

Excelentíssimo Senhor Doutor Juiz de Direito da Vara Única da Comarca de Junqueirópolis/SP

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, pelo Promotor de Justiça infra assinado, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, em especial o que dispõem o artigo 129, inciso III, da Constituição Federal, os artigos 1º, inciso V, e 5º, *caput*, da Lei Federal nº 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública), com as alterações da Lei Federal nº 8.078/90, o artigo 82, inciso I, da Lei Federal nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor), o artigo 25, inciso IV, alínea "b", da Lei Federal nº 8.625/93 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público) e o artigo 103, inciso VIII, da Lei Complementar Estadual nº 734/93 (Lei Orgânica do Ministério Público de São Paulo), vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, baseado nas informações colhidas no INQUÉRITO CIVIL em anexo propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA,

de rito ORDINÁRIO, com pedido de LIMINAR, em face de:

1 - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS DO ESTADO DE SÃO PAULO - D.E.R., pessoa jurídica de direito público interno (autarquia estadual), criada pelo Decreto Estadual nº 16.546, de 26 de dezembro de 1946, com

regulamento aprovado pelo Decreto Estadual nº 26.673, de 28 de janeiro de 1987, vinculado à Secretaria Estadual de Transportes, com sede na Avenida do Estado, 777, 3º andar, Bairro Ponte Pequena, em São Paulo/SP, CEP 01107-000, que deverá ser citado na pessoa de seu Superintendente (art. 9.º e 10 do D. 26.673/87); e do

2 - ESTADO DE SÃO PAULO, pessoa jurídica de direito público interno, representado pelo Governador Estadual, que deverá ser citado na pessoa do Procurador-Geral do Estado, que pode ser encontrado na Procuradoria Geral do Estado, localizada na Rua Pamplona, 227, Jardim Paulista, município e comarca de São Paulo;

pelos motivos de fato e de direito a seguir enunciados:

I - FATOS:

Foi instaurado nesta Promotoria de Justiça o Inquérito Civil n. 14.0317.0000028/2011-2, com o objetivo de avaliar as condições de segurança dos cruzamentos e interseções em nível existentes na Rodovia "Comandante João Ribeiro de Barros" (SP n. 294), especificamente no trecho relacionado à comarca de Junqueirópolis.

Aludida rodovia constitui via pública **ESTADUAL**, vinculada ao **DER** quanto à administração e à conservação.

A Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros possui seu traçado em direção ao este do Estado de São Paulo, ligando municípios como Boa Esperança do Sul, Bocaina, Jaú, Pederneiras, Bauru, Garça, Marília, Pompeia, Tupã, Osvaldo

Cruz, Adamantina, Junqueirópolis, Dracena e Panorama, terminando na divisa com Mato Grosso do Sul.

Nos últimos anos o fluxo de veículo que transita pela rodovia estadual aumentou consideravelmente.

Tal elevação se deu em virtude da ausência de pedágios, número reduzido de balanças, crescimento industrial e populacional da região da "Nova Alta Paulista", instalação de universidades e, principalmente, pela inauguração da ponte sobre o rio Paraná, que permitiu acesso fácil e rápido entre os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul.

Segundo levantamento elaborado pelo próprio DER, referente ao ano de 2012, transitam pela rodovia "Comandante João Ribeiro de Barros", no trecho relacionado à comarca de Junqueirópolis, 9.363 (nove mil, trezentos e sessenta e três) veículos por dia, o que corresponde a 812 (oitocentos e doze) veículos por hora (fls. 383).

Certamente, agora no ano de 2014, o fluxo de veículo já é maior.

No Km 631+100 metros da Rodovia "Comandante João Ribeiro de Barros" há um dispositivo de acesso em nível (trevo) à estrada municipal denominada "Henrique Coutinho" (JQL 114), conforme se vê pelas fotos anexadas a fls. 396/401.

Estão situadas na estrada municipal diversas propriedades rurais que se dedicam à exploração do agronegócio e, principalmente, a "Usina Rio Vermelho".

A "Usina Rio Vermelho" é uma das mais importantes empresas do ramo do Estado de São Paulo.

Ela conta com aproximadamente 1.304 (um mil, trezentos e quatro) funcionários, consoante estimativa relacionada ao mês de agosto de 2013 (fls. 305/307).

Em média, somente a usina produz, ao dia, um fluxo de veículos estimados em 181 (cento e oitenta e um), incluindo carretas e automóveis de passeios, os quais transitam pela estrada municipal, servindo-se do trevo de acesso existente no Km 631+100 metros da "Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros" - fls. 302.

Ocorre que, através de minucioso estudo pericial elaborado pelo Engenheiro Civil SERGIO HIROMICHI SAKATE (CREA n. 5061181308), elaborado por solicitação desta Promotoria de Justiça (fls. 300 e 353), apurou-se que o citado trevo não apresenta condições adequadas de segurança aos usuários das vias municipal e estadual, havendo risco iminente de acidentes.

O percuciente laudo técnico de fls. 358/375 bem comprovou esta assertiva.

Ao elaborar o seu estudo, o técnico levou em conta o risco de colisões relacionado com a específica manobra desenvolvida pelos veículos que vinham pela estrada municipal "Henrique Coutinho" (na maioria caminhões oriundos da Usina) e que cruzavam a "Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros", circulando pela alça de retorno do trevo, a fim de acessar a via estadual e seguir com destino à cidade de Irapuru/SP.

De todas as possibilidades abstratamente consideradas para a ocorrência de acidentes, a referida manobra de cruzamento da rodovia estadual foi a que despertou maior risco de sinistro.

As fotos de número 04, 05, 09 e 12 demonstram, à saciedade, o quanto é restrito o campo de visibilidade dos motoristas que se prestam a ingressar e a efetuar o cruzamento da rodovia estadual, prejudicando a exitosa execução da manobra (fls. 397/401).

Vale a pena conferir as fotos.



Foto nº 04 – Detalhe da restrição de visibilidade na interseção à direita ao longo da SP 294, sentido Junqueirópolis à Irapuru, do motorista oriundo do Bairro Salgado Filho, ao cruzar a rodovia.



Foto nº 05 – Detalhe da pouca visibilidade na interseção à direita ao longo da SP 294, sentido Junqueirópolis à Irapuru, do motorista oriundo do Bairro Salgado Filho ao cruzar a rodovia.



Foto nº 09 – vista da restrição de visibilidade na interseção à esquerda ao longo da SP 294 no acesso ao Bairro Salgado Filho, do motorista oriundo da região de Junqueirópolis.



Foto nº 12 – vista da faixa de desaceleração do acesso ao Bairro Salgado Filho, sentido Junqueirópolis a Irapuru.

Durante a confecção do seu trabalho pericial, o Engenheiro apresentou cálculos considerando o levantamento topográfico do local, o percentual de visibilidade dos motoristas (tanto aqueles que transitam pela rodovia estadual como os que se serviam da via municipal), a velocidade dos automóveis, o tempo necessário para as freadas e as chances da ocorrência dos sinistros.

Duas simulações foram apresentadas para demonstrar a probabilidade de acidentes:

- **Carro de passeio versos carro de passeio**
- **Caminhão versos carro de passeio**

Na primeira hipótese (CARRO x CARRO), o engenheiro pontuou que:

**A princípio, será demonstrado em cálculos, segundo manual de projetos, a situação de segurança para distancia de paradas em travessia em nível.
(...)**

Para descobrimos uma distancia de segurança para parada, atribuímos a velocidade típica da rodovia João Ribeiro de Barros ao longo do trecho entre as cidades de Junqueirópolis e Irapuru, na qual faz-se em 100km/h em grande parte do trajeto.

(....)

Com essa velocidade, a distância (de parada) calculada é de 183,09m segundo o manual DNIT.

(....)

Para demonstrar a situação (de visibilidade) do trevo de acesso da Usina Rio Vermelho, foram realizadas o levantamento topográfico com a estação total Gowin, TKS 202, no entorno do trevo de acesso, para melhor ilustrar os fatos.

(....)

A situação real, para fluxo na rodovia João Ribeiro de Barros da cidade de Junqueiropolis para Irapuru, na condição de velocidade máxima de 100km/h com distancia de 183,09m do trevo em nível, a visão do motorista fica restrita a apenas 82,21m de alcance devido a curva vertical de concordância entre as duas rampas, desta forma, os restantes 100,88m para a chegada no trevo ficam invisíveis para o motorista do carro que segue pela rodovia. A altura do motorista é fixada em 1,08m em relação a superfície da pista, conforme manual do Dnit.

(...).

A seguir a situação vivenciada pelos motoristas que pretendem cruzar a rodovia.

Para uma altura de 1,08m sobre a superfície da pista, o motorista possui apenas de 71,55m (de visão) da rodovia, sentido Irapuru a Junqueiropolis, o que é igualmente inferior a distância mínima de segurança de projeto.

(....)

(....) verifica-se que o motorista que pretende atravessar a pista pela alça de retorno para Irapuru, não possui a visibilidade necessária para atravessar com segurança a Rodovia João Ribeiro de Barros, no qual faz-se por depender da reação do motorista que se dirigem pela rodovia, de diminuir a velocidade, para que o mesmo conclua o cruzamento da rodovia.

(....)

Desta forma numa frenagem de emergência e desconsiderando o tempo de reação do motorista, a velocidade mínima de parada é de 113,41m para o veículo que vem a 100km/h na rodovia.

(...)

(...) é possível verificar que o motorista do veículo não visualiza o trevo de acesso com a distancia de 113,41m necessários para a parada estando a uma velocidade lançada de 100km/h, sendo que sua visão fica limitada a 79,22m do greide da rodovia, deixando os demais 34,19m sem condições de visualização devido a curva vertical existente na rodovia.

(...)

Na outra parte temos o tempo gasto pelo veículo que vem pela rodovia, andando a 100km/h sem parar, calculando o tempo que ele percorre os 79,22m do ponto de avistamento do condutor que esta efetuando a travessia.

(...)

Desta forma o veículo que vem pela rodovia comandante João Ribeiro de Barros demora cerca de 2,85s para chegar na trevo em nível, tempo este

menor que o tempo gasto pelo veículo que está fazendo a travessia ocasionando desta forma uma provável colisão.

O calculo do tempo gasto para um veículo de passeio atravessar este trevo, indica sem sombra de dúvidas, que o motorista que pretende atravessar necessita da frenagem por parte do veículo que vem pela rodovia João Ribeiro de Barros para concluir a manobra.

Abaixo foi montada uma tabela de velocidades desenvolvidas pelo veículo que vem pela rodovia João Ribeiro de Barros em função do tempo percorrido no trecho de 79,22m

Velocidade do veículo de passeio que vem pela Rod. João Ribeiro de Barros (km/h)	distancia percorrida (m)	tempo gasto (s)	tempo de barreira formada pelo veículo que cruza a rodovia (s)	Situação
120	79,22	2,3766	6,74	<u>Colisão</u>
110	79,22	2,592655	6,74	<u>Colisão</u>
100	79,22	2,85192	6,74	<u>Colisão</u>
90	79,22	3,1688	6,74	<u>Colisão</u>
80	79,22	3,5649	6,74	<u>Colisão</u>
70	79,22	4,074171	6,74	<u>Colisão</u>
60	79,22	4,7532	6,74	<u>Colisão</u>
50	79,22	5,70384	6,74	<u>Colisão</u>
40	79,22	7,1298	6,74	sem colisão
30	79,22	9,5064	6,74	sem colisão
20	79,22	14,2596	6,74	sem colisão
10	79,22	28,5192	6,74	sem colisão

Tab-1 Tabela de velocidade do veículo que vem pela João Ribeiro de Barros até a chegada do trevo de acesso a Usina Rio Vermelho.

Dado o espaço e velocidade, uma velocidade padrão que garantiria uma segurança na travessia da rodovia é algo em torno de 40km/h para menos, conforme verificado na tabela acima, onde com uma velocidade de 40km/h o mesmo gastaria 7,12s, tempo este maior que os 6,74s gastos pelo veículo que cruza a rodovia.

Para refinar melhor os cálculos de veículo de passeio versus veículos de passeio, abaixo foi montada uma tabela atribuindo a distancia de parada para o veículo que vem pela rodovia João Ribeiro de Barros, em função do tempo.

Velocidade (Km/h)	Distancia de parada conforme manual (m)	Distancia de parada sem o tempo de reação	Distancia de visibilidade máxima do veículo que vem da rodovia João Ribeiro de Barros (m)	Distância de visibilidade do motorista que atravessa a rodovia (m)	situação de projeto
120	246,732	163,3987	80	79,22	<u>colisão</u>

110	213,6892	137,3003	80	79,22	<u>colisão</u>
100	182,9158	113,4713	80	79,22	<u>colisão</u>
90	154,4118	91,91176	80	79,22	<u>colisão</u>
80	128,1772	72,62164	80	79,22	<u>colisão</u>
70	104,2121	55,60094	80	79,22	<u>colisão</u>
60	82,51634	40,84967	80	79,22	<u>colisão</u>
50	63,09005	28,36783	80	79,22	sem colisão
40	45,93319	18,15541	80	79,22	sem colisão
30	31,04575	10,21242	80	79,22	sem colisão
20	18,42774	4,538853	80	79,22	sem colisão
10	8,079158	1,134713	80	79,22	sem colisão

Tab-2 Tabela velocidade x distância de parada para veículos de passeio.

Conforme demonstrado, a velocidade com parada de emergência conforme manual, seria algo em torno de 50km/h para o veículo que vem da rodovia João Ribeiro de Barros, o que garante um espaço de frenagem de 63,09m o que é menor que os 79,22m de distancia mínima do trevo. Para uma situação em que considera a redução do tempo de respostas a velocidade máxima seria a de 80km/h (grifos meus).

Na segunda hipótese (CAMINHÃO X CARRO), a situação é bem mais preocupante.

Vejam as ponderações do expert:

Atribuindo a velocidade típica de 90km/h para o caminhão sobre a rodovia João Ribeiro de Barros.

(...)

(...) o ponto de visão do caminhão é mais alto que o do carro de passeio, o que permite que uma visualização muito superior. O manual considera uma altura de visão do motorista do caminhão e de 2,33m sobre a superfície da pista.

Mesmo com a elevação do ponto de observação do motorista, o mesmo não foi suficiente para suprir a visualização mínima de projeto, o que prevê uma distância de 209,76m em relação o trevo de acesso, imitando a esta distancia em 101,77m apenas de visualização da pista por parte do motorista, encobrendo os 107,99m restantes para a chegada no trevo.

Para uma situação onde um caminhão se posiciona para fazer o cruzamento da rodovia João Ribeiro de Barros, graças a altura do motorista, seu campo de visão é muito superior ao do carro de passeio, porém a distancia visível é inferior ao mínimo necessário para uma manobra segura, pois o alcance total á inferior aos 209,76m de parada de emergência para caminhões e 183m para a parada de emergência para carros de passeio, ficando em apenas 110,00m reais.

(...)

(...) tanto o caminhão que trafega pela rodovia como o que está no trevo de acesso a usina Rio Vermelho, não possuem visão plena da distancia mínima de segurança de parada.

(...)

Conforme verificado, devido a altura de 2,33m do motorista o campo de visão do greide da rodovia é muito maior que do carro de passeio, mas com os seus 130m de visibilidade real disponível, o mesmo continua sendo insuficiente para atender a distancia mínima de parada de emergência para um caminhão, que é de 209,76m.

(...)

(...) o tempo gasto pelo veículo de passeio no momento em que o mesmo avista o caminhão até a chegada no trevo é de 2,85s, o que é inferior ao tempo gasto para a travessia do caminhão mais rápido de 7,4s e para o mais lento de 14,1s, o que conseqüentemente, ocorreria uma colisão, caso o veículo de passeio não diminuísse a velocidade.

Nas tabelas abaixo, foram efetuadas simulações de velocidade com a distancia percorrida para chegada no trevo, resultando no tempo gasto para o veículo cobrir este trecho. Com base nestes dados foram confrontados o tempo que o veículo atinge o trevo com o tempo que o caminhão demora para efetuar a cruzamento da rodovia.

Velocidade do veículo de passeio que vem pela Rod. João Ribeiro de Barros (km/h)	distancia percorrida (m)	tempo gasto (s)	tempo de barreira formada pelo caminhão mais rápido que cruza a rodovia (s)	tempo de barreira formada pelo caminhão mais rápido que cruza a rodovia (s)	situação
120	79,22	2,3766	7,4	14,1	colisão
110	79,22	2,592655	7,4	14,1	colisão
100	79,22	2,85192	7,4	14,1	colisão
90	79,22	3,1688	7,4	14,1	colisão
80	79,22	3,5649	7,4	14,1	colisão
70	79,22	4,074171	7,4	14,1	colisão
60	79,22	4,7532	7,4	14,1	colisão
50	79,22	5,70384	7,4	14,1	colisão
40	79,22	7,1298	7,4	14,1	colisão
30	79,22	9,5064	7,4	14,1	Colisão*
20	79,22	14,2596	7,4	14,1	Sem colisão
10	79,22	28,5192	7,4	14,1	Sem colisão

Tab-4 Tabela de velocidade do veículo de passeio que vem pela João Ribeiro de Barros até a chegada do trevo de acesso a Usina Rio Vermelho. (* exceto caminhão mais rápido)

Velocidade do caminhão que vem pela Rod. João Ribeiro de Barros (km/h)	distancia percorrida (m)	tempo gasto (s)	tempo de barreira formada pelo caminhão mais rápido que cruza a rodovia (s)	tempo de barreira formada pelo caminhão mais lento que cruza a rodovia (s)	situação
120	130	3,9	7,4	14,1	colisão
110	130	4,254545	7,4	14,1	colisão
100	130	4,68	7,4	14,1	colisão

90	130	5,2	7,4	14,1	colisão
80	130	5,85	7,4	14,1	colisão
70	130	6,685714	7,4	14,1	colisão
60	130	7,8	7,4	14,1	colisão*
50	130	9,36	7,4	14,1	colisão*
40	130	11,7	7,4	14,1	colisão*
30	130	15,6	7,4	14,1	sem colisão
20	130	23,4	7,4	14,1	sem colisão
10	130	46,8	7,4	14,1	sem colisão

Tab-5 Tabela de velocidade do caminhão que vem pela João Ribeiro de Barros até a chegada do trevo de acesso a Usina Rio Vermelho. (* exceto caminhão mais rápido)

Nas tabela abaixo, foram simuladas situações da distancia percorrida pelo caminhão para parada em diversas velocidades, sendo os seus resultados confrontados com as distâncias máxima visualizadas pelo motorista do caminhão.

Velocidade (Km/h)	Distancia de parada de caminhão conforme manual (m)	Distancia de parada sem o tempo de reação	Distancia de visibilidade máxima do caminhão que vem da rodovia João Ribeiro de Barros (m)	Distância de visibilidade do caminhão	situação do projeto
120	344,7712	261,4379	130	110,00	colisão
110	296,0694	219,6805	130	110,00	colisão
100	250,9985	181,5541	130	110,00	colisão
90	209,5588	147,0588	130	110,00	colisão
80	171,7502	116,1946	130	110,00	colisão
70	137,5726	88,96151	130	110,00	colisão
60	107,0261	65,35948	130	110,00	sem colisão
50	80,11075	45,38853	130	110,00	sem colisão
40	56,82643	29,04866	130	110,00	sem colisão
30	37,1732	16,33987	130	110,00	sem colisão
20	21,15105	7,262164	130	110,00	sem colisão
10	8,759985	1,815541	130	110,00	sem colisão

Tab-6 Tabela velocidade do caminhão pela rodovia x distância de parada.

E arrematou o perito:

De acordo com os estudos levantados in-loco, somados aos cálculos normativos, o referido trevo não garante a mínima segurança aos seus usuários, pois não atende as visadas mínimas para parada de emergência constante em projeto.

Para que não pairasse qualquer dúvida, o laudo elaborado pelo Engenheiro Sérgio Sakate foi submetido à análise pelo CAEX - Centro de Apoio Operacional à Execução.

Os técnicos do órgão do Ministério Público, após imediata visita no local, ratificaram que (fls. 379/435):

A interseção do km 631,18 (Bairro Salgado Filho) apresenta-se precárias condições de segurança, visto que esse cruzamento encontra-se localizado em trecho com restrição de visibilidade aos usuários, tanto da SP 294 como oriundos do Bairro Salgado Filho, devido à existência de curva vertical convexa, no sentido Junqueirópolis para Irapuru, antes do cruzamento, conforme demonstrado analiticamente pelo engenheiro Sergio Hiromichi Sakate em seu relatório. Nesse laudo, corroborado integralmente por este Setor Técnico e Científico do CAEx, o autor demonstra claramente, baseado em normas técnicas pertinentes, o grau de risco e a impossibilidade da manutenção desse cruzamento em nível no local. Sugerindo-se, assim, a implantação de um dispositivo de interseção em desnível.

(...)

Já com relação à interseção do km 631,18 (B. Salgado Filho) o perfil do traçado desse trecho da SP 294 não favorece as condições de segurança, conforme mencionado acima e demonstrado pelo engenheiro Sergio H. Sakae em seu laudo.

(...)

Para a interseção do km 631,18 (B. Salgado Filho), conforme já recomendado pelo engenheiro Sergio H. Sakate, será necessário por parte do DER o desenvolvimento de estudos para implantação de um dispositivo em desnível no local. Quanto aos demais locais, espera-se que com o término dos serviços e obras de recuperação e melhoria ocorra o restabelecimento dos padrões desejáveis e mínimos de segurança e fluidez ao tráfego.

(...)

Conforme constatado em vistoria e amplamente demonstrado pelo engenheiro Sergio Hiromichi Sakate em seu laudo, a interseção em nível do km 631,18 da SP 294 (acesso ao Bairro Salgado Filho), pela sua localização, não apresenta as mínimas condições de segurança aos usuários, devido a limitações de visibilidade impostas pelo perfil desse trecho da rodovia. Nesse sentido, bem ressalta o engenheiro Sergio

que: *“Conforme a topografia levantada, o greide com rampas de inclinações condizentes com a tipologia do relevo natural da região, não chega a ser agressivos aos usuários da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, porém, o encaixe com o trevo de acesso para o Bairro Salgado Filho e Usina Rio Vermelho está situado em uma posição desfavorável, pois encontra-se ao longo da curva vertical formado pelos encontros das rampas da rodovia, o que onseqüentemente geram pontos cegos para os veículos que trafegam por este ponto”*. E ainda, bem esclarece que: *“É fato informar que a velocidade é fator determinante do risco de acidentes no local, porém como é uma rodovia movimentada, cuja velocidade típica faz-se em 100 km/h, a simples redução de velocidade localizada no trevo, acaba não fazendo efeito quanto à segurança local, o que pode facilmente ser desrespeitadas devido a uma simples desatenção por parte dos motoristas, ou mesmo a imprudência dos motoristas”*. E em termos de acidente, conclui que: *“O local possui um histórico de inúmeros acidentes, nos quais ocorreram justamente na alça de retorno para a idade de Irapuru, ...”*. Assim, para essa interseção será necessário estudos, por parte do DER, visando à implantação de um dispositivo de interseção em níveis diferentes para eliminar esse ponto de conflito.

Impende ressaltar que todas estas projeções foram elaboradas partindo de premissas favoráveis de visibilidade e de condições atmosféricas.

Obviamente, se foram considerados eventos ocorridos em condições adversas de tempo (com chuva) e de luminosidade (durante a noite), a probabilidade de acidentes aumentará vertiginosamente.

É que, tais circunstâncias (chuva e/ou noite), prejudicam a visibilidade de qualquer motorista e o poder de frenagem dos seus automóveis.

Anota-se, por outro lado, que o próprio DER, ao ser cientificado da situação, reconheceu expressamente

que **"o desejável seria a implantação de dispositivo de desnível"** no local (fls. 287/288).

Em momento posterior, o DER, apesar de alegar a existência de entraves burocráticos e administrativos para a correção imediata do problema, admitiu, com todas as letras, sobre a implantação do dispositivo de desnível no local: **"trata-se de obra de muita importância e de pleno acordo com o que propõe o Ministério Público"** (fls. 332).

Nem se alegue que o número de acidentes no local, estimados nos últimos anos em mais de 60 (sessenta) - fls. 293/294 -, não justificaria a adoção de reparos imediatos na pista.

Primeiro, porque, com a conclusão das obras que estão sendo executadas ao longo da rodovia estadual, cujo término está previsto para os próximos meses (fls. 381/384), as condições da pista de rolamento melhorarão e os usuários, por consequência lógica, passarão a imprimir mais velocidades em seus conduzidos, aumentando a margem de acidentes.

Segundo, porque bastaria um único evento, a exemplo daquele que ceifou a vida do junqueiropolense Eugênio Zimiani (fls. 296/297), para comprovar que o local é realmente perigoso, necessitando de obras.

Terceiro, porque é necessário dar um basta na odiosa prática adotada em nosso país, no sentido de que, somente após tragédias, o Poder Público tem que se mobilizar para corrigir imperfeições detectadas em nossa sociedade.

Enfim, por qualquer ângulo que se analise a questão, conclui-se que há necessidade irremediável da implantação de obras no local, a fim de evitar novos sinistros.

O problema será solucionado, em definitivo, com a construção de obras contemplando um viaduto ou passagem em desnível (fls. 375).

Enquanto esta providência não for viabilizada (realmente se trata de obra complexa, que é precedida de uma série de medidas administrativas, cuja execução demanda vultosa quantia e tempo), urge a instalação imediata de mecanismos que obriguem os usuários que se servem da rodovia estadual a reduzir a velocidade dos seus automóveis, proporcionando condições favoráveis para o cruzamento da citada via por parte daqueles que se deslocam pela via municipal.

Registro, outrossim, que já foi enviada recomendação ao DER pelo Ministério Público, para que o mesmo regularizasse consensualmente a situação, no que não se obteve, contudo, sucesso (fls. 317/332).

Neste contexto, outra alternativa não resta ao **MINISTÉRIO PÚBLICO** que não a propositura da presente ação civil pública para defesa dos direitos indivisíveis à vida, integridade física e patrimônio de sujeitos indeterminados que compõem a coletividade, a quem é destinado o uso da citada estrada, bem de uso comum do povo.

III - DO DIREITO:

a) Dos Direitos Difusos. Da Ação Civil Pública. Da Legitimidade Ativa. Dos Direitos dos Usuários à Segurança das Vias:

A **Constituição Federal** vigente, em seu artigo 5º, *caput*, determina como direitos fundamentais, entre outros, a vida, a segurança e a propriedade, bem como, no artigo 23, inciso XII, pressupõe a segurança do trânsito para delimitar competência material concorrente entre os entes políticos:

"Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (...)" - grifos não originais.

"Art. 23 - É competência da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: (...)

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

Por sua vez, a **Lei nº 9.503/97**, que instituiu o novo **Código de Trânsito Brasileiro**, como viga mestra da legislação de trânsito, estipula centenas de regras a serem seguidas, quer pelos cidadãos, quer pelos órgãos empenhados na execução das metas então estipuladas, em todo o território nacional. E a mencionada lei, já nas disposições preliminares, ressalta ser o trânsito, em condições seguras, um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (art. 1º, § 2º). Ainda, em outro parágrafo, dispõe que esses órgãos deverão dar prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente (art. 1º, § 5).

Mencionada legislação, como não poderia deixar de ser, em consonância até com o próprio artigo 5º, *caput*,

da Constituição Federal, enfatiza que, também em matéria de trânsito, a vida é o principal direito indisponível pelo qual se deve zelar. E assim o faz, mesmo que indiretamente o diga, quando ressalta ser dever dos órgãos responsáveis pela implantação e funcionamento do sistema viário no território nacional assegurar o direito à segurança no tráfego:

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

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

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente." - grifos não originais.

No mesmo CTB consta que:

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

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

(...)" - grifos não originais.

Assim, está positivado que a segurança no trânsito é direito coletivo, sendo responsáveis pela mesma os órgãos administrativos com atribuições legalmente instituídas para tal, ou, de outra parte, aquelas instituições e pessoas que

derem motivo, por ação ou omissão, à ausência de segurança no trânsito.

Por outro lado, sendo a estrada bem de uso comum do povo, sua manutenção e utilização em condições seguras caracteriza interesse difuso, passível de tutela mediante ação civil pública.

Nesse sentido o artigo 60 da **Lei 9.503/97** e o artigo 99, inciso I, do **novel Código Civil - Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**:

CTB:

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

I - vias urbanas: (...)

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas."

CC:

"Art. 99. São bens públicos:

I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças; (...)" - grifos não originais.

A necessidade de segurança no trânsito ainda está protegida pelas normas de proteção aos direitos dos consumidores.

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

Assim considerada, a manutenção dos serviços essenciais ao trânsito seguro está regulamentada pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que instituiu o Código de Defesa do Consumidor, do qual consta:

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

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

(...)

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

(...)

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral" - grifos não originais.

O direito à segurança no trânsito e conseqüentes direitos à vida, integridade física e propriedade, expressamente previstos pelas normas acima transcritas, caracterizam-se como direito difuso, conforme os esclarecedores termos do artigo 81, inciso I, do citado CDC:

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

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

I - Interesses ou direitos difusos, assim entendido, para efeitos deste Código, ou transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato;

(...)".

Não se nega a natureza metaindividual dos interesses que se busca proteger na presente demanda.

Dessa forma, sendo pacífico o caráter difuso do interesse que se busca proteger, de rigor a conclusão de que a ação civil pública é, por excelência, o instrumento processual adequado à defesa dos interesses dos indeterminados usuários da rodovia, nos termos da **Lei da Ação Civil Pública - Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985:**

"Art. 1º - Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

(...)

V - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo."

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

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

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

Nesse sentido igualmente o artigo 25, inciso IV, alínea "b", da Lei nº 8.625/93 (**Lei Orgânica Nacional do Ministério Público**) e o artigo 103, inciso VIII, da Lei Complementar Estadual nº 734/93 (**Lei Orgânica do Ministério Público de São Paulo**).

b) - Da Responsabilidade dos Requeridos:

A Rodovia "Comandante João Ribeiro de Barros", onde está erigido o malsinado trevo, está sob a responsabilidade do **DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM**, órgão subordinado à Secretaria dos Transportes, integrante do **EXECUTIVO ESTADUAL**, daí a legitimidade passiva dos Requeridos.

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

Constituição Federal:

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

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

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

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

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

Decreto do Estado de São Paulo n.º 26.673, de 28 de janeiro de 1987:

"Artigo 1.º - O Departamento de Estradas de Rodagem - DER, criado pelo Decreto n.º 16.546, de 26 de dezembro de 1946, entidade autárquica com personalidade jurídica e patrimônio próprios, sede e foro na cidade de São Paulo, com

autonomia administrativa e financeira dentro dos limites traçados pelo Decreto-lei Complementar nº 7, de 6 de novembro de 1969.

§ 1.º - O DER vincula-se à Secretaria dos Transportes.

§ 2.º - O DER gozará, inclusive no que se refere a seus bens, rendas e serviços, das regalias, privilégios e isenções conferidos à Fazenda Estadual.”

“Artigo 2.º - Ao Departamento de Estradas de Rodagem cabe:

I - planejar o sistema rodoviário estadual e aprovar os planos rodoviários municipais;

II - elaborar a previsão dos recursos para execução das obras e dos serviços necessários ao sistema rodoviário estadual;

III - elaborar os projetos, construir, conservar e operar as rodovias que integram o sistema rodoviário estadual;

IV - administrar a rede rodoviária estadual, diretamente ou por delegações, mediante guarda, sinalização, imposição de pedágio, de taxas de utilização, de contribuição e melhoria, de servidões, de limitações do uso e de acesso a propriedades lindeiras, e dos atos inerentes ao poder de polícia administrativa, de trânsito e de tráfego;

(...)”.

O Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/98, garante à população o direito à trafegabilidade segura das pistas, estabelecendo deveres e obrigações ao Poder Público, como acima mencionado, e ainda:

Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão

cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

A garantia da correta sinalização das rodovias, vem insculpida no art. 90 § 1º do Código de Trânsito Brasileiro, que dispôs que

“[...] o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação”.

Diante de todo o panorama até aqui traçado (Constituição Federal, Código de Trânsito e Código do Consumidor), constitui dever inexorável dos réus de cuidar e manter a segurança dos usuários, proporcionando-lhes condições favoráveis a que não ocorra eventos danosos.

Os comandos legais acima citados são de ordem pública e seus preceitos não podem ser descumpridos, uma vez que contém verdadeiros poderes-deveres em resposta às exigências do bem comum, irrelegáveis pelos servidores.¹

O serviço público deve ser adequado, satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia.

Convém sublinhar, com Toshio Mukai, que sua importante efetuação cumpre preceitos basilares:

“... os princípios que dominam a execução do serviço público são cinco: o da generalidade (serviço para todos os usuários); o da permanência ou continuidade; o da eficiência (serviço

¹ Hely Lopes Meirelles, *Direito Administrativo Brasileiro*, pág. 78.

satisfatório, qualitativa e quantitativamente); o da modicidade (preços razoáveis) e o da cortesia (bom tratamento ao usuário). Dentre esses princípios, não se encontra o da regularidade, indicado pela Lei, mas ele se contém no princípio da eficiência; o da segurança também nele se contém".²

Como aduz Roberta Densa, os deveres dos órgãos públicos estão estipulados no artigo 22 do Código de Defesa do Consumidor;

"eles devem fornecer serviços adequados, eficientes e seguros e, quanto aos essenciais, contínuos. Destarte, caso o fornecedor não cumpra o estabelecido em lei, deve arcar com as perdas e danos daí advindos".³

Efetivamente, estatui com clareza luminar o parágrafo único do citado dispositivo:

"Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código".

A omissão, *in casu*, constituída pela não viabilização de segurança necessária aos usuários da rodovia, caracteriza abuso de poder, passível de correção por via judicial.

A propósito, a lição de HELY LOPES MEIRELLES ao tratar da "natureza e fins da Administração" (Direito Administrativo Brasileiro, 18a. edição, Malheiros, pág. 81):

² Concessões e Permissões de Serviços Públicos, pág. 23.

³ Direito do Consumidor, pág. 36.

"A natureza da administração pública é a de um múnus público para quem a exerce, isto é, a de um encargo de defesa, conservação e aprimoramento dos bens, serviços e interesses da coletividade. Como tal, impõe ao administrador público a obrigação de cumprir fielmente os preceitos do Direito e da moral administrativa que regem a sua atuação. Ao ser investido em função ou cargo público, todo agente do poder assume para a coletividade o compromisso de bem servi-la, porque outro não é o desejo do povo, como legítimo destinatário dos bens, serviços e interesses administrativos pelo Estado" - grifos não originais.

Assim, os réus estão se omitindo em atividade a eles incumbida e outro brilhante ensinamento do MESTRE retro apontado melhor elucida as conseqüências da omissão administrativa e necessidade do provimento jurisdicional (página 90):

'Pouca ou nenhuma liberdade sobra ao administrador público para deixar de praticar atos de sua competência legal. Daí porque a omissão da autoridade ou do silêncio da Administração, quando deva agir ou manifestar-se, gera responsabilidade para o agente omissor e autoriza a obtenção do ato omitido por via judicial, notadamente por mandado de segurança, se lesivo de, direito líquido e certo do interessado" - grifos não originais.

Os usuários da estrada não podem aguardar ainda mais tempo para solução desta questão, caracterizada por omissão reiterada do DER e dos sucessivos ocupantes da CHEFIA DO EXECUTIVO PAULISTA.

O Primeiro Tribunal de Alçada Civil de São Paulo, em diferentes Câmaras, ainda que por via indireta, já reconheceu que o DER pode ser responsabilizado em caso de omissão, valendo transcrever apenas o tópico principal:

"Houve falta, e grave, do serviço público, omissa o réu no dever de conservação da rodovia sob sua responsabilidade" (Apelação em Sumaríssimo nº 505.485/3, relator Juiz Morato de Andrade, em 06.01.93).

Trata-se, aliás, de responsabilidade decorrente da "teoria da culpa administrativa", que, lecionando HELY LOPES MEIRELES:

"A teoria da culpa administrativa representa o primeiro estágio da transição entre a doutrina subjetiva da culpa civil e a tese objetiva do risco administrativo que a sucedeu, pois leva em conta a 'falta do serviço' para dela inferir a responsabilidade da Administração. É o estabelecimento do binômio 'falta do serviço-culpa da Administração'. Já aqui não se indaga da culpa subjetiva do agente administrativo, mas perquire-se a falta objetiva do serviço em si mesmo, como fato gerador da obrigação de indenizar o dano causado a terceiro. Exige-se, também, uma culpa, mas uma culpa especial da Administração, a que se convencionou chamar de 'culpa administrativa'. Esta teoria ainda pede muito da vítima, que, além da lesão sofrida injustamente, fica no dever de comprovar a 'falta do serviço' para obter a indenização. A 'falta do serviço', no ensinamento de Duez, pode apresentar-se sob três modalidades: inexistência do serviço, mau funcionamento do serviço ou retardamento do serviço. Ocorrendo qualquer destas hipóteses, presume-se a 'culpa administrativa' e surge a obrigação de indenizar." (grifos não

originais, obra citada, pág. 555).

No caso, então, os réus podem até ser responsabilizados em caso de novos acidentes automobilísticos, mormente se ficar demonstrado que a não edificação da pretendida obra concorreu para o resultado.

Não é admissível que os órgãos estatais, mesmo ciente do problema, não adotem providências para solucioná-los.

Essa conduta gera dano ao patrimônio público, podendo até redundar em eventual prática de ato de improbidade administrativa, diante da violação dos princípios da eficiência e da economicidade.

Não se pode esperar que os usuários da citada estrada ingressem com ações contra o **ESTADO** e o **DER**, depois de ocorridos os acidentes, visando reparações de dano. Estão em jogo mais que meros interesses materiais. Estão em jogo a integridade física, a vida, a segurança de um número incalculável de pessoas!

E esta ação visa à defesa dos usuários daquela via estadual, os quais têm o direito de utilizá-la com segurança.

Essa é a condição mínima que o **ESTADO** e o **DER** devem proporcionar aos usuários de tal rodovia.

A responsabilidade dos réus é solidária, na medida em que ao **DER** cabe cuidar da adequada conservação da rodovia e ao **EXECUTIVO ESTADUAL** a liberação das verbas necessárias, já que o primeiro, em tese, não possui fonte própria

de arrecadação.

IV - DO PEDIDO LIMINAR:

A prova coligida que acompanha esta petição inicial evidencia o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora*, necessários para a concessão de medida liminar em ação civil pública, de natureza cautelar, correlatos à "existência de prova inequívoca e verossimilhança da alegação" e ao "fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação", requisitos da antecipação de tutela.

A respeito, leciona Sérgio Bermudes:

"Cuida-se de prestação jurisdicional cognitiva, consistente na outorga adiantada da proteção que se busca no processo de conhecimento, a qual, verificados os pressupostos da lei, é anteposta ao momento procedimental próprio. Configurados os respectivos requisitos, que se descobrem no *caput* do artigo, nos seus dois incisos e no seu parágrafo. Segundo, o Juiz, por razões de economia, celeridade, efetividade, concede, desde logo, e provisoriamente, a proteção jurídica, que só a sentença transitada em julgado assegura em termos definitivos" (Reforma do Código de Processo Civil, São Paulo, Saraiva, 2ª ed., 1996, pág.28).

Já Cândido Rangel Dinamarco aduz que:

"Como por diversos modos o tempo pode conduzir à frustração dos direitos das pessoas que buscam tutela através do processo, variados são também os instrumentos que ao longo dos séculos se excogitaram para neutralizar esses efeitos perversos. Há direitos que sucumbem de modo definitivo e irremediavelmente quando a tutela demora, mas há também situações em que, mesmo não desaparecendo por completo a

utilidade das medidas judiciais, a espera pela satisfação é fato de insuportável desgaste, em razão da permanência das angústias e incertezas. Há também o desgaste do processo mesmo, como fator de pacificação com justiça, o que sucede quando o decurso do tempo atinge os meios de que ele precisa valer-se para o cumprimento de sua missão social (prova e bens). Desde a complicação das formas, excesso de atos e de recursos, até a simples demora judicial na tramitação dos feitos e oferta da tutela - tudo conjura contra a efetividade do sistema e, para o combate a cada uma dessas causas, certas medidas são bastantes conhecidas e algumas são também antigas (...). " Um direito é mortalmente atingido, quando as demoras do processo impedem qualquer utilidade do provimento que ele produziria " ("Tribuna da Magistratura", 337, Caderno de Doutrina/julho e agosto 1998).

Os fatos restaram satisfatoriamente demonstrados pelos pareceres técnicos retro reproduzidos.

A situação de perigo existente no mencionado trevo coloca em risco a vida, a incolumidade pública, a segurança e a propriedade dos usuários.

A demora representada pela não realização das obras necessárias e pela não concessão da liminar trará inúmeros prejuízos ao patrimônio particular e do próprio Estado, que poderá ser condenado a ressarcir-los, além da morte e lesões de muitos usuários.

Em face disso, presentes os pressupostos legais, nos termos do artigo 12, parágrafo segundo, da Lei nº 7.347/85, requer o Ministério Público se digne Vossa Excelência, sem audiência da parte em contrária, determinar as seguintes **obrigações de fazer, sob pena de multa liminar diária, na ordem**

de 100 (cem) salários mínimos, na hipótese de descumprimento daquele prazo e, nesse caso, computada desde a citação, que deverá reverter ao Fundo Estadual de que trata a referida legislação (art. 13, LACP):

- Implantação, no prazo de 15 dias, de redutores de velocidade e de sinalização nas imediações do trevo existente no Km 631+100 metros da rodovia "Comandante João Ribeiro de Barros", onde está situado um dispositivo de acesso em nível (trevo) à estrada municipal denominada "Henrique Coutinho" (JQL 114);

Antes do início das obras determinadas em sede liminar e ainda no prazo acima citado (15 dias), os requeridos deverão providenciar a juntada de laudo técnico subscrito por engenheiro por eles contratado, comprovando que a implantação dos mecanismos (redutores de velocidade e sinalização adequada), da maneira constante do seu projeto, constitui medida provisória, paliativa e, sobretudo, apta a diminuir consideravelmente a probabilidade de acidentes no local.

Adito que, por se tratar de decisão que visa à proteção da saúde, integridade física e patrimonial de um número indeterminado de pessoas, não há necessidade da colheita prévia da manifestação dos requeridos.

Já se decidiu que:

STJ - "Excepcionalmente, é possível conceder liminar sem prévia oitiva da pessoa jurídica de direito público, desde que não ocorra prejuízo a seus bens e interesses ou quando presentes os requisitos legais para a concessão de medida liminar em ação civil pública. Hipótese que não configura

ofensa ao art. 2º da Lei n. 8.437 /1992." (STJ, AgRg no REsp 1372950/PB, Rel. Min. Humberto Martins, j.11/06/2013).

TJSP - AGRADO DE INSTRUMENTO. Interposição contra decisão deferitória de liminar requerida em ação civil pública, inaudita altera parte. Obrigação de fazer. Cerceamento de defesa. Alegação de obrigatoriedade da aplicação do artigo 2o, da Lei Federal n. 8.437/92. Não ocorrência de cerceamento de defesa. Admissibilidade de deferimento de liminar, inaudita altera parte. Convencimento e arbítrio judicial para que, eventualmente, seja realizada a oitiva prévia do representante judicial da pessoa jurídica de direito público, no prazo de 72 horas, antes de qualquer decisão sobre o pedido de liminar. Mesmo porque, no caso, há risco de continuidade de cometimento de danos ambientais de forma irreversível. Artigo 225 da CF. A concessão da liminar, na hipótese, não afronta qualquer dispositivo das Leis nº 8.437/92 e 9.494/97, considerando-se o entendimento jurisprudencial já firmado no eg. Superior Tribunal de Justiça de que tais normas devem ser interpretadas restritivamente. (AgRg no Ag nº 701.863/PE, Rel. Min. GILSON DIPP, DJ de 01/02/2006; AgRg no REsp nº 719.846/RS, Rel. Min. FÉLIX FISCHER, DJ de 01/07/2005). Outrossim, a concessão de liminar determinando a suspensão de todos os atos estaduais e municipais que tenham por objeto a aprovação do projeto de implantação de galpões industriais na área em questão, não é invasão ou ingerência de poderes, na medida em que há sempre a possibilidade de revisão pelo Judiciário do ato administrativo lesivo, no caso, ao meio ambiente. A **MULTA COMINATÓRIA** é igualmente devida e somente será exigida em caso de descumprimento da obrigação, inclusive em desfavor da Fazenda Pública. Precedentes. Quanto ao valor 1.000 UFESPs -, este não é razoável, merecendo alteração para 100 (cem) UFESPs. **AGRAVO DE INSTRUMENTO**

PARCIALMENTE PROVIDO. (TJ-SP - AI: 874067920118260000 SP 0087406-79.2011.8.26.0000, Relator: Eduardo Braga, Data de Julgamento: 20/10/2011, Câmara Reservada ao Meio Ambiente, Data de Publicação: 25/10/2011).

V - DOS PEDIDOS:

Por todo o exposto, após deferida a medida liminar, requer o **MINISTÉRIO PÚBLICO:**

1) o recebimento e atuação da presente inicial acompanhada do Inquérito Civil nº 118/11;

2) a citação dos réus, na forma apontada no preâmbulo da presente, por Oficial de Justiça e com a faculdade do artigo 172, § 2º, do Código de Processo Civil, para que, querendo, contestem o presente pedido, no prazo da lei, sob pena de sofrerem os efeitos da revelia (constando expressamente do mandado a advertência prevista pelo artigo 285 do CPC);

3) a intimação dos réus para que se manifestem, no prazo de 72 horas, a respeito do pedido liminar formulado;

4) a procedência da ação, condenando os réus em obrigação de fazer, consistente em providenciar, EM PRAZO A SER ESTABELECIDO JUDICIALMENTE, o início da execução das obras necessárias para a adequada e segura utilização do mencionado trevo, aqui sendo pretendida a construção de um viaduto ou de uma passagem em desnível, sob pena de multa diária desde a citação, na ordem de 100 (cem) salários mínimos, atualizada e corrigida monetariamente pelos índices oficiais, na hipótese de descumprimento daquele prazo e,

nesse caso, computada desde a citação, que deverá reverter ao Fundo Estadual de que trata o artigo 13 da Lei da Ação Civil Pública, sendo as obras as seguintes:

5) produção de todos os meios de prova admitidos em direito, em especial perícia, oitiva de testemunhas, depoimentos pessoais dos representantes legais dos réus e juntada de outros documentos;

6) dispensa do pagamento de custas, emolumentos e encargos, nos termos do artigo 18 da Lei nº 7.347/85 e do artigo 87 do Código de Defesa do Consumidor;

7) intimação do **MINISTÉRIO PÚBLICO** quanto aos atos processuais nos moldes do artigo 236, § 2º, do Código de Processo Civil.

Ainda que de valor inestimável, dá-se à causa o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais).

Termos em que,

Pede deferimento.

Junqueirópolis, 26 de maio de 2014.

RUY FERNANDO ANELLI BODINI
PROMOTOR DE JUSTIÇA