e e 2147/2151-e, que os demandados na ação civil pública deixaram evidenciado que pelo menos uma das determinações do acórdão recorrido não foi cumprida (instalação de cancelas), por isso persiste o interesse da ora recorrente no exame dessa parte do recurso especial.

Retomando, pelo que se extrai do acórdão recorrido, são dois os motivos pelos quais o MP/SC propôs a ação civil pública (que passou a ser conduzida pelo MPF): (a) poluição sonora decorrente do uso da buzina pelas composições férreas; e (b) falta de segurança nos cruzamentos com a ferrovia.

Assim, busca o *Parquet* decisão judicial que obrigue as partes demandadas a melhorar a segurança nos cruzamentos com a ferrovia, de forma possa ser dispensado o uso da buzina quando das passagens dos trens na zona urbana.

No que importa à presente insurgência, é incontroverso o fato de que a ferrovia já existia anteriormente à urbanização da área por ela atravessada, sendo atualmente 21 bairros do Município de Criciúma/SC que margeiam ou são atravessados pela ferrovia.

Pela leitura dos arts. 24, III, do CTB e 10, § 4º, do Decreto 1.832/1996 - reproduzidos abaixo -, é de se concluir que compete somente ao Município de Criciúma implementar as medidas de segurança determinadas no acórdão recorrido, ainda mais porque a urbanização é *posterior* à construção da via férrea:

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

(...)

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

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.

(...)

§ 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.

Por isso, 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 (daí a violação ao art. 265 do CC/2002), por isso deve ser reformado em parte, de forma fique apenas o Município de Criciúma obrigado a tomar as providências em questão.

Fica prejudicado, nessas circunstâncias, o exame da violação aos art. 1º, § 3º, do CTB, ao Decreto 1.832/1996 e Lei 10.233/2001, pelos argumentos da recorrente resumidos no item "b" do relatório.

IV - DA VIOLAÇÃO AOS ARTS. 131, 332, 420, I, DO CPC/1973

Nessa parte, a recorrente defende que o Tribunal de origem, ao decidir pelo uso de buzina na forma de toque uno e curto, o fez sem qualquer fundamentação técnica, desconsiderando os elementos de provas e pareceres técnicos divergentes existentes nos autos.

Ocorre que, apesar da oposição de embargos de declaração, as matérias tratadas por esses dispositivos (livre apreciação de provas, razões que formaram o convencimento do órgão julgador, meios de prova, dispensa de prova pericial) não foram abordadas pelo acórdão recorrido, nem mesmo de forma implícita.

Assim, ante a falta de prequestionamento, o óbice da Súmula 211/STJ impede o conhecimento do recurso especial nessa parte.

Sem embargo, o que a recorrente pretende discutir não seria a falta de indicação dos motivos que levaram à formação do convencimento adotado pelo órgão julgador etc., e sim obter nova interpretação das provas juntadas aos autos, as quais, segundo a insurgente, somente poderiam levar à conclusão de que não deve haver alteração na forma como utilizada a buzina.

Superior Tribunal de Justiça

Nessas circunstâncias, o óbice da Súmula 7/STJ também impede o conhecimento do recurso especial, pois não é possível nesta seara nova apreciação de matéria fática, como pretende a recorrente.

Nessa linha de consideração, citam-se os seguintes julgados desta Corte:

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. CIVIL. AÇÃO RENOVATÓRIA DE LOCAÇÃO. VALOR DO ALUGUEL DETERMINADO APÓS PERÍCIA. (...) CERCEAMENTO DE DEFESA AFASTADO. EXEGESE DO ART. 131 DO CPC DE 1973. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7 DO STJ. DECISÃO MANTIDA. (...) 2. O argumento de cerceamento de defesa, pela alegada falta de aprofundamento da prova pericial, não se sustenta, tendo em vista que o acórdão recorrido adotou fundamentação suficiente, decidindo integralmente a controvérsia. Com efeito, como destinatário final da prova, cabe ao magistrado, respeitando os limites adotados pela civilística processual, proceder à exegese necessária à formação do livre convencimento motivado. Exegese do art. 131 do CPC de 1973. Precedentes. 3. Compete às instâncias ordinárias exercer juízo acerca dos elementos probatórios acostados aos autos. Rever os fundamentos que levaram o Tribunal de origem à conclusão de que o valor do aluguel está adequado, demandaria nova análise do conjunto probatório, cujo reexame é vedado no âmbito do recurso especial, por encontrar óbice na Súmula 7 do STJ. 4. Agravo interno não provido. (AgInt no AREsp 1031176/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 06/06/2017, DJe 13/06/2017)

PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO DE INVENTÁRIO. PRELIMINARES DE ILEGITIMIDADE ATIVA, FALTA DE INTERESSE RECURSAL E PRECLUSÃO AFASTADAS PELO TRIBUNAL DE ORIGEM. NECESSIDADE DE REALIZAÇÃO DE NOVA PERÍCIA VERIFICADA A PARTIR DA ANÁLISE DOS ELEMENTOS DE CONVICÇÃO DOS AUTOS. REEXAME DO ACERVO FÁTICO-PROBATÓRIO E DA DIVERGÊNCIA SUSCITADA. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA 7/STJ. CONTROVÉRSIA DIRIMIDA À LUZ DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO CASO CONCRETO. (...) 6. O STJ tem entendimento firmado, com base nos arts. 130 e 131 do CPC, de que cumpre ao magistrado, destinatário da prova, valorar sua necessidade, conforme o princípio do livre convencimento motivado, deferindo ou indeferindo a produção de novas provas. Incidência do óbice da Súmula 7/STJ. Precedentes do STJ. (...) Agravo interno não provido. (AgInt no AREsp 854.405/MS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 13/12/2016, DJe 19/12/2016)

V - DA VIOLAÇÃO AO ART. 128 DO CPC/1973.

Nessa parte, sustenta a recorrente que *"a determinação quanto à utilização de buzinas unas e curta extrapolou o objeto da ação, já que a mesma não foi proposta com o fim de discutir ou questionar o conteúdo das normas de segurança ferroviária"* (fl. 1981-e).

Superior Tribunal de Justiça

Ocorre que a Corte de origem, apesar da oposição de embargos de declaração, não examinou o tema do julgamento nos limites da lide, nem mesmo de forma implícita.

Assim, não prequestionada a matéria em tela, o óbice da Súmula 211/STJ impede o conhecimento do recurso especial no ponto.

RECURSO ESPECIAL DA ANTT

I - DA VIOLAÇÃO AO ART. 535, II, DO CPC/1973

O recurso especial não tem condições de ser conhecido nessa parte, ante a deficiência na fundamentação recursal.

É que a recorrente defende em suas razões recursais a ocorrência de negativa de prestação jurisdicional por meio de singela e burocrática fundamentação, sem demonstração de forma objetiva sobre como o acórdão embargado na origem teria incorrido no vício de omissão, ou seja, sem indicar exatamente que omissão seria essa, qual a relevância dessa omissão etc.

Para ilustrar, reproduzo trecho dessa fundamentação (fl. 1923-e):

(...) O recorrente, nos declaratórios, aduzia para o fato de que o acórdão embargado deixara de manifestar sobre o entendimento que dá aos artigos de lei que pretendia usar na fundamentação dos recursos excepcionais.

Ocorre que a C. Turma deixou de, motivadamente, analisar cada uma das normas legais invocadas. Desta forma, aos preceitos violados, agrega-se o art. 535, II, do CPC, eis que não enfrentadas e sanadas as omissões levantadas nos declaratórios.

Cabe ressaltar que este E. STJ, iterativamente, vem decidindo que o “Acórdão obscuro ou omisso não se expõe, de imediato, a recurso especial. O recurso específico, para suprir tais deficiências, é o de embargos declaratórios”. (RSTJ 63/389). No mesmo sentido a Súmula 211: “Inadmissível recurso especial quanto à questão que, a despeito da oposição de embargos declaratórios, não foi apreciada pelo tribunal ‘a quo’.”.

Nesse sentido, invoca-se precedente desta E. Corte Superior no qual o Ministro Luiz Fux, em decisão monocrática, deu provimento ao REsp n. 711.267/PR- (DJ de 15.03.2006), interposto pelo INCRA, para que os autos retornassem ao TRF/4ª Região, visando o pronunciamento da Turma sobre os Embargos de Declaração.

Requer, assim, a nulidade do acórdão por violação ao disposto no art. 535, II, do CPC, ante a negativa da prestação jurisdicional.

Assim, em razão da incidência, por analogia, da Súmula 284/STF (“É inadmissível o

Superior Tribunal de Justiça

recurso extraordinário, quando a deficiência na sua fundamentação não permitir a exata compreensão da controvérsia."), o recurso especial não deve ser conhecido no ponto.

II - DA VIOLAÇÃO AOS ARTS. 13, 14 E 25 DA LEI 10.233/2001, 10 DO DECRETO 1.832/1996, 15 E SEQUINTE DA LEI COMPLEMENTAR 101/2000, 265 DO CÓDIGO CIVIL, 3º E 276 DO CPC/1973

No mérito, a ANTT apresenta em conjunto diversos argumentos voltados a obter a reforma do acórdão recorrido, os quais serão analisados separadamente.

Inicialmente, a recorrente aduz que não há de sua parte qualquer ação ou omissão de atuação capaz de ensejar a cobrança do Ministério Público Federal; ao contrário, vem cumprindo regulamente seu papel na fiscalização do contrato de concessão (nos termos dos arts. 13 e 14 da Lei 10.233/2001), realizando periodicamente inspeção técnica e operacional em toda a malha ferroviária da rodovia Tereza Cristina.

Ocorre que não há como examinar essas alegações sem infirmar os fundamentos de natureza fática do acórdão recorrido de que são necessárias providências para aumentar a segurança dos moradores dos bairros ao longo da via férrea, bem para lhes assegurar descanso noturno, circunstâncias que sugerem comportamento omissivo da ANTT na fiscalização do contrato de concessão.

Assim, o óbice da Súmula 7/STJ impede o exame do recurso especial nessa parte.

Quanto ao mais, a recorrente tem razão ao defender que as obras determinadas pelo acórdão recorrido são de responsabilidade daquele que construiu a via mais recente - o Município de Criciúma -, **por isso o seu recurso especial merece provimento nessa parte.**

Reporto-me aos fundamentos lançados na parte em que provido o recurso especial da Ferrovia Tereza Cristina S/A, de forma fique apenas o Município de Criciúma obrigado a cumprir o quanto determinado no acórdão recorrido.

No que concerne ao uso de buzina, o TRF da 4ª Região, em novo julgamento dos embargos de declaração, adotou fundamentação o seguinte trecho de parecer apresentado pelo MPF (fls. 1752/1753-e):

(...) 'A ANTT informou que o uso de sinais de apito e de sino foi

Superior Tribunal de Justiça

discriminado pelo Regulamento Geral de Operações (evento 3 - PET26), aprovado pela Resolução de Diretoria n.º 22/78, da antiga Rede Ferroviária Federal S/A, editado com o fito de estabelecer instruções gerais de operações, além de normas de segurança operacional relacionadas ao transporte ferroviário.

Segundo este regulamento, é obrigatório o uso de sinais de apito nas passagens de nível com rodovias ou estradas secundárias. Todavia, tal regulamento não prevê a instalação de cancelas e semáforos e, portanto, tratava da transposição das passagens de nível de forma geral, não fazendo distinção entre aquelas nas quais foram instaladas cancelas ou semáforos para aprimorar a segurança.

Ora, é evidente que nas passagens de nível onde instaladas cancelas e semáforos a necessidade de acionamento da buzina é menos aguda, podendo ser limitada, como bem decidido na decisão anulada pelo STJ, a um apito UNO e CURTO, especialmente quando comprovado, como foi nesta ação civil pública, que a população local vem sendo afetada com a poluição sonora causada pela buzina dos trens.

A perícia técnica constatou que o ruído emitido pela passagem do trem e pelo acionamento do apito está acima dos limites permitidos, de modo que a solução mais adequada é a instalação de cancelas e semáforos, como alternativa ao uso da buzina pelos operadores das máquinas férreas, como requerido pelo Parquet na inicial.

Embora não haja determinação legal que obrigue a construção de cancelas e semáforos, não se pode desprezar os malefícios que a poluição sonora tem causado aos moradores próximos às passagens de nível, nem a falta de segurança pela utilização somente de avisos sonoros e luminosos no momento da passagem dos trens.

Portanto, correto o acórdão ao determinar a instalação de semáforos e cancelas nas passagens de nível, atenuando a necessidade de uso da buzina, o que por si só aumentará a segurança dos cruzamentos e tornará desnecessário o acionamento da nociva buzina das composições ferroviárias durante os 500 metros imediatamente anteriores aos cruzamentos, como previa o Regulamento Geral de Operações.'

Nessa parte, a recorrente ora alega de modo genérico que o uso de buzina na forma questionada é obrigação decorrente do Regulamento Geral de Operações (vide fl. 1936-e), ora alega que há violação ao art. 2º da Constituição Federal, pois as determinações do acórdão recorrido resultam em indevida ingerência do Poder Judiciário na esfera de atuação do Poder Executivo.

O recurso especial não pode ser conhecido, tendo em vista que a recorrente, ao fazer alegações genéricas de que o uso da buzina decorre do Regulamento Geral de Operações, não impugnou de forma objetiva o fundamento do acórdão recorrido de que essa regulamentação deixou de distinguir os locais em que instalados equipamentos de segurança dos que não os possuem, sendo evidente que naqueles o uso da buzina não precisa se dar de forma tão intensa e repetitiva.

Superior Tribunal de Justiça

Assim, por apresentar razões dissociadas da fundamentação do acórdão recorrido, bem assim por não impugnar diretamente o fundamento nele utilizado, os óbices das Súmulas 284 e 283 do STF impedem o conhecimento do recurso especial nessa parte.

Por outro lado, não compete ao Superior Tribunal de Justiça examinar a alegação de ofensa ao princípio da separação dos poderes constante do art. 2º da Constituição Federal.

Do contrário, haveria usurpação da competência do Supremo Tribunal Federal.

Por fim, não houve demonstração de que forma teriam sido violados os arts. 15 e seguintes da Lei Complementar 101/2000. Deficiente a fundamentação recursal nessas partes, o recurso especial não pode ser conhecido, nos termos da Súmula 284/STF, aqui aplicável por analogia.

DISPOSITIVO

Ante o exposto, **conheço em parte do recurso especial da Ferrovia Tereza Cristina S/A e, nessa extensão, dou-lhe parcial provimento**, para: (a) afastar em relação à recorrente as obrigações de realização de obras e instalação de equipamentos impostas no acórdão recorrido; e (b) afastar a multa do parágrafo único do art. 538 do CPC/1973; e **conheço parcialmente do recurso especial da ANTT para, nessa extensão, dar-lhe provimento**, nos termos do item "a" acima.

É como voto.

Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.569.468 - SC (2015/0300604-6)

RELATOR : MINISTRO MAURO CAMPBELL MARQUES
RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272

EMENTA

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ESTRADA DE FERRO EM PERÍMETRO URBANO. DETERMINAÇÃO DE IMPLANTAÇÃO DE MEDIDAS DE SEGURANÇA E DA FORMA DE USO DE SINAIS DE APITO DE TREM. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DA CONCESSIONÁRIA. EXCLUSÃO.

HISTÓRICO DA DEMANDA

1. Cuida-se, na origem, de Ação Civil Pública contra a Ferrovia Tereza Cristina S/A e o Município de Criciúma/SC em razão da **poluição sonora** decorrente do uso de buzina de trem e da **ocorrência de acidentes nos cruzamentos da linha férrea**. Houve posterior ingresso da Agência Nacional de Transportes Terrestres no polo passivo, deslocando o feito para a Justiça Federal.

2. O Tribunal de origem condenou as rés a promover: "(a) construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes, (b) instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso, (c) instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos" (fl. 1.320, e-STJ).

VOTO DO EMINENTE RELATOR

3. O Ministro Mauro Campbell Marques afastou a alegação de ofensa ao art. 535 do CPC/1973, constatando deficiência na fundamentação recursal da ANTT nessa parte e, no Apelo de Ferrovia Tereza Cristina S/A, que não se demonstrou omissão. Aduziu, ainda, Sua Excelência: "Ademais, em novo julgamento dos embargos de declaração, foram declinadas as razões pelas quais o uso de buzina deve se limitar aos toques unos e curtos nos trechos em que implementadas medidas de segurança".

4. O eminente Relator **não conheceu dos Recursos Especiais quanto ao tema do uso de buzinas por ausência de prequestionamento**, "situação que faz incidir o teor da Súmula 211/STJ (recurso especial da concessionária), seja pela deficiência na fundamentação recursal e falta de objetiva impugnação ao fundamento lançado no acórdão recorrido, daí a incidência das Súmulas 284 e 283 do STF, por analogia (recurso especial da ANTT)".

5. Prosseguindo no exame do tema, o Relator **deu parcial provimento aos Recursos Especiais da Ferrovia e da ANTT**, sob a seguinte fundamentação: "No que importa à realização de obras e instalação de equipamentos de segurança, com razão as recorrentes quando defendem que **apenas o Município de Criciúma deve cumprir as obrigações** determinadas pelo acórdão recorrido, pois **a ferrovia é anterior à urbanização do trecho por ela percorrido** e o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, por isso indevida a solidariedade imposta no acórdão recorrido".

6. Por fim, Sua Excelência reconheceu ser o "caso de afastar a multa do parágrafo único do art. 538 do CPC/1973 imposta à concessionária, tendo em vista que, nas circunstâncias do caso, os embargos de declaração por ela opostos não podem ser considerados meramente protelatórios".

AUSÊNCIA DE OFENSA AO ART. 535 DO CPC/1973

7. Reputo corretas as conclusões alcançadas pelo eminente Relator acerca das alegações de ofensa ao art. 535 do CPC/1973: não se demonstrou omissão, obscuridade ou contradição no acórdão recorrido.

SINAIS DE APITO

8. Concordo, também, com o entendimento do eminente Relator sobre a impossibilidade de examinar o tema dos sinais de apito. Acresço, em reforço, que, como colocou o Ministério Público Federal em Parecer exarado nestes autos, incide a Súmula 7/STJ, pois "o Tribunal de origem, ponderando os valores em debate (segurança, saúde e poluição sonora), chegou à conclusão razoável e conciliadora quanto ao acionamento de buzina curta e uma de noite e de dia, obedecido o volume legalmente aceitável, nas vias férreas em zonas urbanas" (fl. 2.126, e-STJ)

DETERMINAÇÃO DE OBRAS DE SEGURANÇA

9. Quanto às obras determinadas pelo Tribunal de origem, **ouso DIVERGIR** do judicioso Voto apresentado pelo eminente Relator.

OBRIGAÇÃO DE SEGURANÇA E PREVENÇÃO CONTIDA NO DECRETO 1.832/1996

10. A responsabilidade civil das concessionárias de transporte ferroviário foi inicialmente prevista pelo Decreto 2.681/1912, que introduziu no ordenamento jurídico nacional a figura da **responsabilidade civil objetiva**, presumindo a culpa das "Estradas de Ferro" quanto aos danos causados a mercadorias, passageiros e proprietários marginais.

11. Hoje, o Decreto 1.832/1996 constitui o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Examinando essa norma, a Segunda Seção, no **Recurso Especial Repetitivo 1.210.064/SP**, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, DJe 31.8.2012, fixou o seguinte entendimento: "A exemplo de outros diplomas legais anteriores, o Regulamento dos Transportes Ferroviários (Decreto 1.832/1996) disciplinou a segurança nos serviços ferroviários (art. 1º, inciso IV), impondo às administrações ferroviárias o cumprimento de medidas de segurança e regularidade do tráfego (art. 4º, I) bem como, nos termos do inciso IV do art. 54, a adoção de 'medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a prevenir acidentes' [...]. Assim, o descumprimento das medidas de segurança impostas por lei, desde que aferido pelo Juízo de piso, ao

qual compete a análise das questões fático-probatórias, caracteriza inequivocamente a culpa da concessionária de transporte ferroviário e o consequente dever de indenizar."

12. Considerando que, consoante interpretação do STJ, essas normas extraem da omissão da ferrovia o dever de indenizar, torna-se legítima a conclusão, alcançada pelo Tribunal de origem, de que as mesmas normas impõem à administração ferroviária o dever de prevenir. Do contrário, se estaria atribuindo ao sistema de responsabilidade civil função exclusivamente compensatória e dissuasória, quando, como se sabe, tem ele também importante **função preventiva**, fundada na ideia da antecipação dos riscos.

13. A propósito, o referido Decreto 1.832/1996 expressamente estabelece, em seu art. 54, inciso IV, que **compete à Administração Ferroviária adotar "medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a: [...] IV - prevenir acidentes;"**.

RECURSO ESPECIAL DA CONCESSIONÁRIA

14. Com base nessas premissas, ousou, como já dito, **DIVERGIR** do eminente Relator, que, no caso, acolheu a tese de que o § 4º do art 10 do Decreto 1.832/1996 estabeleceria a **"responsabilidade daquele que construiu a via mais recente, isto é no caso, o Município"** (fl. 1.935, e-STJ).

15. O preceito estabelece: "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". Entendo, mediante leitura sistemática, que, sim, o responsável pela execução da via mais recente assume os encargos, mas os assume **solidariamente**.

16. Assim, deve ser mantido o acórdão recorrido, inclusive quando afirma que "o fato da ferrovia ser anterior à urbanização (inaugurada no ano de 1884) não tem força de alterar o entendimento adotado" (fl. 1.319, e-STJ). Sobre o ponto, o Tribunal de origem transcreveu e adotou como razão decisória o seguinte trecho do parecer exarado pela Procuradoria Regional da República: "as medidas de segurança e respeito aos sossego postuladas alcançam irrisório custo se comparado com a lucratividade de tais concessões de transporte público (linha férrea)" (fl. 1.320, e-STJ).

17. Trata-se de legítima aplicação da cláusula geral de responsabilidade civil consagrada no art. 927, parágrafo único, do Código Civil: "Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a **atividade normalmente desenvolvida** pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem".

18. O preceito consagra a chamada **teoria do risco-proveito**, que imputa obrigações ao agente que realiza atividades com a finalidade de **obter vantagem econômica**, orientação teórica reconhecida e adotada pelo STJ em diversas oportunidades, como se vê, entre outros, nos seguintes precedentes: REsp 1.770.124/SP, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, DJe 21.5.2019; AgRg no REsp 1.200.660/MS, Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, Terceira Turma, DJe 24.2.2014; REsp 1.770.124/SP, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, DJe 21.5.2019.

19. Consequentemente, nego provimento ao Recurso Especial da concessionária.

RECURSO ESPECIAL DA ANTT

20. Depreende-se dos autos omissão da recorrente no cumprimento de sua

Superior Tribunal de Justiça

obrigação de fiscalizar (art. 25 da Lei 10.233/2001), como reconheceu o Tribunal de origem, que também consignou estar "confirmado pelo conjunto probatório dos autos a ocorrência freqüente de acidentes na região" (fl. 1.318, e-STJ).

21. A tese da recorrente de que "não há por parte da ANTT qualquer ação ou omissão de atuação capaz de ensejar a cobrança do Ministério Público Federal" (fl. 1.924, e-STJ) contraria o que assentado pela instância ordinária e não pode ser revista na via do Recurso Especial.

22. Contudo, não se poderia no caso atribuir responsabilidade solidária à Agência, pois, consoante o art. 25 da Lei 8.987/1995: "Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, **sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.**"

23. Tal quadro normativo impõe no caso o reconhecimento da responsabilidade subsidiária da autarquia, derivada de sua omissão na fiscalização. Incide, por identidade de razões, o seguinte entendimento: "A jurisprudência desta Corte considera que, muito embora a autarquia seja responsável pela conservação das estradas estaduais, bem como seja responsável pelos danos causados a terceiros em decorrência de má-conservação destas estradas, o Estado possui responsabilidade subsidiária. Assim, possui este legitimidade para figurar no polo passivo da demanda" (AgRg no AREsp 539.057/MS, Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, DJe 9.10.2014).

24. Divirjo, também neste ponto do eminente Relator, **entendendo que a irresignação da ANTT merece parcial acolhimento, a fim de reconhecer sua responsabilidade subsidiária no caso.**

MULTA

25. Por fim, considero correta a decisão do eminente Relator de afastar a multa imposta à concessionária pelo Juízo *a quo* com base no parágrafo único do art. 538 do CPC/1973. Não se pode considerar protelatórios os Embargos de Declaração opostos na origem pela concessionária.

CONCLUSÃO

26. Ouso respeitosamente **DIVERGIR** do judicioso Voto do eminente Relator, para conhecer em parte do recurso de Ferrovia Tereza Cristina S/A, nessa parte dando-lhe parcial provimento (apenas para afastamento da multa do art. 538 do CPC/1973); e para conhecer do Recurso Especial da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e dar-lhe parcial provimento, para reconhecer, no caso, tão somente a sua responsabilidade subsidiária.

VOTO-VISTA

O EXMO. SR. MINISTRO HERMAN BENJAMIN: Trata-se de Recursos Especiais interpostos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Ferrovia Tereza Cristina S/A de acórdão assim ementado:

ACÇÃO CIVIL PÚBLICA. SOSSEGO, SAÚDE E SEGURANÇA PÚBLICA. ESTRADA DE FERRO EM PERÍMETRO

URBANO. DEVERES DA CONCESSIONÁRIA E DOS ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES PÚBLICAS.

Com razão o Ministério Público Federal ao afirmar que 'o descanso e o silêncio noturno são elementos que compõem a sadia qualidade de vida, a qual está indissociavelmente ligada à saúde plena, razão pela qual constata-se que a violação a esses elementos representa também uma violação ao mínimo existencial, indispensável a uma vida digna', motivo pelo qual esta AÇÃO CIVIL PÚBLICA deve ser julgada procedente, dando cumprimento aos direitos fundamentais previstos na Constituição Federal, condenando as rés à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança públicos. Trata-se (a) da construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes, (b) instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso, (c) instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos.

Discute-se nos Recursos a imposição de obrigação solidária às recorrentes, consistente na construção de passarelas e na instalação de semáforos e cancelas, bem como as determinações feitas pelo Tribunal de origem quanto ao uso de buzina de aviso pelas composições férreas que percorrem trechos urbanos do Município de Criciúma/SC.

O eminente Relator não conheceu dos questionamentos dirigidos ao uso da buzina por razões processuais, mas deu parcial provimento aos Recursos para excluir a responsabilidade solidária da concessionária pela realização de obras e instalação de equipamentos de segurança. No entendimento de Sua Excelência, "a ferrovia é anterior à urbanização do trecho por ela percorrido e o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário". Excluiu também, no Voto, a multa do parágrafo único do art. 538 do CPC/1973.

Passo ao exame das questões suscitadas pelos recorrentes.

1. Ausência de ofensa ao artigo 535 do CPC/1973

Reputo corretas as conclusões alcançadas pelo eminente Relator acerca das

alegações de ofensa ao art. 535 do CPC/1973: não se demonstrou omissão, obscuridade ou contradição no acórdão recorrido.

2. Sinais de apito

Concordo, também, com o entendimento do Relator sobre a impossibilidade de examinar o tema dos sinais de apito. Acresço, em reforço, que – como colocou o Ministério Público Federal em parecer exarado nestes autos – incide a Súmula 7/STJ, pois "o Tribunal de origem, ponderando os valores em debate (segurança, saúde e poluição sonora), chegou à conclusão razoável e conciliadora quanto ao acionamento de buzina curta e uma de noite e de dia, obedecido o volume legalmente aceitável, nas vias férreas em zonas urbanas" (fl. 2.126, e-STJ)

3. Determinação de execução de obras de segurança

Quanto às obras determinadas pelo Tribunal de origem, **ouso divergir** do judicioso Voto apresentado pelo eminente Relator.

Início examinando o Recurso Especial da concessionária.

4. Obrigação de segurança e prevenção

A responsabilidade civil das concessionárias de transporte ferroviário foi inicialmente prevista pelo Decreto 2.681/1912, que introduziu no ordenamento jurídico nacional a figura da **responsabilidade civil objetiva**, presumindo a culpa das "Estradas de Ferro" quanto aos danos causados a mercadorias, passageiros e proprietários marginais.

Hoje, o Decreto 1.832/1996 constitui o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Examinando essa norma, a Segunda Seção, no **Recurso Especial Repetitivo 1.210.064/SP**, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, DJe 31.8.2012, fixou o seguinte entendimento: "A exemplo de outros diplomas legais anteriores, o Regulamento dos Transportes Ferroviários

(Decreto 1.832/1996) disciplinou a segurança nos serviços ferroviários (art. 1º, inciso IV), impondo às administrações ferroviárias o cumprimento de medidas de segurança e regularidade do tráfego (art. 4º, I) bem como, nos termos do 'inciso IV do art. 54, a adoção de 'medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a prevenir acidentes' [...]. Assim, o descumprimento das medidas de segurança impostas por lei, desde que aferido pelo Juízo de piso, ao qual compete a análise das questões fático-probatórias, caracteriza inequivocamente a culpa da concessionária de transporte ferroviário e o consequente dever de indenizar."

Confira-se a ementa do precedente:

RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO ESPECIAL SUBMETIDO À SISTEMÁTICA PREVISTA NO ART. 543-C DO CPC. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA FATAL. COMPROVADA A CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA NA INSTÂNCIA ORDINÁRIA. SÚMULA 7 DO STJ. NÃO COMPROVAÇÃO DO DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL NOS MOLDES EXIGIDOS PELO RISTJ.

1. A culpa da prestadora do serviço de transporte ferroviário configura-se no caso de atropelamento de transeunte na via férrea quando existente omissão ou negligência do dever de vedação física das faixas de domínio da ferrovia com muros e cercas bem como da sinalização e da fiscalização dessas medidas garantidoras da segurança na circulação da população. Precedentes.

2. A responsabilidade civil do Estado ou de delegatário de serviço público, no caso de conduta omissiva, só se desenhará quando presentes estiverem os elementos que caracterizam a culpa, a qual se origina, na espécie, do descumprimento do dever legal atribuído ao Poder Público de impedir a consumação do dano.

3. A exemplo de outros diplomas legais anteriores, o Regulamento dos Transportes Ferroviários (Decreto 1.832/1996) disciplinou a segurança nos serviços ferroviários (art. 1º, inciso IV), impondo às administrações ferroviárias o cumprimento de medidas de segurança e regularidade do tráfego (art. 4º, I) bem como, nos termos do 'inciso IV do art. 54, a adoção de "medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a prevenir acidentes". Outrossim, atribuiu-lhes a função de vigilância, inclusive, quando necessário, em ação harmônica com as autoridades policiais (art. 55).

4. Assim, o descumprimento das medidas de segurança impostas por lei, desde que aferido pelo Juízo de piso, ao qual compete a análise das questões fático-probatórias, caracteriza inequivocamente a culpa da concessionária de transporte ferroviário e o consequente dever de indenizar.

5. A despeito de situações fáticas variadas no tocante ao descumprimento do dever de segurança e vigilância contínua das vias férreas, a responsabilização da concessionária é uma constante, passível de ser elidida tão

somente quando cabalmente comprovada a culpa exclusiva da vítima. Para os fins da sistemática prevista no art. 543-C do CPC, citam-se algumas situações: (i) existência de cercas ao longo da via, mas caracterizadas pela sua vulnerabilidade, insuscetíveis de impedir a abertura de passagens clandestinas, ainda quando existente passarela nas imediações do local do sinistro; (ii) a própria inexistência de cercadura ao longo de toda a ferrovia; (iii) a falta de vigilância constante e de manutenção da incolumidade dos muros destinados à vedação do acesso à linha férrea pelos pedestres; (iv) a ausência parcial ou total de sinalização adequada a indicar o perigo representado pelo tráfego das composições.

6. No caso sob exame, a instância ordinária, com ampla cognição fático-probatória, consignou a culpa exclusiva da vítima, a qual encontrava-se deitada nos trilhos do trem, logo após uma curva, momento em que foi avistada pelo maquinista que, em vão, tentou frear para evitar o sinistro. Insta ressaltar que a recorrente fundou seu pedido na imperícia do maquinista, que foi afastada pelo Juízo singular, e na responsabilidade objetiva da concessionária pela culpa de seu preposto. Incidência da Súmula 7 do STJ.

7. Ademais, o dissídio jurisprudencial não foi comprovado nos moldes exigidos pelo RISTJ, o que impede o conhecimento do recurso especial interposto com fundamento tão somente na alínea "c" do permissivo constitucional.

8. Recurso especial não conhecido. Acórdão submetido ao regime do art. 543-C do CPC e da Resolução STJ 08/2008.

Na ocasião, a Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça fixou parâmetros para a imposição do dever de indenizar às concessionárias de transporte ferroviário, partindo da seguinte premissa: "conclui-se pela existência do dever legal da Administração Ferroviária de vedação física das faixas de domínio da ferrovia, mediante muros e cercas, bem como da sinalização e da fiscalização dessas medidas garantidoras da segurança da circulação da população, mormente em locais de adensamento populacional, sendo certo que o seu descumprimento gera a obrigação de indenizar".

Considerando que se tem mundialmente reconhecido na responsabilidade civil não apenas as funções compensatória e dissuasória, mas também a função preventiva, fundada na ideia da antecipação dos riscos, não há como limitar as obrigações da concessionária ao dever de indenizar.

5. Recurso Especial da concessionária

Superior Tribunal de Justiça

Com base nessas premissas, ouso, como já dito, **DIVERGIR** do eminente Relator, que, no caso, acolheu a tese de que o § 4º do art 10 do Decreto 1.832/1996 estabelecerá a "**responsabilidade daquele que construiu a via mais recente, isto é no caso, o Município**" (fl. 1.935, e-STJ).

O preceito estabelece: "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". Entendo, mediante leitura sistemática, que, sim, o responsável pela execução da via mais recente assume os encargos, mas os assume **solidariamente**.

Assim, deve ser mantido o acórdão recorrido, inclusive quando afirma que "o fato da ferrovia ser anterior à urbanização (inaugurada no ano de 1884) não tem força de alterar o entendimento adotado" (fl. 1.319, e-STJ). Sobre o ponto, o Tribunal de origem transcreveu e adotou como razão decisória o seguinte trecho do parecer exarado pela Procuradoria Regional da República: "as medidas de segurança e respeito aos sossego postuladas alcançam irrisório custo se comparado com a lucratividade de tais concessões de transporte público (linha férrea)" (fl. 1.320, e-STJ).

Trata-se de legítima aplicação da cláusula geral de responsabilidade civil consagrada no art. 927, parágrafo único, do Código Civil: "Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a **atividade normalmente desenvolvida** pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem".

O preceito consagra a chamada **teoria do risco-proveito**, que imputa obrigações ao agente que realiza atividades com a finalidade de **obter vantagem econômica**, orientação teórica reconhecida e adotada pelo STJ em diversas oportunidades, como se vê, entre outros, nos seguintes precedentes: REsp 1.770.124/SP, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, DJe 21.5.2019; AgRg no REsp 1.200.660/MS, Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, Terceira Turma, DJe 24.2.2014; REsp 1.770.124/SP, Rel. Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, DJe 21.5.2019.

Consequentemente, nego provimento ao Recurso Especial da concessionária.

6. Recurso Especial da ANTT

Por outro lado, entendo que a responsabilidade discutida nos autos – de construir e manter obras e instalações – não se estende à Agência Reguladora. A Autarquia, por outro lado, tem a obrigação de fiscalizar (art. 25 da Lei 10.233/2001), como reconheceu o Tribunal *a quo*, que também consignou estar "confirmado pelo conjunto probatório dos autos a ocorrência freqüente de acidentes na região" (fl. 1.318, e-STJ).

A tese de que "não há por parte da ANTT qualquer ação ou omissão de atuação capaz de ensejar a cobrança do Ministério Público Federal (fl. 1.924, e-STJ) contraria o que assentado pela instância ordinária. Assim, não pode ser revista na via do Recurso Especial.

Contudo, não se poderia no caso atribuir responsabilidade solidária à Agência, pois, consoante o art. 25 da Lei 8.987/1995: "Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, **sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.**"

Tal quadro normativo impõe no caso o reconhecimento da responsabilidade subsidiária da autarquia, derivada de sua omissão na fiscalização. Incide, por identidade de razões, o seguinte entendimento: "A jurisprudência desta Corte considera que, muito embora a autarquia seja responsável pela conservação das estradas estaduais, bem como seja responsável pelos danos causados a terceiros em decorrência de má-conservação destas estradas, o Estado possui responsabilidade subsidiária. Assim, possui esta legitimidade para figurar no polo passivo da demanda" (AgRg no AREsp 539.057/MS, Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, DJe 9.10.2014).

Divirjo, também neste ponto do eminente Relator, **entendendo que a irresignação da ANTT merece parcial acolhimento, a fim de reconhecer sua responsabilidade subsidiária no caso.**

7. Multa

Superior Tribunal de Justiça

Por fim, considero correta a decisão do Relator de afastar a multa imposta à concessionária pelo Juízo *a quo* com base no parágrafo único do art. 538 do CPC/1973. Não se pode considerar protelatórios os Embargos de Declaração opostos na origem pela concessionária.

8. Conclusão

Ouso respeitosamente **DIVERGIR** do judicioso Voto do eminente Relator, para conhecer em parte do recurso de Ferrovia Tereza Cristina S/A, nessa parte dando-lhe parcial provimento (apenas para afastamento da multa do art. 538 do CPC/1973); e para conhecer do Recurso Especial da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e dar-lhe parcial provimento, para reconhecer, no caso, tão somente a sua responsabilidade subsidiária.

É como **voto**.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.569.468 - SC (2015/0300604-6)

VOTO-VISTA

MINISTRA ASSUSETE MAGALHÃES: Conforme relatado pelo Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, trata-se de Recursos Especiais, interpostos pela AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (fls. 1.899/1.948e) e pela FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A (fls. 1.951/2.009e), contra acórdão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, publicado em 13/11/2012, assim ementado:

"AÇÃO CIVIL PÚBLICA. SOSSEGO, SAÚDE E SEGURANÇA PÚBLICA. ESTRADA DE FERRO EM PERÍMETRO URBANO. DEVERES DA CONCESSIONÁRIA E DOS ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES PÚBLICAS.

Com razão o Ministério Público Federal ao afirmar que 'o descanso e o silêncio noturno são elementos que compõem a sadia qualidade de vida, a qual está indissociavelmente ligada à saúde plena, razão pela qual constata-se que a violação a esses elementos representa também uma violação ao mínimo existencial, indispensável a uma vida digna', motivo pelo qual esta AÇÃO CIVIL PÚBLICA deve ser julgada procedente, dando cumprimento aos direitos fundamentais previstos na Constituição Federal, condenando as rés à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança públicos. Trata-se (a) **da construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas**, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes, (b) **instalação de semáforos nas passagens de nível** que permitam a organização do trânsito no local **dispensando o uso de buzina de aviso**, (c) **instalação de cancelas nas passagens de nível**, operadas por funcionário especialmente designado para a função, **aumentando a segurança nos cruzamentos**" (fl. 1.321e).

No acórdão objeto do Recurso Especial, o Tribunal de origem, dando provimento à Apelação, interposta pelo Ministério Público Federal, julgou procedente o pedido, em Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra o MUNICÍPIO DE CRICIÚMA, a FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A e a ANTT, na qual postula a condenação dos réus ao cumprimento de obrigação de fazer, consistente na construção de passarelas para a travessia de pedestres, na instalação de semáforos e cancelas nas passagens de nível, e na apresentação de tabela com os horários de passagem dos trens.

Opostos Embargos de Declaração, pelas ora recorrentes, foram eles parcialmente acolhidos, em acórdão que recebeu a seguinte ementa:

"EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO E PRÉQUESTIONAMENTO.

Cabíveis embargos declaratórios para fins de prequestionamento. Não

cabe emprestar aos embargos os efeitos infringentes quando o único fim almejado é a modificação do entendimento adotado pela Corte. Sanada contrariedade para manter a vedação ao abuso da poluição sonora, mantido o dever de utilizar a buzina para segurança local, devendo ser adotadas as medidas regulamentares para a utilização de um único aviso sonoro curto" (fl. 1.371e).

Em 06/10/2014, o Ministro Relator proferiu decisão, dando provimento a anterior Recurso Especial, interposto pela FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A, "para anular o acórdão impugnado e determinar o retorno dos autos à origem, a fim de que reexamine e rejulgue, da forma como aprover, os embargos de declaração, emitindo juízo de valor sobre todas as alegações deduzidas" (fl. 1.616e).

Em cumprimento a tal decisão, o Tribunal de origem acolheu os Embargos de Declaração, em acórdão que recebeu a seguinte ementa:

"EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO. VIA FÉRREA. USO DA BUZINA DO TREM.

Os embargos declaratórios merecem ser acolhidos para afastar a omissão apontada, para o fim de integração do julgado, no sentido de que os normativos da extinta Rede Ferroviária Federal não são cogentes, embora possam ser adotados como parâmetro para a aferição das condições de segurança da via férrea, razão pela qual, possível o provimento judicial acerca da questão de acordo com os elementos fáticos dos autos, ainda que em aparente contrariedade a tais normativos internos" (fl. 1.755e).

As recorrentes opuseram novos Embargos de Declaração. Ambos os Declaratórios foram rejeitados, sendo imposta, à FERROVIA recorrente, multa de 1% sobre o valor da causa, na forma do art. 538, parágrafo único, do CPC/73, em acórdão publicado em 17/07/2015, assim ementado:

"EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. PREQUESTIONAMENTO. SIMPLES INDICAÇÃO DE ARTIGOS DE LEI. REJEIÇÃO. PROTELATÓRIOS.

1. Descabe o 'prequestionamento' na forma requerida pela União, com a simples indicação de artigos legais, sem a demonstração clara e objetiva de como o acórdão recorrido teria malferido tais disposições legais.

2. Relativamente aos embargos da ferrovia, rejeito-os porquanto apenas revelam repetido caráter de infringência ao que foi decidido e explicitado no julgamento e nos demais embargos declaratórios, além, de se revelarem manifestamente protelatórios, razão pela qual aplica-se multa de 1% sobre o valor da causa na forma do art. 538 § único do CPC" (fl. 1.845e).

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT sustenta, em seu Recurso Especial, preliminarmente, ofensa ao art. 535, II, do CPC/73, por ter o Tribunal de origem deixado de, "motivadamente, analisar cada uma das normas legais invocadas" (fl. 1.923e). Quanto à matéria de fundo, aponta ofensa aos arts. 13, 14 e 25 da Lei 10.233/2001, 10 do Decreto 1.832/96, 15 da Lei Complementar 101/2000, 265 do Código Civil e 3º e 276 do CPC/73. Para tanto, alega que:

(a) "não há por parte da ANTT qualquer ação ou omissão de atuação capaz de ensejar a cobrança do Ministério Público Federal. Ao contrário, a autarquia vem cumprindo regulamente seu papel na fiscalização do contrato de concessão (arts. 13 e 14 da Lei 10.233, de 2001), realizando periodicamente inspeção técnica e operacional em toda a malha ferroviária da rodovia Tereza Cristina" (fl. 1.925e);

(b) a "responsabilidade é do Município em razão do parágrafo 4º do art 10 do decreto 1832/96. Assim, considerando que a linha férrea apresenta o mesmo trajeto desde o século XIX, e que o crescimento dos bairros adjacentes é recente, compete ao Município de Criciúma realizar e manter as obras necessárias á segurança da população. A ANTT, não tem nada a opor ao pedido do Autor, e afirma tal fato desde a contestação, entretanto diante da determinação do regulamento de Transporte ferroviários, tais obras são de responsabilidade daquele que construiu a via mais recente, isto é no caso, o Município" (fl. 1.935e);

(c) "Em relação a buzinas, a ANTT consigna que é uma obrigação decorrente do regulamento Geral de Operações, tendo função de, precisamente, garantir a segurança dos que transitam pelos pontos de cruzamento. Como ali indicado, o condutor da composição ferroviária é obrigado a , quando em aproximação a passagem de nível, acionar a buzina da locomotiva a uma distancia de 500 metros do cruzamento, para alertar os demais veículos e pedestres. Em razão desta finalidade de alerta, o volume sonoro da buzina também não pode ser baixo, já que o som deve ser ouvido a 500 metros, a tempo e a distancia suficientes para desocupação do cruzamento" (fl. 1.936e); e

(d) "não cabe ao Poder Judiciário, e muito menos ao Ministério Público Federal, SUBSTITUIR a agência reguladora para determinar como regulamentar as normas relativas ao setor de transporte ferroviário" (fl. 1.942e).

Ao final, requer "seja conhecido e provido o presente Recurso Especial, a fim de que seja anulado ou reformado o acórdão recorrido, nos termos supra postulados, afastando a contrariedade aos dispositivos infraconstitucionais supramencionados" (fl. 1.947e).

A FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A sustenta, em seu Recurso Especial, ofensa aos arts. 265 do Código Civil, 10, § 4º, do Decreto 1.832/96, 24, III, do Código de Trânsito Brasileiro, 1º, § 3º, da Lei 9.503/97 e 128, 132, 332, 420, I, 458, 538, parágrafo único, e 535 do CPC/73. Para tanto, alega que:

"II.1 Violação do art. 265 do Código Civil c/c art. 10, §4º do Decreto

1.832/96 e ao art. 24, III do Código de Trânsito Brasileiro

(...)

25. A violação do art. 265 do Código Civil se dá porquanto não há como impor uma responsabilidade solidária sem se apontar fundamento em LEI ou em contrato ou outro ACORDO DE VONTADE entre as partes. É o que se extrai expressamente do texto da lei:

(...)

28. À luz das parcelas do pedido acolhidas no aresto, cumpre avaliar a quem compete decidir se (i) constroem-se passarelas para a travessia de pedestres; (ii) quais são os pontos onde devem se localizar essas passarelas; (iii) se são instalados semáforos nas passagens em nível; (iv) se são instaladas cancelas e (v) se as cancelas são manuais ou automáticas;

29. Não pode haver dúvidas de que todas essas matérias envolvem competências administrativas e nenhuma lei atribui às empresas concessionárias de ferrovias qualquer obrigação que lhe permita deliberar a respeito. Não há, igualmente, contrato que compartilhe tais obrigações com as concessionárias de transporte ferroviário.

(...)

33. Isso porque, o § 4º do artigo 10 do Decreto 1832/96, que regulamenta o transporte ferroviário, já soluciona essa questão, definindo de quem será a responsabilidade pela execução de eventuais obras de segurança necessárias em função do cruzamento de vias:

(...)

34. A norma do § 4º é inequívoca e soluciona de forma justa a questão: (A) Se há decisão de se construir uma ferrovia que passa a cortar uma rodovia ou uma cidade, os custos com os cruzamentos (incluindo os aspectos da circulação), são todos eles do ente que construir a ferrovia (a via mais recente). (B) Se, porém, como é o caso dos autos, a ferrovia já existia e a autoridade municipal vier a autorizar (no planejamento da ocupação urbana ou em processos de parcelamento do solo urbano) que o ruas cruzem o leito de uma ferrovia, cabe ao Município (o responsável pela execução da via mais recente) não apenas planejar esse desenvolvimento e crescimento da mancha urbana, mas também responsabilizar-se pela 'construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local'.

(...)

55. Acrescente-se, ainda, nesse mesmo sentido, que o acórdão recorrido, nesse ponto, viola também o disposto no artigo 24, III

do Código de Trânsito Brasileiro, quando este assevera ser responsabilidade do Município a sinalização das vias, seja para implantar, seja para manter e operar o sistema de sinalização.

Transcreve-se o dispositivo:

(...)

II.2 Violação do art. 1º, § 3º da Lei 9.503/97, e à legislação que rege o transporte ferroviário (Decreto 1.832/96 e especificamente a Lei 10.233/01, que rege a atuação da ANTT)

(...)

60. Entende a Recorrente que o acórdão recorrido, ao condená-la ao cumprimento de obrigação de fazer violou o disposto nas normas acima apontadas, na medida em que as aplicou quando não era hipótese de sua incidência.

61. Isso porque, o acórdão expressamente reconhece que não há qualquer regulamentação que determine a construção de passarelas, semáforos ou cancelas nas passagens de nível, como se observa da transcrição a seguir:

(...)

63. Ocorre que, como bem lançado na sentença, não há nenhuma norma que determine À CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO a construção e implantação de cancelas, semáforos ou passarelas quando **a ferrovia pré-existe à urbanização (e à implantação de vias que cruzem seu leito).**

64. Nessa medida, ao invocar genericamente as normas acima indicadas, o acórdão recorrido acabou por violá-las, na medida em que pretendeu impor uma obrigação sem norma ou acordo das partes que instituisse essa obrigação.

(...)

II.3 Violação ao art. 538, parágrafo único do Código de Processo Civil – Incidência da Súmula 93/STJ

68. Derradeiro fundamento que busca a reforma do julgado é o que busca o reconhecimento da impropriedade da imposição de multa com fundamento no art. 538, parágrafo único do CPC, decidida no julgamento dos últimos embargos opostos.

(...)

73. Não bastasse isso, parte das alegações suscitadas nos embargos tidos por 'protelatórios' buscou exatamente o necessário prequestionamento ou o esclarecimento de matérias fáticas sobre as quais restara omissa a última deliberação, a fim de permitir que as questões jurídicas de fundo pudessem ser submetidas a este Superior Tribunal de Justiça.

74. Conforme entendimento consolidado na Súmula 98 deste Tribunal, Embargos de declaração manifestados com notório propósito de

prequestionamento não têm caráter protelatório.

75. Estranha anotar-se, a propósito, que diante de dois embargos opostos (pela ANTT e pela ora recorrente), ambos veiculando pretensões de prequestionamento, a ora recorrente tenha sido punida com a multa e a ANTT não.

76. Resta demonstrada, por essas razões, a violação ao artigo 538, parágrafo único, do Código de Processo Civil, na medida em que o TRF-4 não poderia ter imposto à ora Recorrente multa por embargos protelatórios. Espera-se pelo provimento do presente recurso com a reforma do julgado e o afastamento da multa em questão.

(...)

III.1 Reconhecimento de violação aos artigos 131, 332, 420, I, do CPC

(...)

81. A violação aos referidos dispositivos normativos se evidencia na medida em que o v. acórdão de apelação, mesmo depois de reformado parcialmente para reconhecer o erro quanto à proibição do uso da buzina, construiu solução completamente despida de qualquer fundamentação técnica.

(...)

88. Não obstante apontar as razões que evidenciavam a impossibilidade de supressão da utilização das buzinas pela Ferrovia recorrente, bem como sua utilização de forma uma e curta, o TRF-4 deu interpretação desacompanhada de qualquer fundamentação técnica, desconsiderando os elementos de provas e pareceres técnicos divergentes existentes nos autos.

89. Nesse contexto, **o julgamento em tela é dissociado da prova pericial colhida, e, por tal razão, deve ser anulado.**

90. Conforme é cediço, a finalidade da prova é formar a convicção do juiz sobre os fatos relevantes e pertinentes da causa.

(...)

92. O que se postula neste recurso especial é o reconhecimento de que quando o Poder Judiciário entende cabível e necessário se pronunciar sobre matéria técnica complexa, só pode fazê-lo com lastro em prova técnica. Se não o faz, viola o art. 420, I, do CPC, segundo o qual essa prova é cabível quando para dirimir a controvérsia e decidir sejam necessário conhecimentos técnicos especializados.

93. Conforme apontado nos últimos embargos declaratórios opostos, **havia prova técnica suficiente apenas para julgar a ação improcedente, já que a prova técnica apontou a complexidade da questão da conjugação da proteção da segurança e do sossego públicos.** Nem quesitos do Juízo nem do Ministério Público foram formulados para questionar se a solução de reduzir o uso da buzina (em

quantidade ou duração das buzinas) seria medida que, de fato, proveria harmonia na tutela destes dois objetivos.

94. Logo, **decidiu-se matéria de cunho técnico, fixando-se o 'uso de uma buzina UNA E CURTA noite e dia' sem qualquer lastro técnico, malgrado a gravidade dessa decisão.**

(...)

III.2 Violação ao artigo 128 do Código de Processo Civil

(...)

100. No caso dos autos, **a determinação quanto à utilização de buzinas unas e curta acaba extrapolou o objeto da ação**, já que a mesma não foi proposta com o fim de discutir ou questionar o conteúdo das normas de segurança ferroviária.

(...)

102. Nesse contexto, a decisão proferida pelo Tribunal Regional da 4ª Região não poderia alterar as normas de segurança, estabelecendo imposição diferente da constante na legislação que rege a matéria, a saber: instalação de sistema de buzina uma e curta, noite e dia.

103. A imposição de obrigação de fazer à Recorrente, no caso, além de configurar ingerência do Poder Judiciário na discricionariedade administrativa, extrapola os limites do objeto da ação.

(...)

105. Por esta razão é que se pede o provimento do presente Recurso Especial, reconhecendo-se a violação do art. 128 do Código de Processo Civil e anulando-se o v. Acórdão e determinando à corte de origem que promova novo julgamento da causa, abstendo-se da emissão de determinações que impliquem criação de nova modalidade de utilização da buzina pela ora recorrente.

106. Alternativamente, e frente ao princípio da razoável duração do processo, o tema pode ser enfrentado já no plano do mérito, para se retirar do acórdão ora recorrido a determinação relacionada ao uso da buzina, eis que uma vez reconhecido pelo acórdão que 'quanto ao uso de buzina, apesar da poluição sonora, efetivamente se trata de medida de segurança à população', e reconheceu a necessidade de sua coexistência com outros instrumentos (sinalização, cancelas, semáforos, etc.), a ação é improcedente, pois não procede o argumento do Ministério Público, autor da ação, de que a utilização de outros instrumentos (sinalização, cancelas, semáforos, etc.), tornaria dispensável o uso da buzina.

(...)

III.3 Dos motivos pelos quais merece ser anulado o acórdão recorrido - violação aos artigos 535 e 458, do CPC

(...)

114. Entretanto, conforme passará a expor, ao interpor os embargos a

Superior Tribunal de Justiça

Recorrente suscitou quatro relevantes omissões cometidas pelo E. Tribunal de segundo grau ao ressaltar que restaram caracterizadas:

- a) Omissão ou obscuridade quanto o momento em que passará a ser obrigatória a cessação ou a redução do uso da buzina;
- b) Omissão quanto à fundamentação técnica para a determinação das buzinas unas e curtas;
- c) Omissão quanto à determinação das buzinas unas e curtas em face do princípio da Separação dos Poderes e dos limites da ação; e, por fim,
- d) Omissão quanto aos fundamentos para a condenação solidária da Recorrente" (fls. 1.962/1.986e).

Ao final, requer:

"(...) que seu recurso seja provido para a reforma do julgado frente ao reconhecimento da violação ao artigo 265 do Código Civil; ao artigo 10, §4º do Decreto 1.832/96; ao artigo 24, III do Código de Trânsito Brasileiro, ao artigo 1º, § 3º da Lei 9.503/97 e ao art. 538 do Código de Processo Civil.

153. Essa é a pretensão primária do presente recurso, inclusive com vistas a se garantir a efetividade do princípio da razoável duração do processo, eis que há elementos bastantes para, desde logo, se enfrentar o mérito em debate as violações acima descritas e demonstradas ao longo destas razões recursais.

154. Caso assim não decida esta corte, porém, espera e requer a ora Recorrente que seu recurso seja provido para a reforma do julgado frente ao reconhecimento da violação aos artigos 128, 131, 332, 420, I, do Código de Processo Civil, acolhendo-se os fundamentos expostos ao longo destas razões.

155. Por fim, e em última hipótese, espera e requer a ora Recorrente que seu recurso seja provido para uma nova anulação do julgado frente ao reconhecimento da violação aos artigos 128, 131, 332, 420, I, 458 e 535 do Código de Processo Civil" (fls. 2.008/2.009e).

Os Recursos Especiais foram admitidos, pelo Tribunal de origem (fls. 2.092e e 2.098e).

O Ministério Público Federal, pelo Subprocurador-Geral da República WAGNER DE CASTRO MATHIAS NETTO, opinou pelo não conhecimento dos Recursos Especiais, em parecer assim ementado:

"Recursos Especiais. Omissão jurisdicional não configurada. Embargos de declaração com objetivo protelatório. Multa. Possibilidade. Análise de violação a decreto e a princípio constitucional. Inadequação. Ferrovia em região urbanizada. Direito à saúde, à segurança e ao sossego.

Superior Tribunal de Justiça

Responsabilidade da concessionária, da ANTT e do Município pela implantação das medidas necessárias. Incidência da Súmula 7/STJ. Julgamento extra petita. Inocorrência. Pelo não conhecimento e, caso conhecidas, pelo desprovimento das iniciativas" (fl. 2.123e).

Iniciado o julgamento, o Relator, Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, proferiu voto, finalizado com o seguinte dispositivo: "Conheço em parte do recurso especial da Ferrovia Tereza Cristina S/A e, nessa extensão, dou-lhe parcial provimento, para: (a) afastar em relação à recorrente as obrigações de realização de obras e instalação de equipamentos impostas no acórdão recorrido; e (b) afastar a multa do parágrafo único do art. 538 do CPC/1973; e conheço parcialmente do recurso especial da ANTT para, nessa extensão, dar-lhe provimento, nos termos do item 'a' acima", ou seja, para afastar, também quanto à ANTT, as obrigações de realização de obras e instalação de equipamentos, impostas pelo aresto recorrido.

O Ministro HERMAN BENJAMIN pediu vista antecipada dos autos e apresentou voto divergindo do Relator, "para conhecer em parte do recurso de Ferrovia Teresa Cristina S/A, nessa parte dando-lhe parcial provimento (apenas para afastamento da multa do art. 538 do CPC/1973); e para conhecer do Recurso Especial da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e lhe dar parcial provimento, para julgar improcedentes os pedidos deduzidos contra ela na inicial".

Verifica-se que **se instaurou divergência** entre os dois votos, no que respeita ao **Recurso Especial da FERROVIA**: O Ministro Relator, MAURO CAMPBELL MARQUES, no mérito, excluiu a solidariedade da FERROVIA (e também da ANTT, no seu Recurso Especial), afastando sua obrigação de realização de obras e instalação de equipamentos, atribuindo tal obrigação apenas ao MUNICÍPIO DE CRICIÚMA, com fundamento nos arts. 24, III, do Código de Trânsito Brasileiro e 10, § 4º, do Decreto 1.832/96. O Ministro HERMAN BENJAMIN, por sua vez, divergiu do Relator, mantendo a obrigação solidária da FERROVIA. Excluiu, porém, a obrigação da ANTT, no seu Recurso Especial, quanto à realização de obras e instalação de equipamentos, embora por fundamento diverso do Relator, porquanto possui ela atividade fiscalizatória, não tendo o acórdão apontado omissão a respeito.

Tendo em vista a divergência dos votos apresentados e a relevância da matéria, pedi vista dos autos, para melhor exame.

Na origem, o Ministério Público do Estado de Santa Catarina ajuizou Ação Civil Pública inicialmente contra o MUNICÍPIO DE CRICIÚMA e a FERROVIA recorrente, requerendo:

"1. O cumprimento de obrigação de fazer consistente na **construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas**, conforme avaliação a ser realizada pela comunidade juntamente com os órgãos de trânsito e planejamento competentes.

2. **A instalação de semáforos nas passagens de nível** que permitam a organização do trânsito no local, de forma a **dispensar o uso da buzina de aviso, especialmente no período da noite.**

3. **A instalação de cancelas nas passagens de nível**, operadas por funcionário especialmente designado para esta função, medida esta que visa complementar a anterior, e aumentar ainda mais a segurança nos cruzamentos.

4. **A apresentação de uma tabela de horários, com a determinação de horários específicos para a passagem do trem, evitando os horários de pico de trânsito**, de forma que a comunidade saiba antecipadamente quais os horários que o trem atravessará o bairro" (fls. 21/22e).

Após o ingresso da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT na lide, os autos foram remetidos à Justiça Federal. A sentença julgou improcedente o pedido (fls. 1.054/1.064e).

Interposta Apelação, pelo Ministério Público Federal, foi ela provida, para julgar procedente a ação, pelo Tribunal de origem, em acórdão assim fundamentado:

"O art. 6º da CRFB/88 garante:

'Art. 6º. São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.'

No caso dos autos, **o Ministério Público Federal impugna a falta de segurança e a poluição sonora existentes em área urbana onde passa a Estrada de Ferro Tereza Cristina, no Município de Criciúma, margeando ou atravessando 21 bairros.**

Destaco que a ação foi originalmente proposta pelo Ministério Público Estadual, no exercício de suas atribuições, tendo os argumentos sido abraçados pelo *parquet* federal para buscar o cumprimento das garantias constitucionais também junto à União e ao DNIT e, posteriormente, junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres, considerando sua competência e seu dever fiscalizatório e o evidente risco à saúde e segurança da população local.

O laudo técnico pericial confirma que os ruídos emitidos pelos trens que trafegam no local estão em desacordo com a legislação aplicável, emitindo sons demasiadamente altos em qualquer horário.

Da mesma forma está confirmado pelo conjunto probatório dos autos a

ocorrência freqüente de acidentes na região. Como indica o testemunho do morador Antônio Kieslarck, 'se olhar no DETRAN e ver quantos tem ali (registros de acidentes) é uma barbaridade (...) quem ta de carro tem que se cuidar (...) pra quem mora ali não pode se defender da poluição sonora'.

Com razão o Ministério Público Federal ao afirmar que 'o descanso e o silêncio noturno são elementos que compõem a sadia qualidade de vida, a qual está indissociavelmente ligada à saúde plena, razão pela qual constata-se que a violação a esses elementos representa também uma violação ao mínimo existencial, indispensável a uma vida digna', motivo pelo qual esta AÇÃO CIVIL PÚBLICA deve ser julgada procedente, dando cumprimento aos direitos fundamentais previstos na Constituição Federal.

Correta, pois, a pretensão ministerial, no exercício de sua competência constitucional (arts. 127ss da CRFB/88), de buscar condenação à instalação de cancelas e semáforos nas passagens de nível como medida alternativa ao uso de buzina pelos operadores das máquinas férreas, o que atualmente ocorre nos 500 metros imediatamente anteriores aos cruzamentos, dentro de centro urbano, e em qualquer horário.

Destaco, ainda, que o fato da ferrovia ser anterior à urbanização (inaugurada no ano de 1884) não tem força de alterar o entendimento adotado, posto que não afasta sua obrigação de cumprir os ditames da legislação de regência, cuja interpretação ter sempre como lastro a Constituição Federal.

Neste sentido o parecer ministerial, de lavra do Procurador Regional da República Roberto Luis Oppermann Thomé, cujo teor adoto como razões de decidir, e transcrevo para evitar tautologia:

'A um, ocorre que lógica e solução do ínclito magistrado mostram-se no mínimo conflitantes.

Isso porque, ao entender que a ausência de previsão legal de construção de passarelas, cancelas e semáforos como medida de segurança impediria fossem tais medidas impostas à concessionária, à municipalidade e a ANTT, sustenta que entre o direito ao sossego e segurança, este deva prevalecer!

Ora, se prevalece o direito à segurança, que lhe seja conferida então abrangência concreta, implementando-se as medidas preconizadas, posto que ainda não de todo regulamentadas, mas inegável e tecnicamente eficazes.

A dois, segurança e sossego decorrem de e integram direito fundamental constitucional à vida, ut artigos 5º, caput, 196, da CF/88. A segurança em todos os seus aspectos visa sempre à

manutenção da higidez física, reduzindo-se-lhe riscos.

Sossego, a seu turno, constitui expressão de saúde física e mental, por certo elemento associado a higidez e qualidade da vida.

Nesse viés, são os dois valores (segurança e sossego) decorrências do direito fundamental à vida saudável, a implicar: a) interpretação da normativa infraconstitucional de forma a dar efetivo implemento a eles, complementando-a quando necessário, pois se a normativa é incompleta, devem os paradigmas fundamentais constitucionais serem efetivados, com medidas jurisdicionais concretas, para assegurar bem maior de que se busca tutela; e b) ponderação de ambos quando conflitantes de forma que nenhum seja aniquilado, dado que em situação de conflito entre absolutos jurídicos constitucionais, deve-se implementar o máximo possível de cada um, reduzindo o mínimo possível de cada qual.

Neste caso inegável a necessidade de o Poder Judiciário concretizar a efetividade constitucional com implemento de medidas de segurança e bem estar da população vizinha à ferrovia, ainda que não estejam previstas em regulamentação.

Há que se fazer necessário balanço entre os valores segurança e sossego, alcançável com utilização dos princípios de harmonização do sistema jurídico constitucional da razoabilidade e proporcionalidade. Mister, sopesando os valores postos, maximizar segurança reduzindo ao mínimo perturbação ao sossego da população.

Tal desiderato é alcançável mediante o acolhimento do pleito ministerial. Ora, instalação de passarelas de pedestres, semáforos e cancelas, a um tempo aumenta a segurança de transeuntes junto à ferrovia e reduz a perturbação sonora.

A decisão profligada, ao entender bastar sinais sonoros (buzinadas) em passagens de nível, além de não assegurar a tranquilidade a pedestres e veículos, perturba o sossego público.

Excelências, não se está a falar de mero dissabor, mas de fortes apitos de trem, em volume superior à normativa conforme expressamente reconheceu a perícia, durante o dia e também à noite.

Afronta, assim, a decisão profligada a teleologia constitucional de implementar políticas públicas de efetivo respeito ao direito à vida com saúde e qualidade, à segurança e sossego de cidadãos que, limítrofes à via férrea, não tenham per si e para si regulamentação mais adequada ao desenvolvimento da civilização e da técnica.

A três, as medidas de segurança e respeito aos sossego postuladas alcançam irrisório custo se comparado com a

lucratividade de tais concessões de transporte público (linha férrea), mostrando-se mais uma vez carente de razoabilidade a r. sentença, que sob manto de estrita e formal legalidade, não sobreleva os valores fundamentais que norteiam o sistema jurídico constitucional pátrio.'

O entendimento está, dentre os demais dispositivos legais e constitucionais, lastreado nas obrigações previstas no Código de Trânsito Brasileiro (arts. 1º, parágrafo 3º e 24, III, da Lei 9.503/97), nas normas ambientais (Resolução CONAMA 001/90 e Decreto 14.250/81) e na legislação que rege o transporte ferroviário (Decreto 1.832/96 e especificamente a Lei 10.233/01, que rege a atuação da ANTT).

A ação, assim, deve ser julgada procedente, condenando as rés à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança públicos. Trata-se (a) **da construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas**, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes, (b) **instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso**, (c) **instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos**.

Ante o exposto, **voto por dar provimento ao apelo e julgar procedente a Ação Civil Pública, condenando as rés à implementação dos implementos suficientes à garantia dos direitos fundamentais à saúde, ao sossego e à segurança**" (fls. 1.318/1.320e).

A ANTT e a FERROVIA opuseram Embargos de Declaração, tendo o Tribunal de origem acolhido "em parte os embargos de declaração da ANTT para fins de prequestionamento e (...) em parte os embargos de declaração da FERROVIA para fins de prequestionamento e **para sanar contrariedade quanto à vedação ao uso da buzina, enfatizando sua necessidade para a segurança local, devendo ser adotadas as medidas cabíveis, conforme regulamentação de regência, para que as buzinas sejam unas e curtas**" (fl. 1.369e).

Interpostos Recursos Especiais, anteriormente o Relator, Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, julgou prejudicado o da ANTT e deu parcial provimento ao da FERROVIA, reconhecendo a ocorrência de ofensa ao art. 535 do CPC/73, ao fundamento de que o "Tribunal de origem se pronunciou de forma genérica sobre as normas de regência abordadas na sentença que foram utilizadas como parâmetro para o uso da buzina" (fl.

Superior Tribunal de Justiça

1.615e). Consequentemente, fora anulado o acórdão impugnado e determinado o retorno dos autos à origem, "a fim de que reexamine e rejulgue, da forma como aprover, os embargos de declaração, emitindo juízo de valor sobre todas as alegações deduzidas" (fl. 1.616e).

Em cumprimento a tal decisão, o Tribunal de origem acolheu os Embargos de Declaração da FERROVIA, para suprir omissão, sem efeitos modificativos, em acórdão assim fundamentado:

"A matéria sobre a qual o Superior Tribunal de Justiça entendeu que essa Corte não teria se pronunciado se refere à dispensa do uso da buzina de aviso pelos trens, determinada no acórdão, embora, segundo o embargante, a legislação de regência disponha em sentido contrário. Nos embargos declaratórios opostos (Evento 24), alegou ter a decisão condenado todos os demandados de forma solidária. Destacou que a solidariedade decorre de lei ou da vontade das partes, na forma do artigo 265 do Código Civil, situações que não estariam presentes nos autos. O Decreto nº 1.832/96, artigo 10, § 4º, seria expresso ao atribuir a responsabilidade apenas ao executor da via mais recente. Também destacou que a realização de obras públicas demanda autorização legislativa e orçamentária, nos termos do artigo 167 da Constituição Federal e 15 da Lei Complementar nº 101/2000. Quanto à dispensa do uso da buzina de aviso, afirma estar cumprindo estritamente as obrigações impostas pelo Contrato de Concessão. O uso da buzina não constituiria liberalidade, mas imposição.

Em face do decidido pelo Superior Tribunal de Justiça, os embargos declaratórios merecem ser acolhidos para afastar a omissão apontada, para o fim de integração do julgado, no sentido de que **os normativos da extinta Rede Ferroviária Federal não são cogentes, embora possam ser adotados como parâmetro para a aferição das condições de segurança da via férrea, razão pela qual, possível o provimento judicial acerca da questão de acordo com os elementos fáticos dos autos, ainda que em aparente contrariedade a tais normativos internos.**

Ainda, de modo a afastar qualquer omissão acerca da questão vale transcrever a manifestação do MPF, cujos fundamentos acolho para a integração do julgado:

'A ANTT informou que o uso de sinais de apito e de sino foi discriminado pelo Regulamento Geral de Operações (evento 3 - PET26), aprovado pela Resolução de Diretoria n.º 22/78, da antiga Rede Ferroviária Federal S/A, editado com o fito de estabelecer instruções gerais de operações, além de normas de segurança operacional relacionadas ao transporte ferroviário.

Segundo este regulamento, é obrigatório o uso de sinais de apito

nas passagens de nível com rodovias ou estradas secundárias. Todavia, tal regulamento não prevê a instalação de cancelas e semáforos e, portanto, tratava da transposição das passagens de nível de forma geral, não fazendo distinção entre aquelas nas quais foram instaladas cancelas ou semáforos para aprimorar a segurança.

Ora, é evidente que nas passagens de nível onde instaladas cancelas e semáforos a necessidade de acionamento da buzina é menos aguda, podendo ser limitada, como bem decidido na decisão anulada pelo STJ, a um apito UNO e CURTO, especialmente quando comprovado, como foi nesta ação civil pública, que a população local vem sendo afetada com a poluição sonora causada pela buzina dos trens.

A perícia técnica constatou que o ruído emitido pela passagem do trem e pelo acionamento do apito está acima dos limites permitidos, de modo que a solução mais adequada é a instalação de cancelas e semáforos, como alternativa ao uso da buzina pelos operadores das máquinas férreas, como requerido pelo Parquet na inicial.

Embora não haja determinação legal que obrigue a construção de cancelas e semáforos, não se pode desprezar os malefícios que a poluição sonora tem causado aos moradores próximos às passagens de nível, nem a falta de segurança pela utilização somente de avisos sonoros e luminosos no momento da passagem dos trens.

Portanto, correto o acórdão ao determinar a instalação de semáforos e cancelas nas passagens de nível, atenuando a necessidade de uso da buzina, o que por si só aumentará a segurança dos cruzamentos e tornará desnecessário o acionamento da nociva buzina das composições ferroviárias durante os 500 metros imediatamente anteriores aos cruzamentos, como previa o Regulamento Geral de Operações.'

Especificamente quanto à alegada violação ao artigo 265 do Código Civil, ressalto que a decisão que condenou 'as rés à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança', não representou negativa de vigência ou contrariedade à regra. Antes, atribuiu aos demandados obrigações com fundamento na legislação que expressamente menciona.

Ante o exposto, voto por acolher os embargos declaratórios, suprimindo a omissão, mas sem alteração do julgado" (fls. 1.752/1.753e).

Contra esse acórdão, a ANTT opôs Embargos de Declaração, sustentando que

Superior Tribunal de Justiça

"pretende fundamentar seus recursos excepcionais nas seguintes disposições normativas: artigos 2º e 167 da Constituição Federal; artigos 13, 14 e 25 da Lei 10.233/01; artigo 10 do Decreto 1.832/96; artigos 15 e seguintes da LC 101/00; artigo 265 do Código Civil, e; artigos 3º e 276, do Código de Processo Civil. Assim, requer a manifestação expressa da C. Turma acerca da interpretação que dá às mesmas" (fls. 1.788/1.789e).

A FERROVIA também opôs Embargos de Declaração, apontando, em síntese, a existência de omissões e obscuridades **(a)** "quanto o momento em que a partir do qual será obrigatória a cessação ou redução do uso da buzina" (fl. 1.807e); **(b)** por não terem sido indicados quais "elementos fáticos e de prova constantes dos autos, especialmente que elementos técnicos utilizou o Tribunal para proibir a ora embargante de cumprir as normas de segurança do setor" (fl. 1.816e); **(c)** por ter o Tribunal de origem determinado "que a regulamentação seja alterada para que não sejam necessários avisos sonoros longos" (fl. 1.817e), em afronta ao princípio da separação dos Poderes; **(d)** por ser necessário esclarecer, "à luz do art. 265 do Código Civil, a que 'legislação' ou, mais especificamente, a que dispositivo legal faz referência o acórdão ora embargado para fundamentar a solidariedade imposta" (fl. 1.824e); e **(e)** por não ter sido especificada "qual a efetiva divisão de responsabilidade entre os responsáveis solidários, e qual fundamento legal se invoca para essa atribuição e distribuição de responsabilidades, à luz e para os efeitos do art. 283 do Código Civil" (fl. 1.825e).

Ambos os Declaratórios foram rejeitados, pelo Tribunal de origem, com imposição de multa à FERROVIA, nos termos do art. 538, parágrafo único, do CPC/73. O acórdão, publicado em 17/07/2015, foi assim fundamentado:

"Descabe o 'prequestionamento' na forma requerida pela União, com a simples identificação de artigos legais, sem a demonstração clara e objetiva de como o acórdão recorrido teria malferido tais disposições legais.

Relativamente aos embargos da ferrovia, rejeito-os porquanto apenas revelam repetido caráter de infringência ao que foi decidido e explicitado no julgado e nos demais embargos declaratórios, **além de se revelarem manifestamente protelatórios, razão pela qual aplico multa de 1% sobre o valor da causa na forma do art. 538 § único do CPC**" (fl. 1.842e).

Conforme relatado, ambas as partes, em seus Recursos Especiais, apontam ofensa ao art. 535, II, do CPC/73.

Tal como destacado pelo Relator – acompanhado, no ponto, pelo Ministro HERMAN BENJAMIN –, o Recurso Especial interposto pela ANTT não comporta conhecimento, pois a parte recorrente não demonstrou qualquer vício, no acórdão recorrido, deixando de demonstrar no que consistiu a alegada ofensa ao citado dispositivo, atraindo, por analogia, a incidência da Súmula 284 do Supremo Tribunal Federal ("É inadmissível o recurso

Superior Tribunal de Justiça

extraordinário, quando a deficiência na sua fundamentação não permitir a exata compreensão da controvérsia").

Quanto ao Recurso Especial interposto pela FERROVIA, assim como já exposto nos votos que me antecederam, não há falar, na hipótese, em violação ao art. 535 do CPC/73, porquanto a prestação jurisdicional foi dada na medida da pretensão deduzida, de vez que os votos condutores do acórdão recorrido e do aresto proferido em sede de Embargos de Declaração apreciaram fundamentadamente, de modo coerente e completo, as questões necessárias à solução da controvérsia, dando-lhes, contudo, solução jurídica diversa da pretendida.

Segundo entendimento desta Corte, "não há violação do art. 535, II, do CPC/73 quando a Corte de origem utiliza-se de fundamentação suficiente para dirimir o litígio, ainda que não tenha feito expressa menção a todos os dispositivos legais suscitados pelas partes" (STJ, REsp 1.512.361/BA, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, DJe de 22/09/2017).

Também entendo, conforme exposto nos votos que me antecederam, que o Recurso Especial, interposto pela FERROVIA, merece acolhimento, no que se refere à alegada ofensa ao art. 538, parágrafo único, do CPC/73.

Verifica-se dos autos que os Embargos de Declaração possuíam o nítido propósito de prequestionamento, indispensável ao acesso às instâncias especiais, nos termos da Súmula 98/STJ: "Embargos de declaração manifestados com o notório propósito de prequestionamento não têm caráter protelatório".

Quanto à alegada ofensa ao art. 265 do Código Civil, objeto de ambos os Recursos Especiais, pedindo vênias à divergência, inaugurada pelo Ministro HERMAN BENJAMIN, acompanho integralmente o Relator, Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES.

Com efeito, referido dispositivo legal determina que "a solidariedade não se presume; resulta da lei ou da vontade das partes".

Já o Decreto 1.832/96, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários, assim prevê:

"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.

§ 1º A travessia far-se-á preferencialmente em níveis diferentes, devendo as passagens de nível existentes ser gradativamente eliminadas.

§ 2º Em casos excepcionais, será admitida a travessia no mesmo nível, mediante condições estabelecidas entre as partes.

§ 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".

Já a Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) estabelece que:

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

(...)

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

No caso, como visto, **é incontroverso que a FERROVIA, inaugurada em 1884 (fl. 1.319e) é anterior à urbanização da região, de modo que, nos termos da legislação de regência, compete ao Município "implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário", bem como assumir "todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local".**

Nesse contexto, ausente disposição legal ou vontade expressa das partes, a solidariedade imposta às recorrentes, pelo Tribunal de origem, viola o disposto no art. 265 do Código Civil.

Ademais, pedindo vênias à divergência, penso que o entendimento adotado pela Segunda Seção do STJ, no julgamento do REsp 1.210.064/SP, submetido ao rito do art. 543-C do CPC/73 (Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, DJe de 31/08/2012), não tem o condão de impor, às recorrentes, a execução das obras pleiteadas pelo recorrido.

Com efeito, o voto condutor do acórdão do aludido precedente qualificado foi assim fundamentado:

"2. Cinge-se a controvérsia à possibilidade de responsabilização da concessionária de transporte ferroviário pela morte de transeunte em virtude de acidente em linha férrea e, conseqüentemente, à imposição do dever de indenizar.

(...)

3. Sob outro ângulo, mas nessa mesma toada, no que tange a acidentes ocorridos em linha férrea em que os fatos e provas analisados pelo Juízo de piso caracterizam a desídia da concessionária na manutenção de cercas e muros, bem como na fiscalização da ferrovia, mormente em locais de adensamento populacional, verifica-se uma conduta omissiva da pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviço público, o que, em regra, tem o condão de afastar os comandos constitucional e legal acima citados.

Nestes casos, não tem aplicação a teoria da responsabilidade objetiva do

Estado, fazendo-se mister perquirir se o dano sofrido efetiva e diretamente resultou da conduta estatal omissiva, ou seja, torna-se imprescindível a configuração da culpa do prestador do serviço público, máxime tendo em vista que a responsabilidade objetiva deve resultar de expressa previsão legal, nos termos do art. 927, parágrafo único, do CC:
(...)

4. A culpa resulta, nesse caso, da omissão ou negligência do dever de vedação física das faixas de domínio da ferrovia com muros e cercas bem como da sinalização e da fiscalização das medidas garantidoras da segurança na circulação da população.

(...)

4.5. Dessarte, conclui-se pela existência do dever legal da Administração Ferroviária de vedação física das faixas de domínio da ferrovia, mediante muros e cercas, bem como da sinalização e da fiscalização dessas medidas garantidoras da segurança da circulação da população, mormente em locais de adensamento populacional, sendo certo que o seu descumprimento gera a obrigação de indenizar.

5. Nessa linha de inteligência, verifica-se que, a despeito de situações fáticas variadas no tocante ao descumprimento do dever de segurança e vigilância contínua das vias férreas, a responsabilização da concessionária é uma constante na sólida jurisprudência desta Corte, passível de ser elidida tão somente quando cabalmente comprovada a culpa exclusiva da vítima.

(...)

6. Nesse passo, diante da jurisprudência pacificada no âmbito desta Seção de Direito Privado, a tese a ser firmada, para efeitos do art. 543-C do CPC, é no sentido de que, no caso de atropelamento de pedestre em via férrea, configura-se a concorrência de causas quando: **(i) a concessionária do transporte ferroviário descumpra o dever de cercar e fiscalizar os limites da linha férrea, mormente em locais urbanos e populosos, adotando conduta negligente no tocante às necessárias práticas de cuidado e vigilância tendentes a evitar a ocorrência de sinistros;** e (ii) a vítima adota conduta imprudente, atravessando a linha férrea em local inapropriado. Todavia, a responsabilidade da ferrovia é elidida, em qualquer caso, pela comprovação da culpa exclusiva da vítima".

O aludido julgamento da Segunda Seção do STJ restou assim ementado:

"RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO ESPECIAL SUBMETIDO À SISTEMÁTICA PREVISTA NO ART. 543-C DO CPC. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA FATAL. COMPROVADA A CULPA EXCLUSIVA DA

VÍTIMA NA INSTÂNCIA ORDINÁRIA. SÚMULA 7 DO STJ. NÃO COMPROVAÇÃO DO DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL NOS MOLDES EXIGIDOS PELO RISTJ.

1. A culpa da prestadora do serviço de transporte ferroviário configura-se no caso de atropelamento de transeunte na via férrea quando **existente omissão ou negligência do dever de vedação física das faixas de domínio da ferrovia** com muros e cercas bem como da sinalização e da fiscalização dessas medidas garantidoras da segurança na circulação da população. Precedentes.

2. A responsabilidade civil do Estado ou de delegatário de serviço público, no caso de conduta omissiva, só se desenhará quando presentes estiverem os elementos que caracterizam a culpa, a qual se origina, na espécie, do descumprimento do dever legal atribuído ao Poder Público de impedir a consumação do dano.

3. A exemplo de outros diplomas legais anteriores, o Regulamento dos Transportes Ferroviários (Decreto 1.832/1996) disciplinou a segurança nos serviços ferroviários (art. 1º, inciso IV), impondo às administrações ferroviárias o cumprimento de medidas de segurança e regularidade do tráfego (art. 4º, I) bem como, nos termos do inciso IV do art. 54, a adoção de 'medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a prevenir acidentes'. Outrossim, atribuiu-lhes a função de vigilância, inclusive, quando necessário, em ação harmônica com as autoridades policiais (art. 55).

4. Assim, o descumprimento das medidas de segurança impostas por lei, desde que aferido pelo Juízo de piso, ao qual compete a análise das questões fático-probatórias, caracteriza inequivocamente a culpa da concessionária de transporte ferroviário e o conseqüente dever de indenizar.

5. A despeito de situações fáticas variadas no tocante ao descumprimento do dever de segurança e vigilância contínua das vias férreas, a responsabilização da concessionária é uma constante, passível de ser elidida tão somente quando cabalmente comprovada a culpa exclusiva da vítima. **Para os fins da sistemática prevista no art. 543-C do CPC, citam-se algumas situações: (i) existência de cercas ao longo da via, mas caracterizadas pela sua vulnerabilidade, insuscetíveis de impedir a abertura de passagens clandestinas, ainda quando existente passarela nas imediações do local do sinistro; (ii) a própria inexistência de cercadura ao longo de toda a ferrovia; (iii) a falta de vigilância constante e de manutenção da incolumidade dos muros destinados à vedação do acesso à linha férrea pelos pedestres; (iv) a ausência parcial ou total de sinalização adequada a indicar o perigo representado pelo tráfego das composições.**

6. No caso sob exame, a instância ordinária, com ampla cognição fático-probatória, consignou a culpa exclusiva da vítima, a qual encontrava-se deitada nos trilhos do trem, logo após uma curva, momento em que foi avistada pelo maquinista que, em vão, tentou frear para evitar o sinistro. Insta ressaltar que a recorrente fundou seu pedido na imperícia do maquinista, que foi afastada pelo Juízo singular, e na responsabilidade objetiva da concessionária pela culpa de seu preposto. Incidência da Súmula 7 do STJ.

7. Ademais, o dissídio jurisprudencial não foi comprovado nos moldes exigidos pelo RISTJ, o que impede o conhecimento do recurso especial interposto com fundamento tão somente na alínea 'c' do permissivo constitucional.

8. Recurso especial não conhecido. Acórdão submetido ao regime do art. 543-C do CPC e da Resolução STJ 08/2008" (STJ, REsp 1.210.064/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, DJe de 31/08/2012, julgado sob o rito do art. 543-C do CPC/73).

Assim, nos termos do referido precedente, a culpa da concessionária, geradora da responsabilidade civil, decorreria "da omissão ou negligência do dever de vedação física **das faixas de domínio da ferrovia** com muros e cercas bem como da sinalização e da fiscalização das medidas garantidoras da segurança na circulação da população".

Cumpra registrar que **tal dever é imposto pelo art. 12 do Decreto 1.832/96, segundo o qual "a Administração Ferroviária deverá implantar dispositivos de proteção e segurança** ao longo de suas **faixas de domínio**". Desta forma, nos termos do citado precedente qualificado, a omissão ou negligência no cumprimento de tal exigência acarretaria a responsabilidade da concessionária em indenizar vítimas de eventual acidente.

O caso dos autos, todavia, trata de hipótese distinta, relacionada à execução de obras de segurança em trechos nos quais a linha férrea é cortada por ruas do Município de Criciúma, situação regulada pelo art. 10, § 4º, do Decreto 1.832/96, que determina que "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".

Nesse contexto, **em sendo incontroverso nos autos que o MUNICÍPIO DE CRICIÚMA é o responsável pela execução da via mais recente, a ele é imposta a obrigação de assumir todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, cuja omissão ou negligência no cumprimento poderá, ser for o caso, gerar sua responsabilidade em indenizar eventuais danos.**

Quanto à alegada ofensa aos arts. 131, 332 e 420, I, do CPC, suscitada no Recurso Especial interposto pela FERROVIA, quanto ao uso da buzina na forma de toque

uno e curto, ainda que fosse superado o óbice da Súmula 211/STJ, entendo que, tal como destacado nos votos que me antecederam, nos termos em que a causa fora decidida, infirmar os fundamentos do acórdão recorrido demandaria o reexame de matéria fática, o que é vedado em Recurso Especial, nos termos da Súmula 7/STJ.

Por fim, no que se refere à alegada ofensa ao art. 128 do CPC/73, também arguida no Recurso Especial interposto pela FERROVIA, verifico que, de fato, a questão não foi objeto de exame, pelo Tribunal de origem, de modo que incide o óbice da Súmula 211/STJ, segundo a qual é "inadmissível recurso especial quanto à questão que, a despeito da oposição de embargos declaratórios, não foi apreciada pelo Tribunal *a quo*".

Ademais, ainda que fosse possível superar tal óbice, cumpre registrar, em **obiter dictum**, que, nos termos da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, "o pedido é o que se pretende com a instauração da demanda e se extrai da interpretação lógico-sistemática da petição inicial, sendo de levar-se em conta os requerimentos feitos em seu corpo e não só aqueles constantes em capítulo especial ou sob a rubrica 'dos pedidos'" (STJ, REsp 284.480/RJ, Rel. Ministro SÁLVIO DE FIGUEIREDO TEIXEIRA, QUARTA TURMA, DJU de 02/04/2001). Nesse mesmo sentido: STJ, AgRg no AREsp 322.510/BA, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 25/06/2013; AgInt no AREsp 912.511/RS, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 22/09/2016.

No caso, a questão referente ao uso da buzina pelos trens operados pela recorrente foi uma das causas de pedir da Ação Civil Pública, constando da inicial que "uma buzina muito alta é acionada nos trechos em que há cruzamento com as rodovias locais, tirando completamente o sossego noturno daqueles que residem próximo às áreas afetadas" (fl. 10e).

Ao final, o autor da ação requereu, expressamente, a condenação dos réus na "instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local, **de forma a dispensar o uso da buzina de aviso**, especialmente no período da noite" (fl. 21e).

O Tribunal de origem, no acórdão recorrido, concluiu que, "quanto ao uso da buzina, apesar da poluição sonora, efetivamente se trata de medida de segurança à população, **devendo ser adotados, dando-se a devida manutenção, a sistemas que possibilitem o uso de uma buzina curta noite e dia**, na forma do Regulamento de Operação Ferroviária, **evitando-se, assim, mais de um aviso sonoro ou aviso sonoro longo**" (fls. 1.369/1.370e).

Nesse contexto, levando em consideração a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça e os pedidos formulados pelo autor da ação, não há falar em julgamento **extra** ou **ultra petita**.

Ante o exposto, pedindo vênias à divergência, inaugurada pelo Ministro HERMAN BENJAMIN, acompanho integralmente o Relator, Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, para **(a)** conhecer, em parte, do Recurso Especial interposto pela FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A, e, nessa extensão, dar-lhe parcial provimento, para afastar sua condenação

Superior Tribunal de Justiça

ao pagamento da multa prevista no art. 538, parágrafo único, do CPC/73 e à realização de obras e instalação de equipamentos impostas no acórdão recorrido; e **(b)** conhecer parcialmente do Recurso Especial interposto pela AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, e, nessa extensão, dar-lhe provimento, para afastar sua condenação à realização de obras e instalação de equipamentos, impostas no acórdão recorrido.

É como voto.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.569.468 - SC (2015/0300604-6)

VOTO-VISTA

O EXMO. SR. MINISTRO FRANCISCO FALCÃO:

Ferrovia Tereza Cristina S/A e Agência Nacional de Transportes - ANTT interpuseram recursos especiais, contra acórdão assim ementado pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (fl. 1.321):

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. SOSSEGO, SAÚDE E SEGURANÇA PÚBLICA. ESTRADA DE FERRO EM PERÍMETRO URBANO. DEVERES DA CONCESSIONÁRIA E DOS ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES PÚBLICAS.

Com razão o Ministério Público Federal ao afirmar que 'o descanso e o silêncio noturno são elementos que compõem a sadia qualidade de vida, a qual está indissociavelmente ligada à saúde plena, razão pela qual constata-se que a violação a esses elementos representa também uma violação ao mínimo existencial, indispensável a uma vida digna', motivo pelo qual esta AÇÃO CIVIL PÚBLICA deve ser julgada procedente, dando cumprimento aos direitos fundamentais previstos na Constituição Federal, condenando as rés à implementação dos instrumentos suficientes à garantia dos direitos à saúde, ao sossego e à segurança públicos. Trata-se (a) da construção de passarelas para a travessia de pedestres nas áreas mais críticas, conforme avaliação a ser realizada pelos órgãos de trânsito e planejamento competentes, (b) instalação de semáforos nas passagens de nível que permitam a organização do trânsito no local dispensando o uso de buzina de aviso, (c) instalação de cancelas nas passagens de nível, operadas por funcionário especialmente designado para a função, aumentando a segurança nos cruzamentos.

Por força de decisão desta Corte (fls. 1.614-1.616), os embargos de declaração opostos pela Ferrovia foram rejuizados, para sanar omissão, sem efeito modificativo (fls. 1.743-1.756).

Contra a referida decisão foram opostos novos declaratórios, os quais foram rejeitados, com a imposição de multa de 1% sobre o valor da causa (fls. 1.837-1.846).

A conclusão do Ministro Relator foi no sentido de conhecer parcialmente de ambos os recursos especiais para determinar que, no tocante à realização de obras e instalação de equipamentos de segurança, a responsabilidade cabe apenas ao Município de Criciúma, e, no que diz respeito ao recurso da Ferrovia Tereza Cristina S/A, também o acolheu para afastar a multa aplicada nos embargos de declaração.

Superior Tribunal de Justiça

Acompanharam o entendimento do Relator, a Ministra Assusete Magalhães e o Ministro Og Fernandes, dele divergindo, parcialmente, o Ministro Herman Benjamin, a quem acompanho.

A divergência está limitada à questão da responsabilidade.

Entendeu o Ministro Relator, em síntese, que a ferrovia já existia anteriormente à urbanização da área por ela atravessada, e nos termos do art. 24, III, do CTB e 10, §4º, do Decreto n. 1.832/1996, compete ao Município implementar as medidas de segurança determinadas no *decisum*, também em razão de que a urbanização é posterior à construção da ferrovia.

Por sua vez, ao divergir, assim considerou o Ministro Herman Benjamin:

3. Determinação de execução de obras de segurança

Quanto às obras determinadas pelo Tribunal de origem, **ouso divergir** do judicioso Voto apresentado pelo eminente Relator.

Início examinando o Recurso Especial da concessionária.

4. Obrigação de segurança e prevenção

A responsabilidade civil das concessionárias de transporte ferroviário foi inicialmente prevista pelo Decreto 2.681/1912, que introduziu no ordenamento jurídico nacional a figura da **responsabilidade civil objetiva**, presumindo a culpa das "Estradas de Ferro" quanto os danos causados a mercadorias, passageiros e proprietários marginais.

Hoje, o Decreto 1.832/1996 constitui o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Examinando essa norma, a Segunda Seção, no **Recurso Especial Repetitivo 1.210.064/SP**, Relator Min. Luis Felipe Salomão, DJe 31.8.2012, fixou o seguinte entendimento: "A exemplo de outros diplomas legais anteriores, o Regulamento dos Transportes Ferroviários (Decreto 1.832/1996) disciplinou a segurança nos serviços ferroviários (art. 1º, inciso IV), impondo às administrações ferroviárias o cumprimento de medidas de segurança e regularidade do tráfego (art. 4º, I) bem como, nos termos do 'inciso IV' do art. 54, a adoção de 'medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a prevenir acidentes' [...]. Assim, o descumprimento das medidas de segurança impostas por lei, desde que aferido pelo Juízo de piso, ao qual compete a análise das questões fático-probatórias, caracteriza inequivocamente a culpa da concessionária de transporte ferroviário e o conseqüente dever de indenizar."

[...]

5. Recurso Especial da concessionária.

Com base nessas premissas, ouso, como já dito, **DIVERGIR** do eminente Relator, que, no caso, acolheu a tese de que o § 4º do art 10 do Decreto 1.832/1996 estabelecerá a **"responsabilidade daquele que construiu a via mais recente, isto**

Superior Tribunal de Justiça

é no caso, o Município" (fl. 1.935, e-STJ).

O preceito estabelece: "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". Entendo, mediante leitura sistemática, que, sim, o responsável pela execução da via mais recente assume os encargos, mas os assume **solidariamente**.

Assim, deve ser mantido o acórdão recorrido, inclusive quando afirma que "o fato da ferrovia ser anterior à urbanização (inaugurada no ano de 1884) não tem força de alterar o entendimento adotado" (fl. 1.319, e-STJ). Sobre o ponto, o Tribunal de origem transcreveu e adotou como razão decisória o seguinte trecho do parecer exarado pela Procuradoria Regional da República: "as medidas de segurança e respeito aos sossego postuladas alcançam irrisório custo se comparado com a lucratividade de tais concessões de transporte público (linha férrea)" (fl. 1.320, e-STJ).

Trata-se de legítima aplicação da cláusula geral de responsabilidade civil consagrada no art. 927, parágrafo único, do Código Civil: "Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a **atividade normalmente desenvolvida** pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem".

O preceito consagra a chamada **teoria do risco-proveito**, que imputa obrigações ao agente que realiza atividades com a finalidade de **obter vantagem econômica**, orientação teórica reconhecida e adotada pelo STJ em diversas oportunidades, como se vê, entre outros, nos seguintes precedentes: REsp 1.770.124/SP, Relator Min. Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, DJe 21.5.2019; AgRg no REsp 1.200.660/MS, Relator Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, Terceira Turma, DJe 24.2.2014; REsp 1.770.124/SP, Relator Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, DJe 21.5.2019.

Consequentemente, nego provimento ao Recurso Especial da concessionária.

De fato, a pretendida exclusão da responsabilidade da concessionária, somente tendo em conta a análise de Decreto regulamentar da atividade ferroviária, é de todo impertinente, diante do princípio maior da teoria do risco administrativo do negócio, pela qual se reconhece a obrigação daquele que cause ou possa causar danos a outrem, em razão dos perigos inerentes a sua atividade ou profissão, de reparar o prejuízo.

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.

Daí não se poder concluir que o entendimento prestigiado pelo acórdão recorrido fere disposição de lei federal, sendo absolutamente relevante o argumento do Ministro Herman Benjamin de que "[...] mediante leitura sistemática, que, sim, o responsável

Superior Tribunal de Justiça

pela execução da via mais recente assume os encargos, mas os assume **solidariamente**".

No que diz respeito ao recurso especial da ANTT, também adiro completamente com a conclusão do voto divergente. Ao apontar, também, a violação do art. 10 do Decreto n. 1.832/1996, a Agência não leva em consideração o seguinte artigo da Lei n. 8.987/1995, que trata da concessão e permissão dos serviços públicos, *in verbis*:

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Nesse panorama, entendo também que deve se reconhecer, no caso, a subsidiariedade da ANTT na respectiva responsabilidade das obrigações de fazer determinadas pelo acórdão recorrido.

Ante o exposto, com a devida vênia do entendimento contrário, acompanho as razões de decidir expostas pelo Ministro Herman Benjamin para, assim, dar parcial provimento ao recurso especial da Ferrovia Tereza Cristina S/A, somente para afastar a multa aplicada nos embargos de declaração, e dar parcial provimento ao recurso da ANTT, reconhecendo sua responsabilidade subsidiária.

É o voto.

Em seu voto

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
SEGUNDA TURMA**

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 11/06/2019

JULGADO: 11/06/2019

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro FRANCISCO FALCÃO

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. NICOLAO DINO DE CASTRO E COSTA NETO

Secretária

Bela. VALÉRIA ALVIM DUSI

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELICIO PRUDÊNCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Retirado de Pauta por indicação do(a) Sr(a). Ministro(a)-Relator(a)."

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
SEGUNDA TURMA**

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 06/08/2019

JULGADO: 06/08/2019

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro HERMAN BENJAMIN

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. DENISE VINCI TULIO

Secretária

Bela. VALÉRIA ALVIM DUSI

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELICIO PRUDÊNCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Adiado por indicação do(a) Sr(a). Ministro(a)-Relator(a)."

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
SEGUNDA TURMA**

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 06/08/2019

JULGADO: 13/08/2019

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro FRANCISCO FALCÃO

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. MOACIR GUIMARÃES MORAIS FILHO

Secretária

Bela. VALÉRIA ALVIM DUSI

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELICIO PRUDÊNCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

SUSTENTAÇÃO ORAL

Dr(a). LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES, pela parte RECORRENTE: FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Após o voto do Sr. Ministro-Relator, conhecendo em parte do recurso de Ferrovia Teresa Cristina S/A e, nessa parte, dando-lhe parcial provimento; conhecendo em parte do recurso de Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e, nessa parte, dando-lhe provimento, pediu vista dos autos, antecipadamente, o Sr. Ministro Herman Benjamin."

Aguardam a Sra. Ministra Assusete Magalhães, os Srs. Ministros Francisco Falcão e Og Fernandes.

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
SEGUNDA TURMA**

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 18/05/2021

JULGADO: 18/05/2021

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro HERMAN BENJAMIN

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. DENISE VINCI TULIO

Secretária

Bela. VALÉRIA RODRIGUES SOARES

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Adiado por indicação do Sr. Ministro Herman Benjamin."

Superior Tribunal de Justiça

CERTIDÃO DE JULGAMENTO SEGUNDA TURMA

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 15/06/2021

JULGADO: 15/06/2021

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro HERMAN BENJAMIN

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. DENISE VINCI TULIO

Secretária

Bela. VALÉRIA RODRIGUES SOARES

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Prosseguindo-se no julgamento, após o voto-vista divergente do Sr. Ministro Herman Benjamin, conhecendo em parte do recurso de Ferrovia Teresa Cristina S/A e, nessa parte, dando-lhe parcial provimento (apenas para afastamento da multa do art. 538 do CPC/1973); conhecendo do recurso especial da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e lhe dando parcial provimento, pediu vista a Sra. Ministra Assusete Magalhães."

Aguardam os Srs. Ministros Francisco Falcão e Og Fernandes.

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
SEGUNDA TURMA**

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 21/06/2022

JULGADO: 21/06/2022

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **MARIO LUIZ BONSAGLIA**

Secretária

Bela. **VALÉRIA RODRIGUES SOARES**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Adiado por indicação da Sra. Ministra Assusete Magalhães."

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
SEGUNDA TURMA**

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 21/06/2022

JULGADO: 18/08/2022

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **MARIO LUIZ BONSAGLIA**

Secretária

Bela. **VALÉRIA RODRIGUES SOARES**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Prosseguindo-se no julgamento, após o voto-vista da Sra. Ministra Assusete Magalhães, acompanhando o Sr. Ministro-Relator, conhecendo em parte do recurso de Ferrovia Tereza Cristina S/A e, nessa parte, dando-lhe parcial provimento; conhecendo em parte do recurso da ANTT e, nessa parte, dando-lhe provimento, o voto do Sr. Ministro Og Fernandes no mesmo sentido, pediu vista dos autos o Sr. Ministro Francisco Falcão."

A Sra. Ministra Assusete Magalhães (voto-vista) e o Sr. Ministro Og Fernandes votaram com o Sr. Ministro Relator.

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
SEGUNDA TURMA**

Número Registro: 2015/0300604-6 **PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.569.468 / SC**

Números Origem: 020070189692 20070189692 200804000316270 200872040015822
50047440320124047204 501335671201340400

PAUTA: 08/11/2022

JULGADO: 08/11/2022

Relator

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **MAURO CAMPBELL MARQUES**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **NICOLAO DINO DE CASTRO E COSTA NETO**

Secretária

Bela. **VALÉRIA ALVIM DUSI**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
RECORRENTE : FERROVIA TEREZA CRISTINA S/A
ADVOGADOS : LUIS JUSTINIANO HAIEK FERNANDES - SP119324
EDUARDO STENIO SILVA SOUSA - DF020327
BRUNA SILVEIRA SAHADI E OUTRO(S) - DF040606
RECORRIDO : OS MESMOS
RECORRIDO : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : MUNICÍPIO DE CRICIÚMA
PROCURADOR : RAQUEL DE SOUZA FELÍCIO E OUTRO(S) - SC013272

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Prosseguindo-se no julgamento, após o voto-vista do Sr. Ministro Francisco Falcão, acompanhando o Sr. Ministro Herman Benjamin, a Turma, por unanimidade, conheceu em parte do recurso especial de Ferrovia Teresa Cristina S/A e, nessa parte, deu-lhe parcial provimento e, por maioria, vencidos os Srs. Ministros Francisco Falcão e Herman Benjamin, conheceu em parte do recurso da ANTT e, nessa parte, deu-lhe provimento, nos termos do voto do Sr. Ministro-Relator."

A Sra. Ministra Assusete Magalhães e o Sr. Ministro Og Fernandes votaram com o Sr. Ministro-Relator.