



Poder Judiciário

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO

AGRAVO DE INSTRUMENTO (202) Nº 5020570-04.2017.4.03.0000

RELATOR: Gab. 14 - DES. FED. MARCELO SARAIVA

AGRAVANTE: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

AGRAVADO: MUNICIPIO DE PIQUETE

Advogado do(a) AGRAVADO: RUBENS SIQUEIRA DUARTE - SP131290

DECISÃO

Trata-se de Agravo de instrumento interposto contra decisão Liminar que determinou ao DNIT que se abstenha de interromper o tráfego de veículos no trecho da BR-459 entre o km 0 e o km 14 no Estado de São Paulo, facultando-se à autoridade impetrada que restrinja, durante o período de obras, o trânsito de caminhões de grande porte no segmento, bem como que utilize do sistema “Pare e Siga”, alternando o fluxo de veículos, realização de perícia, não acolhendo a desistência da prova, requerida pela Agravante.

Em síntese, argumenta o agravante o indeferimento da inicial ante a ausência de direito líquido e certo, frisando ainda a necessidade de dilação probatória para demonstração da possibilidade de interdição total ou parcial da rodovia o que faria com que perdesse o objeto da segurança.

Quanto ao mérito, narra que por questões técnicas, dado a topografia do terreno onde se encontra instalada a rodovia, necessário se torna a interdição total da mesma.

Aduz ainda que a interdição é parcial e temporária, sendo previstas para apenas 4 (quatro) meses.

O agravado, por sua vez, propugna, em linhas gerais, que os argumentos trazidos pelo agravante não podem, nem devem prosperar, mormente por violar o primado constitucional da liberdade de locomoção, a par de que a interdição de uma rodovia acarreta prejuízos aos empresários e produtores estabelecidos às suas margens e proximidades, que ficam privados do movimento contínuo de clientes, sejam eles assíduos ou eventuais e não conseguem acessar seus imóveis.

Decido.

O Município impetrou *mandamus* contra o Superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT objetivando determinação para que se abstenha de interditar a Rodovia BR-429 totalmente, ou, subsidiariamente, para restringi-la ao tráfego de veículos de carga pesada, com a instituição do sistema “Pare e Siga”.

O d. Juízo Federal a quo concedeu liminar para determinar que o Departamento se abstenha de interromper o tráfego de veículos no referido trecho da rodovia, facultando-lhe que restrinja, durante o período de obras, o



trânsito de caminhões de grande porte no segmento, bem como utilize o sistema “Pare e Siga”, alternando o fluxo de veículos.

Assim decidiu o d. Juízo *a quo* por entender que “o documento elaborado pelo DNIT acerca da interdição da Rodovia BR-459 entre o Município impetrante (Piquete-SP) e a divisa dos Estados de Minas Gerais e São Paulo (ID 2466998) demonstram que o fechamento da via para obras tolherá aos munícipes da impetrante o acesso aos Municípios de Delfim Moreira e Wenceslaw Braz e demais cidades mineiras”.

Segundo esclarece o referido *decisum*, “enquanto a rota atual pela BR-429 entre Delfim Moreira –MG e Piquete –SP é de cerca de 26 km, o caminho alternativo sugerido pelo DNIT possui 190 km, ou seja, a interdição pretendida pelo DNIT tornará regiões outrora vizinhas, com intercâmbio de bens, serviços e pessoas inerentes à proximidade geográfica, longínquas paragens, dificultando trocas comerciais e prejudicando sobremaneira aqueles que moram numa e trabalham, estudam ou utilizam serviços noutra”.

No entanto, não se pode olvidar, conforme a agravante esclarece, que o trecho compreendido entre o Km 0 e 14 da Rodovia BR-429, visado à interdição total, tem características geométricas e geográficas bastante diferentes dos demais, o que impede a adoção sumária do sistema de alternância do fluxo de veículos, pelo sistema “Pare e Siga”, facultada no r. *decisum*, como alternativa.

O referido trecho desenvolve-se em terreno montanhoso, sinuoso e em meia-encosta, o que corresponde dizer que nele, a rodovia encontra-se confinada, de um lado, pelas elevações que compõem a Serra da Mantiqueira e, de outro, por ribanceiras e precipícios. A via não possui acostamento, ou mesmo refúgio, e as curvas não possuem sobre largura, conforme documentos que junta.

Atente-se também para o que indica o Informativo técnico: “ocorre que, no trecho ora abordado, ou seja, do Km 0 ao Km 13,5, as características geométricas do segmento, a largura reduzida das faixas de tráfego e da pista total de rolamento limitam o espaço útil de trabalho e desenvolvimento do tráfego em sentido único, inviabilizando a realização das obras com interdição parcial da rodovia”.

A demonstrar do mesmo modo a necessidade de interdição total da rodovia, está a extensão das obras propostas no “Projeto de sinalização e interdição total para execução de obras de restauração da Rodovia BR 459/SP.

Extrai-se das informações técnicas que acompanharam o DESPACHO COENGE-CAF-SP, que:

Considerando-se a reconstrução do pavimento em uma faixa, tem-se um espaço lateral restante máximo de 3,5 m, descontando-se a largura mínima da barreira, e a largura de folga necessária, resta uma largura pavimentada de 2,6 m, o que é inferior à largura mínima necessária à abertura de tráfego, mesmo para veículos leves. Quando se considera esta condição junto das curvas de pequeno raio de segmento tem-se a inviabilidade confirmada da obstrução parcial da rodovia.

Associam-se as precárias condições geométricas da rodovia no segmento a constante e corriqueira formação de nevoeiro no local, que reduz em muito a distância de visibilidade. Assim, tem-se que a distância mínima de visibilidade de parada, que é de 80 m no segmento, não é obedecida, o que no caso de formação de filas devida à retenção de uma operação de meia pista é fator que eleva significativamente o risco da ocorrência de acidentes.

Ora, como é bem de ver dos autos, no trecho em comento, serão desenvolvidas atividades de reconstrução da pista, pavimentação e drenagem. Tais obras envolvem grande conjunto de máquinas pesadas. Está também prevista a implantação de defensas metálicas, a reconstrução quase total das canaletas de drenagem, de algumas caixas de passagem e a implantação de drenos de pavimento.



Ademais, a reconstrução do pavimento no segmento de serra será muito maior se comparada às obras em curso no trecho da mesma rodovia situado no vale do Rio Paraíba do Sul (Km. 14 ao 32).

Segundo esclarece a equipe técnica do Departamento (doc. anexo):

Considerando, ainda, a necessidade da reconstrução de segmentos extensões do pavimento da rodovia a partir de seu subleito, a interdição para a execução destas obras não pode ficar adstrita às “caixas” que são abertas para elas, devendo, necessariamente, estender-se ao total deste trecho, inclusive para propiciar a implantação dos elementos de sinalização temporária, além da movimentação de pessoal e equipamentos de terraplenagem e de pavimentação.

Forçoso reconhecer, outrossim, que as características topográficas do trecho em foco, junto com o porte das obras previstas no projeto, não ser possível a interdição parcial do trecho, especialmente em se considerando o porte das obras propostas (para a reconstrução do pavimento da rodovia a partir de seu subleito) e largura reduzida e curvas das faixas de tráfego.

Aqui, há de se registrar que a instituição do sistema “Pare e Siga”, facultada pela r. decisão agravada, implica na interdição parcial da rodovia, pelo que, através dele, apenas uma faixa da rodovia será liberada, por vez, a determinado grupo de veículos retido em comboio. A interdição parcial, como visto, faz-se impossível de ser implantada no caso concreto em razão da abrangência dos reparos a serem realizados no trecho da rodovia.

A interdição total do trecho é também medida que se impõe para a segurança dos usuários da rodovia, porquanto há grande possibilidade de risco de acidentes envolvendo usuários da rodovia, funcionários da empresa contratada e da fiscalização da Autarquia, seja em função das características geométricas e topográficas do trecho da rodovia, seja em razão das condições climatológicas do local, acrescidos do incremento do tráfego advindo da própria obra, com o trânsito dos veículos e equipamentos: transporte de pessoal, materiais e o CBUQ, -Concreto Betuminoso Usinado a Quente (asfalto) a partir da usina, que está localizada no município de Piquete, no sopé da Serra da Mantiqueira.

E não se pode desconsiderar, bem assim, a séria possibilidade de ocorrência de deslizamentos no trecho montanhoso da via, uma vez que a rodovia depende de obras de melhoria na drenagem do pavimento e o período de chuvas, que se avizinha, agrava este risco. A execução destas obras de drenagem está sendo impedida pela r. decisão ora atacada.

Há de se considerar, do mesmo modo, que a largura da faixa de rolamento que restará para o tráfego público, na hipótese de interdição parcial, aliado às características geométricas da rodovia, conclui-se, a partir dos estudos teóricos realizados pelo Serviço de Operações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes -DNIT, utilizando-se o manual de projeto geométrico, não haver condições de segurança sequer para que os veículos leves transitem no local, já que não haverá espaço físico para que se inscrevam nestas curvas.

E não se pode olvidar, por oportuno, que a constante e corriqueira formação de nevoeiro no local reduz, em muito, a visibilidade, acentuando a inadequação da liberação parcial do trecho da rodovia no sistema “Pare e Siga”, que como visto, funciona através da retenção de grupos de veículos em comboio. A conferir:

Assim, tem-se que a distância mínima de visibilidade de parada, que é de 80 m no segmento, não é obedecida, o que no caso de formação de filas devida à retenção de uma operação de meia pista é fator que eleva significativamente o risco da ocorrência de acidentes.



Após a realização da análise geométrica, das simulações de tráfego e reuniões ocorridas entre o DNIT, Polícia Rodoviária Federal -PRF, Supervisora e o Consórcio construtor, sempre com o objetivo de garantir a segurança dos usuários e trabalhadores, conclui-se que a única solução viável e segura para a execução das obras é a interdição total do trecho de tráfego.

E não existe o alegado prejuízo irreparável à Municipalidade impetrante do *mandamus*, quando se tem em conta que a interdição total proposta é parcial e temporária, sendo prevista apenas para os 4 (quatro) meses necessários à restauração do trecho em foco, que compreende o Km 0 ao Km 13.5, da Rodovia BR-429—podendo, inclusive, ser antecipada, além do que, existe via de acesso alternativo do Município.

Nesse aspecto, muito embora o caminho alternativo pela agravante seja lamentavelmente muito maior, não se pode perder de vista que a impossibilidade técnica da execução das obras em meia pista, aliada a preservação da segurança dos usuários da rodovia se sobrepõe aos transtornos que as obras podem causar.

E, ao que parece, os transtornos da execução das obras em meia pista seriam infinitamente maiores, uma vez que o prazo dessa se estenderia para um ano e ao tempo de viagem no trecho seria semelhante ao tempo de viagem na rota alternativa, sendo que esta, segundo a proposta apresentada, seria utilizada por apenas 4(quatro) meses.

E não é demasiado resguardar, mais uma vez, a supremacia do interesse público levando-se em conta que a Administração existe para a realização dos fins previstos na lei, certo que o seu interesse representa conveniência e necessidade da própria sociedade e se revela indisponível.

Na sua atividade, a Administração prática, em tese, atos não apenas com respeito às leis, mas que contenham uma decisão razoável e adequada para aquilo que é possível de ser realizado.

Exatamente por isso a regra constitucional que assegura a qualquer pessoa a circular no território nacional, de eficácia contida, pode ser mitigada, ou seja, por razões de interesse público, exatamente como ocorre na espécie.

Diante das razões acima expendidas e de modo a evitar lesão grave ou de difícil reparação, defiro o efeito suspensivo ao presente agravo de instrumento para obstar os efeitos da r. decisão agravada, nos termos do artigo 1019, I, do CPC, permitindo, conseqüentemente, seja interrompido o tráfego de veículos no trecho da BR 459, entre os Km 0 e km 14, no Estado de São Paulo, para a execução das obras propostas.

Comunique-se o MM. Juízo "a quo" acerca do teor da presente decisão para ciência e pronto cumprimento.

Intime-se o agravado para que se manifeste, nos termos do artigo 1019, II, do CPC.

Intime(m)-se.

Vista ao MPF.

São Paulo, 20 de março de 2018.







Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRO GRAU

MANDADO DE SEGURANÇA (120) Nº 5000470-07.2017.4.03.6118 / 24ª Vara Cível Federal de São Paulo

IMPETRANTE: MUNICIPIO DE PIQUETE

Advogado do(a) IMPETRANTE: RUBENS SIQUEIRA DUARTE - SP131290

IMPETRADO: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES,
SUPERINTENDENTE DO DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTE

DESPACHO

Converto o julgamento em diligência.

Oficie-se a autoridade impetrante comunicando a decisão proferida nos autos do agravo de instrumento nº 5020570-04.2017.4.03.0000 de 21/03/2018 (ID 5178305).

Após, retornem os autos conclusos para prolação de sentença.

Int.

São PAULO, 22 de março de 2018.

