

# Superior Tribunal de Justiça

**AgRg na SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA Nº 2.152 - RS  
(2016/0133267-8)**

**RELATORA** : **MINISTRA PRESIDENTE DO STJ**  
**AGRAVANTE** : ALL - AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA SUL S.A  
**ADVOGADOS** : CÂNDIDO DA SILVA DINAMARCO - SP102090  
MAURÍCIO GIANNICO - SP172514  
SAMUEL MEZZALIRA E OUTRO(S) - SP257984  
STEFANI LUTTI HUMMEL - SP330355  
**REQUERIDO** : TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 4A REGIÃO  
**INTERES.** : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

## DECISÃO

Vistos, etc.

Trata-se de agravo regimental interposto por ALL - AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA SUL S.A. contra decisão proferida pelo então Presidente desta Corte, Ministro Francisco Falcão, que indeferiu o pedido de suspensão de liminar formulado nos presentes autos às fls. 1-22.

Originariamente, o Ministério Público Federal ajuizou ação civil pública que tramita perante o Juízo Federal da 1.<sup>a</sup> Vara da Subseção Judiciária de Cruz Alta/RS em que constam como réus a União, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Concessionária de serviços públicos ora Requerente (ALL).

Na inicial daquele feito, o *Parquet* requereu ao Magistrado Singular o deferimento dos seguintes pedidos de antecipação de tutela relacionados ao funcionamento da malha ferroviária de Cruz Alta/RS: *a*) sobrestamento das ações de reintegração de posse ajuizadas pela ALL naquele Juízo ou, ao menos, que fosse garantida a oportunidade do MPF de manifestar-se nelas; *b*) realização de estudos de mapeamento e georreferenciamento para esclarecer precisamente os limites da área de domínio ferroviário no perímetro urbano de Cruz Alta; *c*) elaboração de estudo de viabilidade econômica, técnica e ambiental para a construção de um desvio para afastar a ferrovia da área de grande concentração urbana; *d*) proibição de tráfego de composições em passagens de nível em determinados horários dos dias úteis; e *e*) a interrupção do trânsito de trens e utilização de quaisquer sinais sonoros durante a noite.

Em 10 de fevereiro de 2016, o Juiz Federal proferiu decisão na qual não suspendeu a tramitação das ações de reintegração, mas permitiu ao *Parquet* obter vista dos

# Superior Tribunal de Justiça

respectivos autos. Ainda, impôs à Empresa Requerente a obrigação de promover estudos para a construção do contorno ferroviário.

Quanto ao funcionamento da ferrovia, determinou a interrupção de quaisquer manobras das composições que causem a interrupção do trânsito de veículos e pedestres na área urbana de Cruz Alta nos períodos de 7h às 8h30min, 11h30min às 12h30min, 13h às 14h, e 17h às 19h, entre as segundas e sextas-feiras, e de 11h30min às 13h, nos sábados.

A parte dispositiva dessa decisão de primeira instância restou assim consignada (fl. 105):

*"3.2.4. Em razão do exposto, indefiro o pedido principal formulado no item "2)" da petição inicial, ressalvando a possibilidade, sempre presente, de o Ministério Público Federal intervir nos casos que entende necessário, em atenção ao pedido alternativo. Assim, a Secretaria deve oportunizar, caso ainda não o tenha feito, vista dos autos das reintegrações, tanto quanto possível, ao MPF.*

*3.3.5. [...] com relação ao pedido do item "3.1)", defiro em parte, no sentido de determinar à ALL que promova o estudo que vem sendo realizado em relação ao CEJUSCON/RS, ao que tenho notícia em Santa Maria/RS, também nesta cidade de Cruz Alta, devendo, num primeiro momento, indicar a efetiva situação dos trabalhos, com indicação do andamento e previsão de conclusão, para que o juízo, na sequência, estabeleça os critérios temporais do cumprimento.*

*3.4.3. [...] indefiro o pedido formulado no item "3.2)", por ora. A fim de melhor esclarecer a questão, com base no art. 130 do Código de Processo Civil, determino seja oficiado à Valec, solicitando informações atualizadas acerca do projeto Ferrovia Norte-Sul, especialmente quanto ao trecho de Chapecó/SC a Rio Grande/RS, a fim de esclarecer se há previsão de contemplar o Município de Cruz Alta/RS. Encaminhe-se cópia do ofício encartado ao Inquérito Civil (E3, PROCADM13, p. 11/12), como referência. Esclarece-se, outrossim, que no site consta informação de que o estudo correlato estaria concluído em julho de 2015, já decorrido, parecendo ao juízo ser possível dar informações mais atuais e concretas.*

*3.5.17. [...] defiro os pedidos dos itens "3.3.1)" e "3.3.2)" para determinar: (a) a interrupção de manobras (de montagem, desmontagem e realocação de trens nos pátios) envolvendo a entrada de composições em passagens de nível (que interrompem o trânsito de veículos e pedestres nas passagens de nível rodo-ferroviários do perímetro urbano do município de Cruz Alta/RS), em dias úteis, no período de segundas às sextas, das 7h às 8h30min, das 11h30min às 12h30min, das 13h às 14h, das 17h às 19h e, aos sábados, das 11h30min às 13h; (b) a interrupção do tráfego de trens e de quaisquer atividades que envolvam o acionamento de seus sinais sonoros ou engate/desengate de composições, durante o período noturno - das 22h às 7h. Para o cumprimento deste item, considerando as consequências que acarreta, entendo razoável fixar o prazo de 15 dias."*

# Superior Tribunal de Justiça

A Concessionária do serviço público, então, interpôs agravo de instrumento. No dia 25 de fevereiro de 2016, o Desembargador-Relator deferiu parcialmente os pedidos urgentes formulados, tão somente para sustar os efeitos da decisão de primeira instância na parte que determinou à ALL que realize estudos de mapeamento e georreferenciamento. Todavia, na mesma decisão, com relação ao acionamento das buzinas dos trens, conferiu à Empresa Agravante o prazo de 90 dias para adequá-las ao nível máximo permitido pela Resolução do CONAMA n.º 01/90, **ou** a consumir formas alternativas para garantir a segurança das travessias, como construir cancelas. Confira-se o seguinte trecho do ato de segundo grau, objeto do presente requerimento (fls. 06-07):

***"Nesse passo, então, andou bem a decisão agravada ao determinar a necessidade de restringir os horários para o acionamento dos sinais sonoros (buzina) nos trens.***

*Observo, todavia, que a fim de evitar a ocorrência de possíveis acidentes por conta da ausência de tal sinalização, impõe-se dilatar o prazo para vigência de tal proibição, a fim de permitir que a demandada, ora agravante, tenha um prazo razoável à adoção de medidas alternativas, como aquelas sugeridas alhures, que possam garantir a continuidade do serviço sem representar ameaça à segurança e bem-estar da população. Neste particular, aliás, fica consignado que se caso a redução do sinal sonoro aos limites estabelecidos na Resolução do CONAMA n.º 01/90 representar ineficiência do sistema - o apito do trem alertando a aproximação - como medida de segurança, a demandada deve necessariamente adotar uma medida alternativa, como a instalação de cancelas.*

***Fica concedido, assim, o prazo de 90 (noventa) dias para que a ALL adote medidas corretivas e/ou substitutivas ao sinal sonoro ora emitido pela buzina dos trens.***

*Por fim, no tocante à determinação de realização de estudos no sentido de mapear e georreferenciar a faixa de domínio, tenho que razão assiste à agravante. É que, não obstante louvável a iniciativa do douto magistrado que preside o feito, no intuito claro de buscar uma solução definitiva para as diversas questões envolvidas na lide, com um debate amplo, é preciso não olvidar que a ALL, como mera concessionária do sistema de transporte ferroviário, parece não gozar de autonomia suficiente para realizar, sozinha, um estudo com tamanha envergadura. Não parece razoável, enfim, impor à demandada, em sede de liminar, o ônus de realizar tais estudos que podem, efetivamente, tornarem-se inócuos.*

*Ante o exposto, defiro parcialmente o pedido de efeito suspensivo para obstar os efeitos da decisão agravada na parte em que determina a realização de estudos com vista ao mapeamento e georreferenciamento da faixa de domínio e impõe limitação de horário para a realização de manobras e o tráfego de trens no Município de Cruz Alta/RS. **No que diz respeito à sinalização sonora, fica concedido o prazo de 90 dias para que a agravante adote medidas de adequação ao nível máximo permitido pela Resolução do CONAMA n.º 01/90 ou efetive medidas alternativas de segurança das***

# Superior Tribunal de Justiça

*passagens, tais como a implantação de cancelas.*" (destaquei)

O ato monocrático do Desembargador-Relator foi mantido pela 4.<sup>a</sup> Turma do Tribunal Regional Federal da 4.<sup>a</sup> Região, no julgamento do agravo ocorrido em 24 de agosto de 2016.

Na exordial do presente feito, a Requerente formulou pedido para que a Presidência desta Corte impedisse a execução da determinação relativa à adequação do volume das buzinas ou adotasse as medidas alternativas de passagens. A pretensão foi indeferida pelo Ministro Francisco Falcão sob o fundamento, em síntese, de que o pedido suspensivo não pode ser manejado como sucedâneo recursal (fls. 4041-4044) e porque a argumentação referia-se, essencialmente, ao mérito da ação civil pública. Essa é a decisão objeto do presente agravo.

Em suas razões, a ora Agravante alega existir **grave risco de lesão à segurança pública** ao se impedir a utilização de alerta sonoro, pois a mera construção de barreiras tem serventia tão somente para evitar colisões entre trens e veículos automotores. Discorre que cada um dos mecanismos tem finalidades distintas, e que **na prevenção de atropelamentos de pedestres as cancelas tem baixíssima eficiência, pois não alertam as pessoas da mesma forma que o som da buzina**. Sustenta que nas zonas urbanas, especialmente quando a visibilidade diminui, como nos períodos noturnos, a possibilidade de atropelamento de pessoas é notadamente potencializada.

Tece ainda considerações acerca da inaplicabilidade da Resolução do CONAMA n.º 01/90 para limitar o nível de ruídos na atividade econômica da Empresa Agravante, e que não compete ao Judiciário imiscuir-se em questões técnicas relativas ao regramento dos mecanismos de seguranças das ferrovias – tarefa exclusiva do Poder Executivo.

Ao final, pugna para que a decisão monocrática de fls. 4041-4044 seja reconsiderada ou integralmente reformada pela Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça, tanto para afastar a limitação ao acionamento de sinais sonoros pela Concessionária de serviços públicos, como a determinação de que sejam adotados meios alternativos de segurança nos cruzamentos das linhas férreas com rodovias.

É o relatório. Decido.

O deferimento de pretensão suspensiva é condicionado à ocorrência de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas. Por isso, nas razões do pedido,

# Superior Tribunal de Justiça

deve restar indicado, de forma inequívoca, que a manutenção dos efeitos da medida judicial que se busca suspender viola diretamente um dos bens jurídicos acima referidos.

Vale ressaltar, ainda, que a via da suspensão deve ser manejada nas hipóteses em que o Judiciário promove alteração no *status quo ante* em prejuízo do poder público. Nesse sentido, cite-se o escólio de Marcelo Abelha Rodrigues:

*"Tal instituto foi criado como meio processual para que o Poder Público, na condição de réu, possa dele valer-se para impedir que uma decisão judicial, provisoriamente executada, tenha eficácia que cause risco de lesão a determinado interesse público. Por isso, a finalidade do instituto é amoldar a eficácia executiva de uma decisão proferida contra o Poder Público, para que se mantenha de pé e intacta uma situação jurídica anterior ao processo."* (in **Suspensão de Segurança - Sustação da eficácia de decisão judicial proferida contra o Poder Público** – 3.<sup>a</sup> ed., revista, atualizada e ampliada, RT, São Paulo, 2010, p. 146.)

Tal situação ocorre na espécie, pois no presente incidente de suspensão a Empresa Requerente pretende o restabelecimento da conjuntura pretérita, alterada judicialmente, e aponta a ocorrência de grave violação de bens jurídicos tutelados pela legislação de regência, notadamente a segurança pública.

Registre-se, ainda, que a via da suspensão já foi considerada adequada, pela Presidência do Superior Tribunal de Justiça, para dirimir controvérsia semelhante, conforme decisão monocrática proferida nos autos da SLS 1.725/MG, Rel. Min. FELIX FISCHER (DJe de 01/03/13).

Assim, a decisão agravada deve ser reconsiderada, para que as alegações ventiladas pela Concessionária de serviços públicos sejam devidamente analisadas.

Passo, assim, a reapreciar o feito.

Identifico que a controvérsia dos autos contrapõe, notadamente, dois dos bens jurídicos que podem ser tutelados por pedidos suspensivos: **a necessidade de se garantir a ordem pública, de um lado, e a segurança, de outro.**

Explico. O Ministério Público Federal, na ação pública ajuizada na origem, articula sua pretensão fundamentalmente para solucionar o problema de poluição sonora de munícipes atingidos pelos ruídos ocasionados pelo tráfego férreo na zona urbana de Cruz Alta/RS, além das dificuldades de trânsito acarretadas. Isso, sem dúvidas, pode ser identificado com o conceito de *ordem pública*. Menor dificuldade é a de relacionar o pedido da Empresa Requerente para utilizar buzinas, visando a evitar atropelamentos, com a noção

# Superior Tribunal de Justiça

de segurança .

Numa compreensão mais ampla, pode-se dizer que ocorre na espécie situação de oposição entre duas garantias constitucionais: a inviolabilidade do direito à segurança, prevista no *caput* do art. 5.º da Constituição da República, e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, constante no art. 225, *caput*, também do Texto Constitucional.

Dessa forma, constatado o conflito entre direitos fundamentais, somado ao fato de que os valores jurídicos que podem ser tutelados por pedidos suspensivos tem conceituação vaga, reputo ocorrer na hipótese especial dever de proferir motivação que demonstre não haver discricionariedade judicial, em atenção ao que alertou o Ministro Eros Grau, no voto que proferiu no julgamento da ADPF 101/DF, pelo Supremo Tribunal Federal:

*"Juízes, especialmente os chamados juízes constitucionais, lançam mão intensamente da técnica da ponderação entre princípios quando diante do que a doutrina qualifica como conflito entre direitos fundamentais. Como contudo inexistente, no sistema jurídico, qualquer regra ou princípio a orientá-los a propósito de qual dos princípios, no conflito entre eles, deve ser privilegiado, essa técnica é praticada à margem do sistema, subjetivamente, de modo discricionário, perigosamente. A opção por um ou outro é determinada subjetivamente, a partir das pré-compreensões de cada juiz, no quadro de determinadas ideologias. Ou adotam conscientemente certa posição jurídico-teórica, ou atuam à mercê dos que detém o poder e do espírito do seu tempo, inconscientes dos efeitos de suas decisões, em uma espécie de "vão cego", na expressão de RÜTHERS. Em ambos os casos essas escolhas são perigosas."* (ADPF 101/DF, Rel. Min. CÁRMEN LÚCIA, Tribunal Pleno, julgado em 24/06/2009, DJe de 01/06/2012.)

E, para esclarecer que na presente decisão não se está a proferir mero juízo subjetivo, inicialmente destaco ser indiscutível que o trânsito de composições na área urbana de Cruz Alta/RS acarreta profundo desassossego à população atingida. Contudo, reputo que as medidas de restrição à passagem dos trens nos períodos de 7h às 8h30min, 11h30min às 12h30min, 13h às 14h, e 17h às 19h, entre as segundas e sextas-feiras, e de 11h30min às 13h, nos sábados, asseguram uma mínima efetividade do direito ao meio ambiente equilibrado (bem como a outras garantias como a saúde e ordem públicas) – ao menos até que se profira decisão definitiva nos autos da ação civil pública.

Já quanto à alegação da Empresa Recorrente de que há risco à segurança, entendo que, nos horários em que o trânsito de composições na área urbana está desimpedido, deve-se permitir o **normal** acionamento da sinalização sonora dos trens, pois a ALL demonstrou concretamente que a utilização do mecanismo é essencial para evitar acidentes na

# Superior Tribunal de Justiça

malha férrea, especialmente os que envolvem pedestres, e em horários de menor visibilidade.

A Agravante narra ainda que, "*para ser audível e adequadamente identificado como um aviso sonoro de uma composição ferroviária, o nível de som da buzina deve se sobrepor ao nível médio de ruídos sonoros do tráfego urbano, que usualmente varia entre 80 e 90 decibéis*" (fl. 559).

Tal esclarecimento não constitui mera alegação sem fundamento. É assertiva que se conclui notadamente do que prevê o Título 49, Parte 222 (Uso de buzinas de locomotivas em cruzamentos entre rodovias e ferrovias públicas – *Use of locomotive horns at public highway-rail grade crossings*) do Código Federal de Regulações dos Estados Unidos da América (*Code of Federal Regulations – CFR*), dispositivo que a Concessionária, em suas razões, traduziu nos seguintes termos (fls. 559-560):

*"A buzina da locomotiva deve ser soada ao se aproximar e entrar em cada passagem de nível. O nível de som da buzina deve ser de no mínimo 96 dB (A) e não mais alto do que 110 dB (A) medida 100 metros na frente da locomotiva e 15 pés acima do nível da via (trilho). Todas as locomotivas devem soar a buzina na sequência padrão de dois silvos longos, um curto, e um longo de pelo menos 15 segundos, mas não mais de 20 segundos antes de chegar à passagem de nível, no entanto, em nenhum caso, a buzina deve ser soada mais de 1/4 de milha antes da travessia."* (grifei)

Comprovou a Concessionária, ainda, que "*as cancelas apresentam baixíssima eficiência na prevenção de atropelamentos, algo que só pode ser prevenido com o acionamento da buzina*" (fl. 564), ao consignar o que se segue (fl. 564):

*"Estudos já constatarem que quando se utiliza a cancela na passagem de nível a população tende a não dar a devida atenção para a sinalização passiva existente, como a placa: **PARE, OLHE, ESCUTE**, e deixa de respeitar as regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro ao efetuar a travessia. Ou seja, na prática, as pessoas acabam condicionando a possibilidade de atravessar a linha férrea apenas à verificação de a cancela estar abaixada ou levantada. Porém, se por qualquer motivo a cancela não estiver funcionando, ainda que por um pequeno lapso temporal, as pessoas, que já estão acostumadas a apenas parar quando a cancela está abaixada, tenderão a pensar que podem passar tranquilamente, se expondo a enorme perigo.*

*Por essa razão, a sinalização passiva ou ativa sem barreira com o uso das placas de alerta e da pintura do asfalto, e o emprego de sinais sonoros tem se mostrado a medida mais eficaz para prevenir acidentes.*

*PARE, OLHE, ESCUTE é o pilar de toda a sinalização de segurança de travessias de cruzamentos ferroviários, objeto de campanhas de prevenção de acidentes feitas há décadas no Brasil e no mundo.*

*Nada justifica, portanto, que de modo abrupto a R. decisão liminar*

# Superior Tribunal de Justiça

*diga que as pessoas não precisam mais ESCUTAR o trem, uma vez que ele será obrigado a deixar de utilizar o sinal sonoro de aviso."*

Todas essas circunstâncias levam-me a concluir pela procedência da pretensão da Empresa Requerente, ora Agravante, que, além de demonstrar precisamente a configuração de risco à segurança pública, visa, com a permissão de acionar as buzinas das locomotivas, **a tornar efetiva sua obrigação de proteger os cidadãos – cabendo lembrar, no ponto, também ser tarefa do Estado atuar para tornar efetivos e concretos os direitos fundamentais, no que se insere o dever de evitar riscos.** É o que esclareceu o Ministro Gilmar Mendes no voto que proferiu em julgamento ocorrido no Supremo Tribunal Federal, do qual reproduzo os seguintes trechos:

*"Assim, ainda que não se reconheça, em todos os casos, uma pretensão subjetiva contra o Estado, tem-se, inequivocamente, a identificação de um dever deste de tomar todas as providências necessárias para a realização ou concretização dos direitos fundamentais .*

*Os direitos fundamentais não podem ser considerados apenas como proibições de intervenção (Eingriffsverbote), expressando também um postulado de proteção (Schutzgebote). Utilizando-se da expressão de Canaris, pode-se dizer que os direitos fundamentais expressam não apenas uma proibição do excesso (Übermassverbote), mas também podem ser traduzidos como proibições de proteção insuficiente ou imperativos de tutela (Untermassverbote).*

*Nos termos da doutrina e com base na jurisprudência da Corte Constitucional alemã, pode-se estabelecer a seguinte classificação do dever de proteção:*

*a) dever de proibição (Verbotspflicht), consistente no dever de se proibir uma determinada conduta;*

*b) dever de segurança (Sicherheitspflicht), que impõe ao Estado o dever de proteger o indivíduo contra ataques de terceiros mediante a adoção de medidas diversas;*

*c) dever de evitar riscos (Risikopflicht), que autoriza o Estado a atuar com o objetivo de evitar riscos para o cidadão em geral mediante a adoção de medidas de proteção ou de prevenção especialmente em relação ao desenvolvimento técnico ou tecnológico.*

*Discutiu-se intensamente se haveria um direito subjetivo à observância do dever de proteção ou, em outros termos, se haveria um direito fundamental à proteção. A Corte Constitucional acabou por reconhecer esse direito, enfatizando que a não-observância de um dever de proteção corresponde a uma lesão do direito fundamental previsto no art. 2, II, da Lei Fundamental." (ADI 3510, Rel. Min. AYRES BRITTO, Tribunal Pleno, julgado em 29/05/2008, DJe de 27/05/2010 – destaquei)*

No mais, em controvérsia semelhante já referida acima (SLS 1.725/MG),

# Superior Tribunal de Justiça

cumprir reproduzir os seguintes motivos consignados em decisão monocrática proferida pelo então Presidente desta Corte, Ministro Felix Fischer, *in verbis* :

*"Verifica-se, **na hipótese**, que o que se busca com o presente pedido é possibilitar à requerente a continuação de suas operações ferroviárias na Comarca de Cataguases/MG, utilizando-se dos sinais sonoros de advertência de acordo com os padrões de segurança impostos pelo Regulamento de Operação Ferroviária e Contratos de Concessão e Arrendamento aos quais estaria obrigada, em detrimento da legislação que dispõe sobre os limites de ruído em horário noturno.*

*Observo, **in casu**, a configuração de verdadeiro conflito entre dois importantes valores e mercedores de tutela protetiva, quais sejam, a segurança dos transeuntes em linha férrea que demanda a advertência da passagem das locomotivas a fim de prevenir a ocorrência de acidentes, e o direito dos cidadãos ao descanso e repouso noturno em áreas próximas à ferrovia, sem serem incomodados pela poluição sonora produzida pelos sinais de advertência.*

*Diante de tal quadro, faz-se necessária, portanto, a realização de ponderação entre os valores trazidos na presente controvérsia e anteriormente mencionados.*

*Neste sentido, entendo que merece guarida a legislação que prevê limites de ruído em áreas urbanas residenciais, especialmente no horário noturno, para privilegiar a defesa de um meio ambiente equilibrado e sem poluição sonora, e conseqüentemente, a proteção da tranquilidade pública e da qualidade de vida dos cidadãos.*

***Entretanto**, a meu ver, **no presente caso**, merece maior proteção e assume maior relevância a **segurança na operação de linhas férreas em área urbana, a fim de prevenir a ocorrência de acidentes. E tal segurança, pelo menos ao que consta dos autos, no presente momento, apenas mostra-se eficiente em virtude da emissão de sinais sonoros como buzinas, sinos e apitos, alertando pedestres e motoristas da passagem da locomotiva.***

*Desta forma, tenho que a **supressão de tais sinais, sem um estudo mais aprofundado e um prazo mais dilatado para adequação da operação das linhas férreas em áreas urbanas, a fim de compatibilizar a operação com a legislação ambiental de emissão de ruídos, revela um potencial e grave risco, no caso, de lesão à segurança pública, consubstanciada na possibilidade de ocorrência de sérios acidentes envolvendo os transeuntes da ferrovia, notadamente em áreas de passagem de nível (cruzamento da linha férrea com as rodovias).*** " (DJe de 01/03/13 – sublinhei).

Cite-se, ainda, o que assentou o Ministro Humberto Martins, também em decisão monocrática, proferida em recurso de sua relatoria:

*"[...] o caso dos autos traz um conflito entre dois valores passíveis de proteção jurídica e de ponderação: (I) a segurança das pessoas que transitam pela linha férrea, a qual requer a advertência sonora dos trens (buzinas, apitos e outros sinais sonoros) como meio de prevenção de acidentes; e (II) o descanso e o repouso, sobretudo noturno, dos moradores*

# Superior Tribunal de Justiça

## **das cercanias da linha férrea.**

*Logo, é relevante a lei complementar municipal que estipula limites de ruído em áreas urbanas residenciais, em particular no horário noturno, visando a um meio ambiente equilibrado, que reflita na qualidade de vida dos munícipes; porém, mais relevante é a segurança dos transeuntes nas mediações de linhas férreas, coadjuvada por equipamentos como buzinas, apitos e demais sinais sonoros, como prevenção de acidentes no momento da passagem das locomotivas ou no ponto de cruzamento das linhas." (REsp 1.418.187/MG, DJe de 03/02/2014 – destaquei.)*

Ante o exposto, reconsidero a decisão de fls. 4041-4044 e DEFIRO o pedido suspensivo para afastar os efeitos da decisão proferida nos autos do agravo de instrumento n.º 5008069-25.2016.4.04.0000/TRF-4, na parte que impõe a "*adequação dos níveis de buzina e imposição de medidas alternativas de segurança das passagens*" (fl. 22 e fl. 4071), até o trânsito em julgado da decisão de mérito na ação principal (§ 9.º do art. 4.º da Lei n.º 8.437/1992).

Comunique-se, com urgência.

Publique-se. Intimem-se.

Brasília – DF, 14 de setembro de 2016.

MINISTRA LAURITA VAZ  
Presidente