



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
Procuradoria da República no Município de Redenção-PA

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ FEDERAL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE  
REDENÇÃO-PA**

Ref.: Inquérito Civil (IC) nº 1.23.005.000266/2017-17;

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, por meio da Procuradora da República signatária, vem à presença de Vossa Excelência, no exercício de suas atribuições constitucionais e legais em defesa do patrimônio público, previstas nos artigos 127 e 129, inciso III, da Constituição Federal, no art. 1º, inciso I, da Lei nº 7.347/1985 e no artigo 6º, inciso VII, “b”, da Lei Complementar nº 75/1993, vem ajuizar

## **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

em face de

**DEPARTAMENTO NACIONAL DE  
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES – DNIT**,  
autarquia federal vinculada ao Ministério da  
Infraestrutura, que poderá ser citado na pessoa do  
Superintendente Regional do Pará, no endereço da  
Superintendência do DNIT no Estado do Pará: Rodovia  
BR-316, km 0, s/n. Bairro Castanheira. CEP: 66.645-  
000. Belém/PA. E-mail [sergio.codelo@dnit.gov.br](mailto:sergio.codelo@dnit.gov.br);

**UNIÃO**, pessoa jurídica de direito público interno, que  
poderá ser citada na pessoa de seu representante legal,  
o Procurador-Chefe da União, com endereço na  
Avenida Assis de Vasconcelos, nº 625/623. Bairro  
Campina. CEP: 66.017-070. Belém/PA. E-mail  
[pu.pa@agu.gov.br](mailto:pu.pa@agu.gov.br);

pelas razões de fato e os fundamentos de direito a seguir expostos.

## **I – DO OBJETO DA AÇÃO**

Trata-se de ação civil pública para compelir a UNIÃO e o DNIT a realizarem obras de conservação/recomposição/restauração/recuperação/reestruturação na BR-155, trecho Redenção - Marabá e subtrecho Xinguara – Eldorado, que demandam intervenção urgente em virtude dos riscos apresentados aos usuários, a fim de garantir a segurança no tráfego.

A precariedade da rodovia no trecho em questão é notória e não apenas foi reconhecida em Relatório da PRF (Relatório de Trafegabilidade e Acidentologia da BR-155), como tem causado, e é de conhecimento público, diversos acidentes com vítimas graves e fatais, conforme atesta a documentação que acompanha esta inicial.

Por isso, torna-se necessário que o DNIT e a UNIÃO atuem de modo mais vigoroso na região, implementando todas as medidas necessárias para se garantir a efetiva segurança do usuário da rodovia em questão, considerando se tratar de atividade que reduzirá o número de mortes e acidentes naquele trecho.

## **II – DOS FATOS**

O inquérito civil que acompanha a exordial foi instaurado a partir de representação feita por cidadã<sup>1</sup> perante esta Procuradoria da República, em que relatou as péssimas condições de trafegabilidade da BR-155, notadamente no trecho entre os Municípios de Xinguara/PA e Eldorado dos Carajás/PA e a não conclusão das obras de recuperação da via<sup>2</sup>.

Como diligência inicial, expediu-se ofício ao DNIT a fim de que encaminhasse o cronograma das obras de recuperação da BR-155 no trecho noticiado na representação inicial, assim como o contrato firmado para reestruturação da rodovia, além dos comprovantes de pagamento já efetuados (OFÍCIOS nº 1403 e 1831/2017/2º OFÍCIO).

Em resposta (datada de 14 de novembro de 2017)<sup>3</sup>, a autarquia esclareceu a existência do **Contrato 00 00726/2014** firmado com o Consórcio TAMASA-CIMCOP-CONCRESOLO cujo objeto é a "prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para elaboração do projeto básico, do projeto executivo e execução das obras de restauração na rodovia BR-155/PA" no trecho Redenção – Marabá, subtrecho entre os Municípios de Xinguara/PA e

1 Cátia Oliveira Guimarães Abud (CPF nº [REDACTED]). Registro feito em 16/04/2017 na sala de atendimento ao cidadão.

2 “A recuperação da BR-155 iniciou no ano de 2015 no trecho entre Xinguara-PA a Eldorado dos Carajás-PA e estamos em 2017 as obras não foram concluídas e a BR está um desastre, com muitos buracos, em um trecho de 40 km entre as cidades citadas, o tráfego nesse trecho não passa de 30 km/h o que pode causar o aumento de roubos, prejuízos econômicos uma vez que é via de escoamento de grãos e de carne, acidentes, e além disso os usuários são constantemente lesados, uma vez que seus veículos são deteriorados nessas estradas de péssima qualidade (...)”

3 Ofício nº 9836/2017/DDE/AUDINT/DNIT SEDE-DNIT e anexos.

Eldorado dos Carajás/PA (segmento km 109,80 – km 250,34), com vigência de 07/10/2014 a 15/09/2018 e valor vigente (preço inicial + reajustamentos) de R\$161.965.220,52.

Ainda, para idêntico trecho e segmento, também foi informada a pactuação do **Contrato 02 00236/2016** firmado com a J.M. TERRAPLENAGEM CONSTRUÇÕES LTDA com objeto relativo a "execução dos serviços remanescentes de manutenção (conservação/recuperação) rodoviária na BR-155", no mesmo trecho, subtrecho e segmento acima, com vigência de 16/05/2016 a 17/07/2018 e valor vigente (preço inicial + reajustamentos) de R\$20.018.100,26

Como informado pela autarquia, as obras de reestruturação sob responsabilidade do Consórcio TAMASA-CIMCOP-CONCRESOLO tem caráter estruturante em relação à via, ficando os serviços de manutenção ao encargo da empresa J.M. TERRAPLENAGEM CONSTRUÇÕES LTDA, que atua sob demanda de manutenção da trafegabilidade e recuperação funcional da superfície de rolamento da rodovia nos seguimentos ainda não atacados pelas obras de restauração.

Já em outubro de 2019, após informações atualizadas<sup>4</sup>, o DNIT informou o valor atual do **Contrato 00 00726/2014** na órbita de R\$191.127,236,32, **tendo sido consumidos/medidos R\$106.788.558,94** em virtude da alegada execução da restauração de 84,44km que seriam equivalentes a 58,52% do trecho da rodovia contratada. Acrescentou que o serviço está paralisado desde agosto/2019 considerando que não houve suplementação de empenho suficiente para a retomada dos serviços. A despeito disso, a vigência do contrato foi prorrogada até 14/09/2020.

A ordem de paralisação dos serviços (documento em anexo) determina a suspensão das atividades a partir de 27/08/2019, sob o fundamento de "falta de previsão orçamentária", o que traz "consequências inviáveis a execução normal da programação físico-financeira do contrato", conforme argumentação do DNIT.

Noutro giro, a autarquia também informou o valor atualizado do **Contrato 02 00236/2016**, qual seja R\$40.285.770,20, já **tendo sido consumidos/medidos R\$25.252.336,68**. Não foi informada a porcentagem de obra até então executada. Tal contrato, ao contrário do anterior, permanece ativo e com data de 11/01/2020 ("*ou até que a administração realize nova contratação, através de licitação específica para substituição do contrato atual, o que ocorrer primeiro*" - Ofício nº 102354/2019/SRE-PA).

Tais contratos, como se observa, dizem respeito a exatamente os mesmos trechos da rodovia em questão. Sobre esse aspecto, informa o DNIT que "*com o intuito de garantir a trafegabilidade da rodovia e não gerar duplicidade de pagamentos para contratos com trechos coincidentes, até a data da paralisação do contrato 726/2014, os valores gastos com o contrato 236/2016 são referentes a serviços de Manutenção/Conservação apenas dos trechos onde o*

4 Ofício nº 102354/2019/SRE-PA

Consórcio TAMASA-CIMCOP-CONCRESOLO ainda não havia executado serviços de restauração" - Ofício nº 102354/2019/SRE-PA).

Ainda, no mesmo documento, a autarquia registra que "*devido ao fato de o contrato 726/2014 estar paralisado e sem recursos para a retomada das obras, hoje, no lote 02 da BR-155/PA (Xinguara – Eldorado dos Carajás), o DNIT dispõe apenas do contrato 236/2016 para a manutenção da trafegabilidade do pavimento. Ocorre que, por ser contrato voltado à manutenção/conservação, o mesmo não possui quantidades de serviços suficientes para a recuperação total do lote*" (trata-se do lote 02: Xinguara – Eldorado dos Carajás).

Ocorre que, a despeito da vultosa quantia já liberada desde o início da pactuação dos contratos (a soma dos valores medidos já gera o montante de **R\$132.040.895,62**), e das inúmeras prorrogações destes<sup>5</sup>, e o início da execução dos serviços desde, pelo menos, o ano de 2014, a rodovia BR-155, trecho Redenção - Marabá e subtrecho Xinguara – Eldorado possui diversos segmentos em péssimas condições de trafegabilidade e segurança, com inúmeros buracos, além de trechos sem asfalto e segmento em que apenas é possível a passagem de um automóvel por vez na via, aumentando a incidência de acidentes de trânsito e o risco de assaltos na via.

Assim é que, em atenção à requisição ministerial (OFÍCIO Nº 2172/2019/1º OFÍCIO), a Polícia Rodoviária Federal apresentou Relatório de Trafegabilidade e Acidentologia da BR-155<sup>6</sup>, datado de 07 de outubro de 2019, que, além de apontar que "**foram registrados 385 (trezentos e oitenta e cinco) acidentes de acidente de trânsito na BR 155, no período de 2014 até 2019**" (OFÍCIO Nº 259/2019/DEL03-PA/SRPRF-PA), destacou também o seguinte:

#### **RELATÓRIO DE FATORES DE RISCOS DE ACIDENTES**

A rodovia é dotada de pista simples com uma faixa de circulação para cada sentido (pista simples com duplo sentido), não possui acostamento ao longo da sua extensão, sistema de iluminação pública quase inexistente, principalmente nos trechos urbanos, as pontes em sua maioria não oferecem largura para passagem concomitante de 01 (um) veículo de carga (Caminhão) com outro veículo em sentido contrário, não possui sinalização de estreitamento de pista (Foto 03 – Anexo 01), gerando perigo de colisão frontal, ou as vezes sendo necessário o veículo que vem num sentido parar (Foto 04 – Frenagens – Anexo 01) e esperar o outro passar, as proteções laterais da ponte foram arrancadas devido a acidentes e não foram restauradas (Foto 03 – Anexo 01) (...).

O posto da SEFA-PA, na BR 155, KM 340 (Foto 05 – Anexo 01), também é um ponto sensível para o acontecimento de acidentes, pois o fluxo e a parada de caminhões é intenso, não existe área de parada de veículos de carga para a fiscalização e o prédio do órgão fica nas proximidades de uma curva na rodovia e a poucos metros da rodovia, fazendo com que os caminhões muitas vezes fiquem parados em cima da própria BR 155, ocasionando perigo de colisão para quem trafega na mesma.

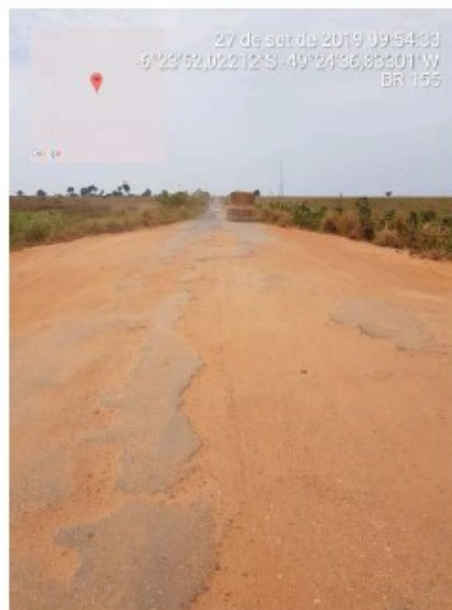
A título exemplificativo, colaciona-se algumas fotografias constantes do relatório de vistoria (documento na íntegra em anexo):

5 O contrato 02 00236/2016 já contou com 8 (oito) termos aditivos e o Contrato 00 00726/2014 com 6 (seis).

6 O levantamento foi iniciado no KM 34, da BR 155, entroncamento das BRs 230, 155 e 222, e encerrado no KM 0, da mesma rodovia, onde há entroncamento com a BR 158.



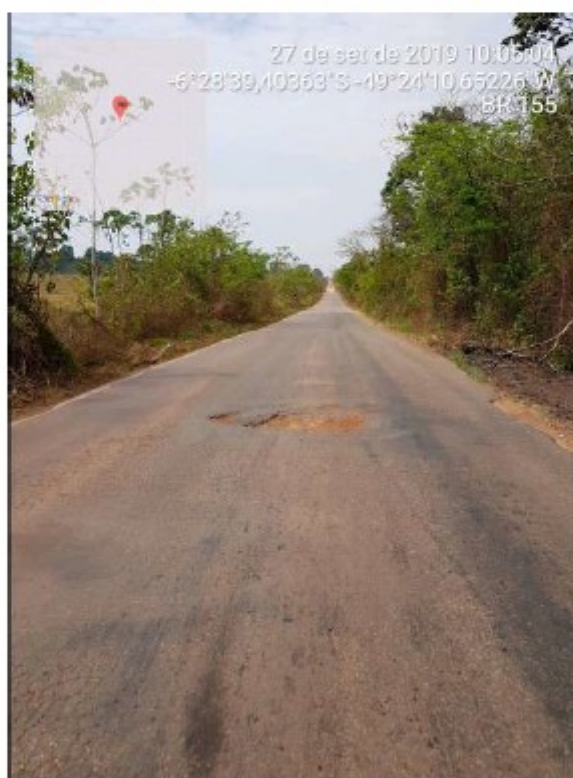
**FOTO 07: BR 155- KM 216 (PATOLOGIAS)**



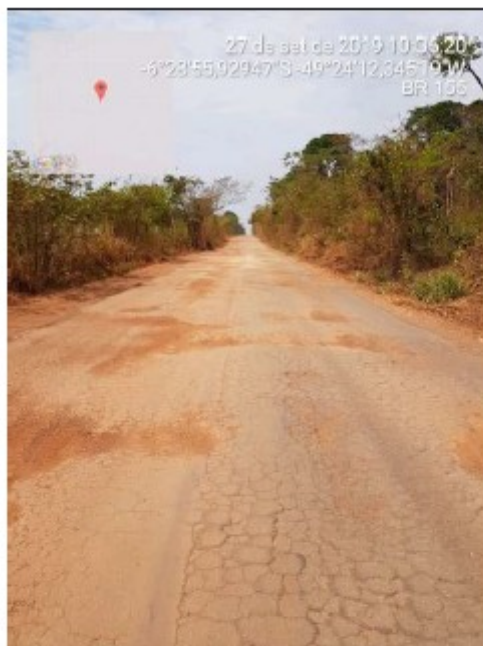
**FOTO 08: BR 155- KM 214 (PATOLOGIAS) - EMPRESA JM FAZENDO MANUTENÇÃO**



**FOTO 09: BR 155- KM 211 (PATOLOGIAS)**



**FOTO 10: BR 155- KM 208 (PATOLOGIAS)**



**FOTO 11: BR 155- KM 207 (PATOLOGIAS)**



**FOTO 12: BR 155- KM 205 (PATOLOGIAS)**



**FOTO 20: BR 155- KM 169 (PATOLOGIAS)**



**FOTO 14: BR 155- KM 201 (DESNÍVEL DO ASFALTO GRANDE SEM SINALIZAÇÃO)**





**FOTO 15: BR 155- KM 198 (CURVA SEM SINALIZAÇÃO, DESNÍVEL E BURACOS)**



**FOTO 16: BR 155- KM 196 (PATOLOGIAS)**



A



B

**FOTOS 21 (A e B): BR 155- KM 166 (DESVIO PARA APENAS 1 VEÍCULO SITUAÇÃO DE RISCO ELEVADO)**

Somadas às constatações fotográficas acima, a PRF teceu observações específicas sobre algumas quilômetros: a) KM 283: patologias no asfalto e processo de início de buracos; b) KM 229: ponte sem as proteções laterais; c) KM 166: desvio para apenas um veículo. Situação de risco elevado; d) KM 44 ao KM 00: trecho com muitos buracos e patologias. Desníveis no asfalto.

Para além dessas patologias na malha asfáltica, o relatório também evidenciou irregularidades na sinalização horizontal e vertical:

Quanto a sinalização horizontal e vertical, a rodovia possui poucos trechos sinalizados, não atendendo aos princípios básicos da sinalização, conforme manual do CONTRAN, não permite boas condições de percepção aos usuários da via, não fornece mensagens claras, não canaliza ou ordena o fluxo de veículos. Ou seja, a sinalização horizontal na[no] local está precária sem condições de legibilidade, visibilidade e clareza

A corroborar com essa constatação, a PRF destacou os seguintes segmentos com sinalização precária ou mesmo sem qualquer tipo de sinalização:

**- KM 201: desnível do asfalto grande sem sinalização:**



FOTO 14: BR 155- KM 201 (DESNÍVEL DO ASFALTO GRANDE SEM SINALIZAÇÃO)

**- KM 202: ponte sem sinalização (além da ausência de proteções laterais):**



FOTO 13: BR 155- KM 202 (PONTE SEM SINALIZAÇÃO E SEM PROTEÇÕES LATERAIS)

**- KM 187: sem sinalização vertical:**



FOTO 17: BR 155- KM 187 (ASFALTO BOM, PONTE ESTREITA E SEM SINALIZAÇÃO VERTICAL)

**- KM 198: curva sem sinalização, além de desnível e buracos:**



FOTO 15: BR 155- KM 198 (CURVA SEM SINALIZAÇÃO, DESNÍVEL E BURACOS)

Além das evidências fotográficas, a PRF igualmente consignou no relatório irregularidades nos segmentos: a) KM 311: sinalização precária. "Vila Sororó"; b) KM 250: sinalização precária. Trevo Eldorado dos Carajás/PA, Parauapebas/PA e Marabá/PA; c) KM 44 ao KM 00: sinalização precária (além de muitos buracos, patologias e desníveis no asfalto); d) KM 320: ausência de sinalização de estreitamento da pista.

Esse cenário fático apresentado no relatório faz, inclusive, cair por terra a alegação do DNIT constante do OFÍCIO Nº 20384/2019/SEMAN – COENGE – CAF – PA/SRE -PA (anexo), datado de 25 de março de 2019, no sentido de que entre os meses de março e abril de 2019 haveria uma intensificação dos serviços de recuperação da pista de rolamento (tapa-buracos e remendos profundos). Isso porque, se tivesse havido intensificação, de fato, nos serviços prestados, as conclusões da PRF seriam totalmente outras.

Certo é que a má preservação da estrada federal tem sido fator decisivo para o elevado índice de acidentes na BR-155, conforme noticiado pela PRF. Aliás, basta simples pesquisa

na *internet* para se verificar o elevado e constante números de colisões, capotamentos e diversos outros acidentes causados pelas patologias no pavimento asfáltico e sinalização precária<sup>7</sup>:

<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2016/03/manifestantes-interditam-trecho-da-rodovia-br-155-no-sul-do-para.html>  
<https://blogdodinhosantos.blogspot.com/2018/03/irmaos-morrem-em-acidente-de.html>  
<https://blogreportercarajas.blogspot.com/2013/01/acidente-envolvendo-carro-e-caminhao.html>  
<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2019/07/02/carro-forte-e-alvo-de-assaltantes-na-br-155-no-pa.ghtml>  
<http://otavioaraujo.blogspot.com/2019/08/carreta-frigorifica-tomba-na-br-155.html>

A situação, portanto, é grave e urgente, ainda mais quando se tem em conta a informação trazida pelo DNIT no sentido de que o Contrato 00 00726/2014 está com a execução dos serviços paralisada desde agosto/2019, face a insuficiência na suplementação do empenho orçamentário. Melhor dizendo, se em havendo a liberação dos recursos normalmente a situação da estrada já era alarmante, com alto índice de acidentes (como visto), imagine sem a destinação orçamentária específica.

Diante do quadro que se apresenta, não se vislumbrou outra forma a não ser acionar o Poder Judiciário para compelir a União (inclusive no que diz respeito ao adequado repasse de recursos orçamentários) e o DNIT a realizarem obras no local de modo a proteger a vida dos milhares de transeuntes, motoristas e passageiros que utilizam o mencionado trecho rodoviário federal, pois não obstante a vultosa quantia já liberada desde idos de 2014, ainda não houve a correta execução dos serviços (conservação/recuperação/restauração) e melhoria da rodovia federal.

### **III – DO DIREITO**

#### **III.I – DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**

Entre as funções institucionais do Ministério Público, previstas no art. 129, III, da Constituição, consta a promoção do “inquérito civil e a ação civil pública, para proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos”. Também o art. 5º, III, 'b'; art. 6º, VII, alíneas ‘a’, ‘b’ e ‘d’, todos da Lei Complementar nº 75/93, bem como o art. 1º, IV, e art. 5º, ambos da Lei 7.347/85, legitimam (conferem atribuição/obrigação) ao Ministério Público Federal para o ingresso da presente Ação Civil Pública.

Além do pedido para que sejam adotadas as medidas necessárias para a garantia do efetivo respeito dos poderes públicos aos direitos à vida e à integridade dos usuários da rodovia BR-155, pretende-se, com o ajuizamento da presente ação, proteger o patrimônio público e social e os interesses difusos dos usuários daquela via.

Vislumbra-se, assim, a nítida caracterização dos fatos analisados como interesse difuso a ser tutelado através de Ação Civil Pública. Veja-se a definição a respeito no Código de

<sup>7</sup> Em anexo, íntegra das reportagens jornalísticas.

Defesa do Consumidor, adotado em todo o âmbito do microsistema do direito processual coletivo:

“Art. 81. (...)”

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

I- interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato; (...)”.

Com efeito, o direito dos cidadãos a estradas transitáveis, que efetivem os mandamentos de segurança do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) e, em última instância, que respeitem o direito de ir e vir, a dignidade humana e o direito à vida, configura-se como inegável direito difuso, um interesse de toda a coletividade e que, dada a sua própria natureza indivisível, é titularizado por pessoas indeterminadas.

E é na tutela da vida e da integridade física, bem como da garantia fundamental à segurança (art. 5º, *caput*, da CF), que se busca a adequação da rodovia BR-155, de forma a efetivar a prerrogativa da cidadania ao “*exercício do direito de trânsito seguro*” (art. 1º, § 3º, *in fine*, do CTB).

Ainda, a segurança viária aqui tratada insere-se no conceito de direito social, na medida em que é uma questão de segurança pública, como se extrai do §10 do artigo 144 da Constituição Federal. Por sua vez, o transporte também é classificado como direito social em conjunto com a segurança, conforme rol do artigo 6º da Constituição Federal.

As vias terrestres, além de serem patrimônio público, são consideradas como um espaço coletivo, já que é direito de todos os cidadãos o acesso a um trânsito seguro, ao mesmo tempo em que também é dever de todos agir de maneira adequada no trânsito, como uma forma de propiciar condições seguras de trafegabilidade, fatos estes que caracterizam evidente interesse coletivo na demanda.

Portanto, inexistem dúvidas acerca da legitimidade do Ministério Público Federal para propor a presente ação civil pública relativa à rodovia federal (BR-155).

### **III.II – DA LEGITIMIDADE PASSIVA DO DNIT E DA UNIÃO**

A pretensão contida nesta ação é dirigida em desfavor do DNIT em razão desta autarquia ter atribuição de administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias federais. Nos termos do art. 80 da Lei nº 10.233/2001, compete a essa autarquia implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição e adequação de capacidade.

O art. 81 da mesma lei define a esfera de atuação do DNIT, correspondente à

infraestrutura do Sistema Federal de Viação, constituída, entre outras, das rodovias federais.

O art. 82 desse diploma normativo elenca, dentre outras, as seguintes atribuições da autarquia:

I - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações; (...)

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, **manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias**, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; ([Redação dada pela Lei nº 13.081, de 2015](#)) (destacou-se)

V - **gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias**, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União; ([Redação dada pela Lei nº 13.081, de 2015](#)) (destacou-se)

Assim é que, no caso dos autos, compete ao DNIT gerenciar e fiscalizar os contratos 02 00236/2016 e 00 00726/2014, como, aliás, consta das respectivas cláusulas sétima/oitava e décima segunda/décima terceira.

Portanto, na qualidade de órgão gestor e executor, em sua esfera de atuação, da infraestrutura de transporte terrestre e aquaviário integrante do Sistema Federal de Viação, não restam dúvidas quanto à legitimidade passiva do DNIT para responder aos termos da presente ação em litisconsórcio passivo necessário com a União.

Quanto a esta última, incontestemente é também a necessidade da correspondente presença no polo passivo da presente ação. É que a manutenção e a conservação das rodovias federais dependem dos valores provenientes do Orçamento Anual da União, e assim esta tem interesse jurídico na demanda, já que a sentença produz efeitos em sua esfera jurídica, especialmente no caso dos autos em que um dos contratos foi suspenso por insuficiência de recursos federais e o próprio DNIT informou, em sede de inquérito civil, que apenas com o contrato 236/2016 ativo não há condições (“quantidade de serviços suficientes”) para a recuperação total do lote<sup>8</sup>.

Inclusive, a legitimidade passiva da União neste tipo de demanda já foi afirmada pelo Egrégio Tribunal Regional da 1ª Região:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. REPARAÇÃO DE RODOVIA FEDERAL. INTERESSES DIFUSOS. LETIGIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO E DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM RECONHECIDA. AUSÊNCIA DE OFENSA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DE PODERES. 1. Cuida-se, originariamente, de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal contra a União e o DNIT, objetivando a restauração das rodovias federais que cortam o Estado de Goiás. 2. Não há que se falar em ilegitimidade passiva dos Apelantes, uma vez que a

8 Ofício nº 102354/2019/SRE-PA.

existência de interesse a amparar a presença da União e do DNIT no feito é evidente. Como bem colocado pelo Ministério Público Federal (fls. 840/845), a União detém a titularidade dominial quando se tratar de rodovias federais, tendo conseqüentemente interesse jurídico na demanda, pois a sentença produz efeitos em sua esfera jurídica. E ainda que a responsabilidade de conservação e de fiscalização seja exclusiva do DNIT, o art. 175 da CF/88 atribui ao poder público, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, a prestação dos serviços públicos. Além disso, a União aprova e concede verbas públicas para uso da referida Autarquia, que caracterizam o interesse e legitimidade passiva ad causam da Entidade Federativa na presente demanda. Nesse sentido é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, que por intermédio de sua Segunda Turma, assim já se expressou no RECURSO ESPECIAL - 959395 Relator(a) HERMAN BENJAMIN, DJE DATA 24/09/2010 - LEXSTJ VOL. 255, p. 132. (...) 5 - Apelações improvidas. (AC 0005094-66.2002.4.01.3500 / GO, Rel. JUIZ FEDERAL GRIGÓRIO CARLOS DOS SANTOS, 4ª TURMA SUPLEMENTAR, e-DJF1 p.112 de 11/04/2012)

Como referido no julgado, o entendimento tem fundamento na jurisprudência do Colendo Superior Tribunal de Justiça:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. REPARAÇÃO DE RODOVIA FEDERAL. INTERESSES DIFUSOS. OFENSA AO ART. 535 DO CPC. FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. LETIGIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO RECONHECIDA. AUSÊNCIA DE INTERESSE DE AGIR NÃO CONFIGURADA. PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DE PODERES. CONTINÊNCIA DE AÇÕES. FALTA DE PREQUESTIONAMENTO. SÚMULA 211/STJ. MATÉRIA CONSTITUCIONAL.

1. Cuida-se, originariamente, de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal contra a União e o DNIT, objetivando a restauração das rodovias BR 158 e BR 377 – trecho compreendido entre o Município de Palmeira das Missões e Cruz Alta em direção a Ibirubá.

2. O Tribunal de origem concluiu pela procedência parcial da Ação, condenando os réus à realização das obras de restauração e conservação da pista de rolamento e acostamento das rodovias nos trechos indicados.

3. A recorrente sustenta que o art. 535, II, do CPC foi violado, mas deixa de apontar, de forma clara, o vício em que teria incorrido o acórdão impugnado. Assevera apenas ter oposto Embargos de Declaração no Tribunal a quo, sem indicar as matérias sobre as quais deveria pronunciar-se a instância ordinária, nem demonstrar a relevância delas para o julgamento do feito. Aplicação da Súmula 284/STF. Precedentes do STJ.

**4. A União tem legitimidade para integrar o pólo passivo da Ação Civil Pública originária – pois a manutenção e a conservação das rodovias federais dependem dos valores provenientes do seu Orçamento Anual –, bem como é parte diretamente responsável pela concretização das medidas requeridas.**

5. As condições mínimas de segurança e trafegabilidade das rodovias são típicos interesses difusos. Há, portanto, interesse de agir da Procuradoria Geral da República na presente demanda, que cuida de estrada federal.

(...)

10. Recurso Especial parcialmente conhecido e não provido. (REsp 959395/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 23/04/2009, DJE 24/09/2010)

Pelo exposto, patente é a legitimidade passiva da União e do DNIT.

### **III.III – DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL**

A competência da Justiça Federal é definida pela Constituição da República Federativa do Brasil no art. 109, incisos I a XI, entre os quais se inclui o processo e julgamento das lides em que a União, empresas públicas ou entidades autárquicas federais atuem na condição de



autoras, réus, assistentes ou oponentes, salvo exceções específicas, como as ações de falência, acidente do trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e do Trabalho.

O **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT**, sucessor do extinto DNER, é pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime autárquico, e está vinculado ao Ministério da Infraestrutura, incumbindo-lhe o desempenho das funções relativas à construção, manutenção e operação da infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, nos termos do art. 79 e seguintes da Lei n.º 10.233/2001.

A **União**, por sua vez, possui interesse manifesto, uma vez que a rodovia em tela, sendo federal, integra seu patrimônio.

Assim, encontrando-se inseridas no polo passivo da demanda a União e o DNIT, competente se torna esse Juízo Federal para o conhecimento e julgamento da presente lide.

Além do mais, o próprio Superior Tribunal de Justiça possui precedente reconhecendo que a simples presença do MPF no polo ativo da demanda é apta a atrair a competência federal, como espeque no art. 109, I, CR/88. Nesse sentido, foi o decidido no REsp 1.283.737-DF.

Evidente, portanto, se tratar de causa sujeita à competência desta Justiça Federal.

Por oportuno, cumpre ainda ressaltar que a Subseção Judiciária de Redenção é competente para o julgamento de todo o pedido, **ainda que alguns dos pontos do trecho em que se pretende a urgente conservação/recuperação/restauração da BR-155 compreenda município afeto à Subseção Judiciária de Marabá.**

Como se sabe, o foro competente para o ajuizamento de ação civil pública é o do local do dano, e a maior parte dos danos constatados estão situados em localidades afetadas à Subseção Judiciária de Redenção. Sem embargo, não se cuida de dano regional, a justificar a competência de uma das varas federais da capital, mas de *dano local*, que atinge mais de um município.

Em casos tais, o entendimento deve se firmar no sentido de que não sendo o caso dano de âmbito propriamente regional, mas estendendo-se por duas comarcas, a competência concorrente é de qualquer uma delas, sendo fixada pela prevenção.

Trata-se mesmo de um imperativo lógico, porquanto seria um verdadeiro absurdo admitir-se a condenação dos réus à realização de obras em municípios abarcados pela Subseção de Redenção e cogitar a possibilidade de não admiti-la para poucos quilômetros adiante, como se o direito à vida e à segurança dos usuários dependesse do trecho das rodovias em que trafega.

### **III.IV – DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS**

## A) DO DIREITO À LIVRE LOCOMOÇÃO, À SEGURANÇA PÚBLICA, À PROTEÇÃO DOS CONSUMIDORES E AO MEIO AMBIENTE ARTIFICIAL EQUILIBRADO

Pelos fatos fartamente expostos ao norte, fica clara a violação maciça de uma sequência de direitos, a maioria deles elencados na Constituição Federal:

Art. 5º (...) XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz (...);  
Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos (...);  
Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:  
(...)  
V - defesa do consumidor;  
Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

De mais a mais, é função institucional do Ministério Público Federal adotar medidas para prevenir danos ao Patrimônio Público Federal (no caso a BR-155), nos termos do Art. 129, III, da CF e Súmula 329 do STJ.

## B) DA VIOLAÇÃO A DIREITOS FUNDAMENTAIS EM RAZÃO DA OMISSÃO ESTATAL. DA POSSIBILIDADE DE INTERVENÇÃO DO PODER JUDICIÁRIO

A inobservância das normas e regulamentos e a falta de zelo da Administração pública faz imperiosa a intervenção do Poder Judiciário, sob pena de a ilegalidade perpetuar-se indefinidamente sem qualquer possibilidade de reação por parte do cidadão administrado.

Verifica-se que a Constituição da República dispõe no artigo 5º:

“Art. 5 . 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 (...).”

Além disso, no rol de garantias fundamentais também está inserido o já mencionado direito à livre locomoção (artigo 5º, XV, CF), bem como o transporte é previsto como um direito social (artigo 6º, CF), de forma que a **segurança viária** torna-se uma **garantia constitucional** implícita nesses dispositivos.

Tanto assim que o texto constitucional foi alterado para a inclusão da matéria, conforme se depreende da leitura do artigo 144,§ 10, da Constituição da República, a fim de assegurar ao cidadão o trânsito em condições seguras. Eis os termos do dispositivo constitucional:

“§ 10. A **segurança viária**, exercida para a preservação da ordem pública e da **incolumidade das pessoas** e do seu patrimônio nas vias públicas:  
I - compreende a educação, **engenharia** e **fiscalização** de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e  
II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.”

No caso, em razão das incontáveis crateras, péssimas condições de sinalização e estado atual da via, não está garantida a segurança viária. Os condutores que circulam no trecho da rodovia são obrigados a desviar bruscamente o tempo todo, tomando a contramão em alguns momentos (sem contar o trecho da rodovia que possui espaço para a passagem de um único veículo por vez<sup>9</sup>). Essa situação põe em risco a vida e a integridade física de condutores de veículos, ciclistas e pedestres. No trecho em que a cobertura asfáltica não se faz presente o perigo é ainda maior em razão da poeira. Constantes acidentes vem ocorrendo, muitos deles com vítimas fatais, conforme se verifica das notícias dos blogs e jornais locais que seguem anexas.

É inquestionável que a segurança dos usuários de rodovias é direito de todos. A omissão administrativa dos requeridos representa lesão à integridade física, patrimônio e vida, em franca contrariedade à dicção dos dispositivos constitucionais e legais já referenciados, devido à situação de insegurança causada pela exposição das pessoas às condições de **risco inaceitável** no ponto específico da via.

*In casu*, a despeito dos aproximadamente **R\$132.040.895,62** já liberados, somando-se os valores já gastos em ambos os contratos, há de, no mínimo, se concluir que o Poder Público tem sido **omisso**, já que tem permitido (e liberado recursos públicos federais, repise-se) que as péssimas condições de trafegabilidade, segurança e sinalização na BR-155 (trecho Redenção - Marabá e subtrecho Xinguara – Eldorado) se mantenham, em prejuízo da vida de milhares de cidadãos que por esta precisam transitar, mesmo tendo dois contratos celebrados para a execução de serviços na via.

A omissão dos requeridos fica evidente quando se observa o alarmante dado trazido pela PRF já mencionado linhas atrás, mas que agora se faz novamente questão de repetir: "**foram registrados 385 (trezentos e oitenta e cinco) acidentes de acidente de trânsito na BR 155, no período de 2014 até 2019**" (OFÍCIO Nº 259/2019/DEL03-PA/SRPRF-PA).

Certo é que, por conta da faceta objetiva dos direitos fundamentais, há um **dever positivo de proteção por parte do Estado**. Omissões ou falhas relativas a esse respeito configuram a negligência da Administração, com sua responsabilidade primordial que é cuidar do bem público e de proteger a incolumidade física de indivíduos.

Nessas condições, o poder de agir se converte no **dever** de agir, **não havendo, no caso, espaço para que a Administração exerça qualquer juízo de conveniência, considerando seu dever de proteção em relação aos usuários da rodovia, e tampouco de oportunidade, considerando a constatação de riscos iminentes**.

A pretensão de que o Estado seja compelido a agir por meio de determinação judicial encontra respaldo nas normas que determinam a proteção do cidadão e que impõe ao Poder Público a oferta de condições para que se tenha um trânsito seguro, dotado de condições mínimas de

<sup>9</sup> Km 166 da BR-155 (*vide* fotografia constante do Relatório da PRF).

trafegabilidade.

Mais que isso. A exigência de estruturação em rodovia federal de condições de segurança compatíveis com o tráfego e necessidades de uso da via, mediante a imposição de medidas corretivas e preventivas, que visem a proteger a vida e a segurança dos usuários, nada mais é do que a efetivação de uma política pública obrigatória da qual o Estado não pode se esquivar.

Diante disso, é plenamente cabível no presente caso e, mais que isso, imperioso, o controle dos atos administrativos pelo Poder Judiciário, já tendo sido objeto de amplo debate, no âmbito do STF, o tema políticas públicas e atuação jurisdicional, notadamente a respeito da escolha e da implementação dessas últimas no caso de inércia da Administração.

Nesse sentido, a ADPF nº 45, citando-se breve trecho do julgado respectivo:

Não obstante a formulação e a execução de políticas públicas dependam de opções políticas a cargo daqueles que, por delegação popular, receberam investidura em mandato eletivo, cumpri reconhecer que não se revela absoluta, nesse domínio, a liberdade de conformação do legislador, nem de atuação do Poder Executivo. É que, se tais Poderes do Estado agirem de modo irrazoável ou procederem com a clara intenção de neutralizar, comprometendo-a a eficácia dos direitos sociais, econômicos e culturais, afetando, como decorrência causal de uma injustificável inércia estatal ou de um abusivo comportamento governamental, aquele núcleo intangível, consubstanciador de um conjunto irredutível de condições mínimas necessárias a uma existência digna e essenciais à própria sobrevivência do indivíduo, aí, então, justificar-se-á, como precedentemente já enfatizado – e até mesmo por razões fundadas em um imperativo ético-jurídico –, a possibilidade de intervenção do Poder Judiciário, em ordem a viabilizar, a todos, o acesso aos bens cuja fruição lhes haja sido injustamente recusada pelo Estado.

Tratando especificamente da restauração das rodovias federais, pertinente citar o posicionamento do Egrégio TRF da 1ª Região:

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA. REPARAÇÃO DE RODOVIA FEDERAL. INTERESSES DIFUSOS.** LETIGIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO E DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM RECONHECIDA. AUSÊNCIA DE OFENSA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DE PODERES. (...) **3. O Princípio da Separação dos Poderes não pode servir para fundamentar o esvaziamento da função judicial de controle da Administração Pública, sobretudo quando estiverem em jogo a vida e a segurança das pessoas. 4 - Manutenção da conclusão do juízo de origem que condenou os réus à realização de obras e serviços necessários à restauração dos trechos das rodovias indicadas a fls. 536/538, bem como a instalação dos postos de pesagem, em conformidade com as diretrizes definidas pelo Plano Diretor de Pesagem de Veículos em Rodovias Federais (fls. 540/574), com prazo de conclusão em vinte e quatro meses; determinar à União que inclua no orçamento dos exercícios financeiros seguintes montantes necessários à realização das obras e instalação dos equipamentos.** 5 - Apelações improvidas. (AC 0005094-66.2002.4.01.3500 / GO, Rel. JUIZ FEDERAL GRIGÓRIO CARLOS DOS SANTOS, 4ª TURMA SUPLEMENTAR, e-DJF1 p.112 de 11/04/2012) (destacou-se)

Tal entendimento não destoa das decisões do Superior Tribunal de Justiça igualmente no que diz respeito a ações civis públicas com obrigações de fazer visando a reparação de rodovias federais: “5. *As condições mínimas de segurança e trafegabilidade das rodovias são típicos interesses difusos.* (...) 6. *O Princípio da Separação dos Poderes não é mote – nem pode ser transformado em tal – para o esvaziamento da função judicial de controle da Administração*

*Pública, sobretudo quando estiverem em jogo a vida e a segurança das pessoas”* (REsp 959395/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 23/04/2009, DJe 24/09/2010).

## **B) DO NÃO CABIMENTO DE OBJEÇÕES ACERCA DA RESERVA DO POSSÍVEL E DA SEPARAÇÃO DE PODERES.**

Os direitos relacionados à segurança no trânsito refletem, conseqüentemente, em outros direitos como o de livre locomoção, propriedade, **integridade física e vida**, direitos fundamentais esses ligados ao mínimo existencial, que assim pode ser definido:

“é possível conceber o **mínimo existencial** como um instrumento jurídico de importante valor quando se trata de refrear a reserva do possível enquanto restrição aos direitos fundamentais sociais. Ainda que não seja o mais adequado considerá-lo como fator determinante da subjetividade (exigibilidade) dos direitos fundamentais sociais, é certo que diante da atuação da reserva do possível, atingindo desvantajosamente o âmbito de proteção da norma jusfundamental, e reduzindo a responsabilidade do Estado para com as prestações materiais normativamente previstas, **o mínimo existencial, compreendido como condições necessárias à sobrevivência do homem, e como núcleo essencial do direito fundamental no dado caso concreto, em relação direta com a dignidade da pessoa humana, erige-se, tal qual verdadeira muralha, que não poderá ser transposta, sob pena de comprometimento de todo o sistema constitucional, e da legitimidade do Estado Democrático de Direito**<sup>10</sup>.”

O Supremo Tribunal Federal já rechaçou a escusa da escassez de recursos como óbice à concretização dos direitos fundamentais, conferindo interpretação da cláusula da reserva do possível conforme a Constituição, *in verbis*:

ARGÜIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL. A QUESTÃO DA LEGITIMIDADE CONSTITUCIONAL DO CONTROLE E DA INTERVENÇÃO DO PODER JUDICIÁRIO EM TEMA DE IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, QUANDO CONFIGURADA HIPÓTESE DE ABUSIVIDADE GOVERNAMENTAL. DIMENSÃO POLÍTICA DA JURISDIÇÃO CONSTITUCIONAL ATRIBUÍDA AO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. INOPONIBILIDADE DO ARBÍTRIO ESTATAL À EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS SOCIAIS, ECONÔMICOS E CULTURAIS. CARÁTER RELATIVO DA LIBERDADE DE CONFORMAÇÃO DO LEGISLADOR. CONSIDERAÇÕES EM TORNO DA CLÁUSULA DA "RESERVA DO POSSÍVEL". NECESSIDADE DE PRESERVAÇÃO, EM FAVOR DOS INDIVÍDUOS, DA INTEGRIDADE E DA INTANGIBILIDADE DO NÚCLEO CONSUBSTANCIADOR DO "MÍNIMO EXISTENCIAL". VIABILIDADE INSTRUMENTAL DA ARGÜIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO NO PROCESSO DE CONCRETIZAÇÃO DAS LIBERDADES POSITIVAS (DIREITOS CONSTITUCIONAIS DE SEGUNDA GERAÇÃO). (...) É que a realização dos direitos econômicos, sociais e culturais - além de caracterizar-se pela gradualidade de seu processo de concretização - depende, em grande medida, de um inescapável vínculo financeiro subordinado às possibilidades orçamentárias do Estado, de tal modo que, comprovada, objetivamente, a incapacidade econômico financeira da pessoa estatal, desta não se poderá razoavelmente exigir, considerada a limitação material referida, a imediata efetivação do comando fundado no texto da Carta Política. Não se mostrará lícito, no entanto, ao Poder Público, em tal hipótese - mediante indevida manipulação de sua atividade financeira e/ou político-administrativa - criar obstáculo artificial que revele o ilegítimo, arbitrário e censurável propósito de fraudar, de frustrar e de inviabilizar o estabelecimento e a preservação, em favor da pessoa e dos cidadãos, de condições materiais mínimas de existência. **Cumpra advertir, desse modo, que a cláusula da "reserva do possível" - ressalvada a ocorrência de justo motivo objetivamente aferível - não pode ser invocada, pelo Estado, com a finalidade de exonerar-se do cumprimento de suas obrigações constitucionais, notadamente quando, dessa conduta governamental negativa, puder resultar nulificação ou, até mesmo, aniquilação de direitos constitucionais impregnados de um sentido de essencial fundamentalidade.** (ADPF 45 MC/DF – Informativo do STF n. 345).

Ademais, as normas constitucionais que disciplinam tais direitos exigem que sejam atendidos em primeiro plano, destinando-se os recursos públicos prioritariamente a essas

10OLSEN, Ana Carolina Lopes. *Direitos Fundamentais Sociais, efetividade frente a reserva do possível*. p. 333. Ed. Juruá.

finalidades, de modo que resta incabível alegar falta de recursos materiais no caso.

E, seja como for, é dever do Estado demonstrar a escassez de recursos para fazer frente a determinado serviço público, “cabendo-lhe o ônus de provar suficientemente – e não simplesmente alegar de maneira genérica – a impossibilidade de atendimento das prestações demandadas<sup>11</sup>”.

Além dessas garantias, verifica-se que a segurança no trânsito, prevista no art. 144, §10, da Constituição da República, também é disciplinada infraconstitucionalmente pela Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) que em seu art. 1º, § 2º, impõe aos órgãos e entidades componentes do **Sistema Nacional de Trânsito**, do qual o DNIT faz parte, o **dever** de adotar medidas destinadas a garantir o exercício do direito ao **trânsito seguro**:

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

§ 2 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, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (grifarmos)

Partindo dessas premissas conclui-se que o **direito à vida** está intimamente ligado ao direito à segurança, de forma que ao ser proporcionada segurança viária aos usuários, estar-se-á preservando outros direitos fundamentais como de integridade física e propriedade e consequentemente resguardando a dignidade humana.

Por tudo isso, deve haver a imediata retomada dos serviços afetos ao Contrato 00 00726/2014, uma vez que a alegação de insuficiência orçamentária não pode subsistir aqui, ainda mais quando se considera que já era contrato pactuado desde o ano de 2014, isto é, a Administração Pública bem tinha conhecimento dos serviços contínuos que estavam sendo executados e poderia ter feitos melhores escolhas alocativas, sem deixar faltar a verba necessária para as obras de restauração da BR-155.

Do mesmo modo, é imperioso o prosseguimento regular e a contento das obras relativas ao contrato 02 00236/2016 firmado com a J.M. TERRAPLENAGEM CONSTRUÇÕES LTDA, firmado há mais de 3 (três) anos, com sucessivas prorrogações (até o momento já foram feitos 8 (oito) termos aditivos) e com vultosa quantia de recurso público federal já liberado, o que não condiz com o estado atual de conservação/recuperação da rodovia.

Inegável, pois, a necessidade de aceleração das obras de recomposição/restauração/recuperação/reestruturação da via federal, sob pena de se validar a omissão das partes requeridas em relação às atuais condições de trafegabilidade da BR-155 no trecho Redenção – Marabá, pactuando-se com o aumento do já elevado número de acidentes na estrada.

#### **IV – DA TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA**

<sup>11</sup> NOVELINO, Marcelo. *Direito Constitucional*. 5ª ed., São Paulo: Método, 2011. p. 532.

É manifesta a presença dos requisitos para o deferimento da tutela provisória de urgência, nos moldes do art. 12 da Lei nº 7.347/85 e do art. 300 do Código de Processo Civil: probabilidade do direito e perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

A probabilidade do direito decorre não só da Lei 10.233/2001, que prevê as atribuições do DNIT, mas também da Lei 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e também da Lei 8.666/1993, art. 55, IV, dispositivo do qual se extrai que uma obra não pode seguir eternamente inacabada. Fica evidente também, por tudo quanto já foi exposto, bem como dos elementos de prova coligidos no Inquérito Civil nº 1.23.005.000266/2017-17 que instrui em a presente ação.

O perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo é igualmente evidente: não bastassem as conclusões feitas pela Polícia Rodoviária Federal relativas a **riscos à vida e segurança dos usuários**, as matérias jornalísticas em anexo apontam para a alarmante incidência de acidentes com vítimas fatais, o que tende a se agravar caso nenhuma medida célere e eficaz seja adotada. E, mais, a não adoção de medidas judiciais imediatamente pode contribuir para a permanência da situação caótica e excessivamente arriscada dos motoristas da BR-155, com a continuidade da ocorrência de acidentes evitáveis em razão dos problemas relatados.

Ressalte-se, mais uma vez, não haver espaço para que a Administração exerça qualquer juízo de conveniência, considerando seu dever de proteção em relação aos usuários da rodovia, e tampouco, de oportunidade, considerando a constatação de riscos iminentes.

Ante o exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL **requer** a expedição de mandado liminar determinando-se aos réus, solidariamente:

**1) a concessão liminar de tutela de urgência**, a fim de impor as seguintes **obrigações de fazer** aos réus:

**a)** elaboração urgente e imediata, em até 30 (trinta) dias (prazo máximo para entrega em juízo), de **relatório situacional/diagnóstico** (ou similar) das condições de trafegabilidade, conservação de infraestrutura e sinalização do trecho Redenção – Marabá da rodovia BR-155:

a.1) o citado diagnóstico deve ser acompanhado de **estudo técnico, elaborado por engenheiro com notável conhecimento e experiência no campo de engenharia de trânsito**, preferencialmente de fora dos quadros do DNIT, acerca das medidas técnicas necessárias e recomendáveis para aprimorar a segurança viária da BR-155 (trecho Redenção – Marabá), considerando o objeto dos contratos 02 00236/2016 e 00 00726/2014 e as condições atuais da via, o que deverá ser observado por ocasião da execução das obras.

**b)** comprovação da **retomada do Contrato 00 00726/2014** firmado com o Consórcio TAMASA-CIMCOP-CONCRESOLO no prazo de até 30 (trinta) dias ou, no caso de impossibilidade, a indicação das medidas necessárias para suprir a realização do objeto previsto no contrato em questão por outros meios possíveis que contemplem a completa recuperação da via;

**c)** adoção urgente e imediata, após a entrega em juízo do relatório diagnóstico (ou similar) citado no item “a”, de **todas as providências e reparos necessários à regularização das condições de trafegabilidade e realização de obras para reparação estrutural e restauração na BR-155 (trecho Redenção - Marabá e subtrecho Xinguara – Eldorado)**, corrigindo as irregularidades apontadas, do seguinte modo:

**c.1)** apresentação, no prazo máximo e improrrogável de até 30 (trinta) dias, de **cronograma<sup>12</sup> de recomposição/restauração/recuperação das obras** (de ambos os contratos: 02 00236/2016 e 00 00726/2014) que contemple a previsão de término improrrogável das obras, com indicação das previsões de medição e pagamento e plano concreto de trabalho contemplando, inclusive, possibilidade de reformulação do cronograma hoje existente (já que o primeiro contrato vigora desde 2014 e as condições da via ainda se encontram em péssimo estado de conservação e trafegabilidade) e previsão de liberação de novos recursos.

**c.2)** o cronograma a ser apresentado, indicado no item anterior, não poderá contemplar o início da execução das obras em prazo superior a 60 (sessenta) dias da apresentação do cronograma em juízo.

**d)** apresentação em juízo, bimestralmente, dos comprovantes de medição e de pagamento e dos relatórios de fiscalização (com fotografias), prazo este a contar do início da execução das obras, conforme cronograma a ser apresentado.

**e)** apresentação em juízo, a qualquer tempo, de qualquer aditivo ou outra modificação ocorrida nos contratos.

Requer, também, seja imposta à Uniao, também em caráter liminar, a obrigação de dotar o DNIT com os recursos necessários ao cumprimento das obrigações acima, de forma urgente, especialmente em relação ao Contrato 00 00726/2014 (atualmente paralisado), considerando, inclusive, a informação trazida pelo DNIT (e já consignada linhas atrás) no sentido de que *"devido ao fato de o contrato 726/2014 estar paralisado e sem recursos para a retomada das obras, hoje, no lote 02 da BR-155/PA (Xinguara – Eldorado dos Carajás), o DNIT dispõe apenas do contrato 236/2016 para a manutenção da trafegabilidade do pavimento. Ocorre que,*

12 Com indicações claras acerca da adequada retomada, execução e conclusão das obras.



*por ser contrato voltado à manutenção/conservação, o mesmo não possui quantidades de serviços suficientes para a recuperação total do lote".*

Ainda, requer a fixação de multa mínima diária para o caso de descumprimento de quaisquer dos itens supra, no valor de R\$ 10.000,00.

## **V – DOS PEDIDOS**

Pelos motivos fáticos e jurídicos aduzidos, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** requer:

**1) a concessão liminar de tutela de urgência**, a fim de impor as seguintes **obrigações** aos réus:

**a)** elaboração urgente e imediata, em até 30 (trinta) dias (prazo máximo para entrega em juízo), de **relatório situacional/diagnóstico** (ou similar) das condições de trafegabilidade, conservação de infraestrutura e sinalização do trecho Redenção – Marabá da rodovia BR-155:

a.1) o citado diagnóstico deve ser acompanhado de **estudo técnico, elaborado por engenheiro com notável conhecimento e experiência no campo de engenharia de trânsito**, preferencialmente de fora dos quadros do DNIT, acerca das medidas técnicas necessárias e recomendáveis para aprimorar a segurança viária da BR-155 (trecho Redenção – Marabá), considerando o objeto dos contratos 02 00236/2016 e 00 00726/2014 e as condições atuais da via, o que deverá ser observado por ocasião da execução das obras.

**b)** comprovação da **retomada do Contrato 00 00726/2014** firmado com o Consórcio TAMASA-CIMCOP-CONCRESOLO no prazo de até 30 (trinta) dias ou, no caso de impossibilidade, a indicação das medidas necessárias para suprir a realização do objeto previsto no contrato em questão por outros meios possíveis que contemplem a completa recuperação da via;

**c)** adoção urgente e imediata, após a entrega em juízo do relatório diagnóstico (ou similar) citado no item “a”, de **todas as providências e reparos necessários à regularização das condições de trafegabilidade e realização de obras para reparação estrutural e restauração na BR-155 (trecho Redenção - Marabá e subtrecho Xinguara – Eldorado)**, corrigindo as irregularidades apontadas, do seguinte modo:

**c.1)** apresentação, no prazo máximo e improrrogável de até 30 (trinta) dias, de **cronograma de recomposição/restauração/recuperação das obras** (de ambos os contratos: 02 00236/2016 e 00 00726/2014) que contemple a previsão de término improrrogável das obras, com indicação das previsões de medição e pagamento e plano concreto de trabalho contemplando, inclusive,

possibilidade de reformulação do cronograma hoje existente (já que o primeiro contrato vigora desde 2014 e as condições da via ainda se encontram em péssimo estado de conservação e trafegabilidade) e previsão de liberação de novos recursos.

**c.2)** o cronograma a ser apresentado, indicado no item anterior, não poderá contemplar o início da execução das obras em prazo superior a 60 (sessenta) dias da apresentação do cronograma em juízo.

**d)** apresentação em juízo, bimestralmente, dos comprovantes de medição e de pagamento e dos relatórios de fiscalização (com fotografias), prazo este a contar do início da execução das obras, conforme cronograma a ser apresentado.

**e)** apresentação em juízo, a qualquer tempo, de qualquer aditivo ou outra modificação ocorrida nos contratos

**f)** Imposição à União da obrigação de dotar o DNIT com os recursos necessários ao cumprimento das obrigações acima, de forma urgente, especialmente em relação ao Contrato 00 00726/2014 (atualmente paralisado).

**g)** Fixação de multa mínima diária para o caso de descumprimento de quaisquer dos itens supra, no valor de R\$ 10.000,00.

**2) a citação** dos demandados para que compareçam a **audiência de conciliação** a ser designada pelo juízo federal, nos termos do art. 334 do CPC, com a máxima urgência possível, devendo a parte ré, acaso possua interesse na resolução autocompositiva do litígio, comparecer em audiência com propostas concretas para a solução do problema (ex. estabelecimento de medidas específicas para o prosseguimento de ambos os contratos, com prazos de execução das obras estipulados, inclusive com possibilidade de reformulação do cronograma hoje existente, datas para as medições e liberações de novos recursos, data concreta e improrrogável para a finalização dos serviços e outros);

**3) em não havendo conciliação, a concessão de prazo** para que os demandados **apresentem defesa, sob pena de revelia**, nos termos dos arts. 344 e seguintes do CPC;

**4) a produção** de todos os meios de prova admitidos, notadamente inspeção judicial (se assim esse juízo entender conveniente), pericial, testemunhal e a documental, desde já apresentando os

documentos que instruíram o Inquérito Civil nº 1.23.005.000266/2017-17.

5) a confirmação da tutela de urgência e a condenação dos requeridos nas obrigações já indicadas relativas à **recomposição/restauração/recuperação/reestruturação** do trecho Redenção - Marabá da Rodovia BR-155.

Requer a isenção de custas e demais emolumentos, nos termos legais.

Dá-se à causa o valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Termos em que pede deferimento.

Redenção-PA, 06 de novembro de 2019.

*(assinado eletronicamente)*

**ISADORA CHAVES CARVALHO**  
Procuradora da República