



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
4ª Promotoria de Tutela Coletiva do Meio Ambiente
e Patrimônio Cultural da Capital
Rua Rodrigo Silva, 26 – 7º andar – Castelo/RJ
Tel. 2240-2095

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA ____ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA DA
COMARCA DA CAPITAL DO RIO DE JANEIRO**

Ref.: Inquérito civil nº. MA 9763

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO RIO DE JANEIRO**, (CGC nº 28.305.936.0001-40), pelo Promotor de Justiça que ao final subscreve, com fundamento no artigo 129, inciso III da Constituição da República e artigo 1º, inciso I da Lei 7347/85, vem promover a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA
com pedido LIMINAR

em face de:

1) **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 02.735.385/0001-60, com sede Rua da América, nº 210, Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ;

2) **ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, pessoa jurídica de direito público, inscrita no CNPJ sob o nº 42.498.600/0001-71, com sede na Rua Pinheiro Machado, s/n, Palácio Guanabara, Laranjeiras, CEP: 22.231-901, Rio de Janeiro/RJ;

3) **MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO**, pessoa jurídica de direito público, CGC/MF nº 042.498.733/0001-48, com sede na Rua Afonso Cavalcanti, nº 455, Centro, Rio de Janeiro/RJ.

pelas razões de fato e de direito adiante expostas:

I – DA LEGITIMIDADE *AD CAUSAM* DO MINISTÉRIO PÚBLICO

Ao propor a presente ação civil pública, o **MINISTÉRIO PÚBLICO** age em defesa do meio ambiente, em especial da fauna silvestre e doméstica, atingida pelo seguinte fato danoso: omissão dos réus na prevenção e reparação de acidentes envolvendo animais nos ramais ferroviários operados pela empresa Supervia, na Cidade do Rio de Janeiro.

Portanto, esta ação civil pública tem dupla finalidade, ambas relacionadas à defesa do meio ambiente:

- 1) **A imediata realização de medidas eficazes e suficientes para prevenir e remediar novos acidentes envolvendo animais nos ramais ferroviários existentes no Município do Rio de Janeiro.**
- 2) **A reparação dos danos já consumados e daqueles que ainda venham a ser consumados no curso desta ação, em razão de acidentes que atinjam animais nos ramais ferroviários existentes no Município do Rio de Janeiro.**

A Constituição da República atribui ao **MINISTÉRIO PÚBLICO**, em seu artigo 127, a missão institucional de operar em defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e direitos individuais indisponíveis.

Ademais, o artigo 129, inciso III da Constituição da República autoriza o *Parquet* a promover, através do inquérito civil e da ação civil pública, a proteção do meio ambiente, bem de uso comum do povo e essencial à qualidade de vida, do patrimônio público e de outros interesses difusos e coletivos.

A Lei 7.347/85, que disciplina a matéria de ação civil pública, fixa no seu artigo 1º, incisos I e IV, o cabimento da ação civil pública para responsabilização dos danos ao meio ambiente e a qualquer outro interesse difuso ou coletivo.

Da mesma forma, a Lei 8.625/93 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público) prevê em seu artigo 25, inciso IV, alínea “a”, a prerrogativa de promover tanto o inquérito civil como a ação civil pública para a proteção, prevenção e reparação dos danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, dentre outros interesses difusos, coletivos e individuais indisponíveis e homogêneos.

No caso em tela, além do meio ambiente, busca-se tutelar a proteção à fauna, abrangendo animais silvestres e animais domésticos que eventualmente são atingidos por acidentes ocorridos nos ramais ferroviários operados pela empresa Supervia na cidade do Rio de Janeiro.

Resta clara, portanto, a legitimidade do **MINISTÉRIO PÚBLICO** para a propositura da presente ação civil pública.

II - DOS FATOS

Em outubro de 2023, foi instaurado o Inquérito Civil MA 9763 (DOC. 01 em anexo – íntegra dos autos), a partir de denúncia dirigida a esta Promotoria pela Sra. Roberta Lemgruber Boechat Rodrigues, que relatou omissão no dever de socorro e de prestar atendimento veterinário aos animais domésticos acidentados na via férrea, operada pela empresa Concessionária SuperVia, na cidade do Rio de Janeiro.

A representação foi instruída com relato detalhado e comprovado com fotografias de dois animais vitimados por atropelamentos na linha férrea. Os acidentes denunciados ocorreram em ocasiões diferentes, porém, em datas próximas. O primeiro acidente foi assim relatado pela denunciante:

“(…) no dia **3 de agosto de 2022**, esta notificante recebeu, por volta das 11h40 da manhã, o pedido de ajuda da Senhora Rose, cujo áudio poderei ceder a este Parquet, relatando que havia **um gato atropelado pelo trem da SUPERVIA com as pernas decepadas** (corte na altura da cintura) e as tripas para fora e o mesmo estava vivo lambendo as tripas entre a Estação Maracanã e Triagem, Ramal Gramacho sentido central do Brasil (lado direito). Que a cena provocou grande comoção e

mal estar às pessoas que viram.

Assim, por volta de 12:30 dei entrada na SUPERVIA (protocolo 25211284-0) solicitando o resgate do animal, sendo que a atendente informou que não seria possível acompanhar o resultado da solicitação, de maneira que não seria possível saber o destino que foi dado ao animal. Eu protestei, porém, a mesma foi categórica no sentido de que eu não poderia saber sobre o animal, por ser procedimento padrão apenas abrir o chamado de intercorrência.

As 12:46, protocolei pedido de resgate de animal ferido no 1746 no campo "Remoção emergencial de cavalos, bois, porcos e cabras atropelados ou feridos gravemente em via pública" (protocolo 25211284-0).

A primeira resposta da Secretaria Municipal de Proteção e Defesa dos Animais:

“Sua solicitação de Defesa dos animais (RIO-25211284-0) foi reclassificada para Recolhimento de animais em vias públicas. Resposta até 05/08/2022”.

A segunda resposta:

*“Acrecentamos que, **as Unidades de Medicina Veterinária da Secretaria Municipal de Proteção e Defesa dos Animais não tem espaços para a realização de exames, de internação, nem setor de emergência, para realizar o atendimento emergencial de animais acidentados**, sendo necessário que alguém se responsabilize pelo animal e compareça em um Hospital Veterinário, com capacidade para atendimentos complexos, já que ainda não existe um Hospital Veterinário na rede pública do Município do Rio de Janeiro. Além disso, sabemos que **as empresas públicas municipais não prestam o serviço de resgate de animais**. Agradecemos por sua participação. Atenciosamente, Ouvidoria da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Proteção e Defesa dos Animais.”*

A denunciante ainda relatou um segundo acidente, envolvendo um cachorro, ocorrido **apenas 9 nove dias após** o primeiro atropelamento que vitimou o felino:

“(…) No **dia 12 de agosto**, esta notificante, que é conhecida por ser protetora de animais, recebeu pedido de ajuda de outra protetora Andrea Santos, que pedia socorro para um **cão imobilizado e com o rabo decepado na linha de trem da SUPERVIA**, cujo vídeo posso enviar pelos meios adequados, informando que havia um cão há bastante tempo atropelado e sem assistência na linha de trem. Segundo atualizações, **o cão foi socorrido pela comunidade** em poucos dias.”

Este acidente foi documentado por vídeos disponíveis no link a seguir:

https://facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02ZE1y3kPn6RjaVMNTkgoEd4cUuaJYT Rya8rgoU9mdvs nHDkXKKgxQBjSsrW9hQq9jl&id=100001835982444

A denunciante também anexou comprovantes de que formalizou denúncias à Ouvidoria do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro e à Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, sem que qualquer providência concreta tenha sido adotada. Sobre a omissão generalizada verificada, a denunciante se manifestou da seguinte forma:

“Conforme se verá pelos documentos anexos, **a empresa alega que a responsabilidade para o resgate de cães e gatos atropelados é do Poder Público e o Poder Público informa que é competência da SUPERVIA**. Ocorre que a não prestação de socorro à animais atropelados em local de difícil acesso pela população coloca o animal doméstico (totalmente dependente de cuidados humanos) em situação de absoluta desassistência em momento de grande sofrimento e também **poderá expor os usuários do trem ao risco, já que diante de casos assim, a população tende a buscar socorrer o animal, adentrando em área restrita de risco.**”

Oficiada pelo Ministério Público, a Secretaria Municipal de Proteção e Defesa dos Animais

informou que realizou vistoria no local do acidente no dia 04 de agosto de 2022, portanto, um dia após o primeiro evento que vitimou um felino, não tendo encontrado nada naquela ocasião.

A SMPDA também descreveu a conduta atual da Prefeitura quanto ao abrigamento de animais em situação de risco:

“(..) os abrigamentos se dão por requisição judicial, indicação do MPRJ, ou decorrentes de ações de outras áreas da SMPDA, como da Gerência do Programa de Animais Comunitários.”

Relatou ainda que a SMPDA já demandou ao Prefeito Municipal a construção de Hospital Veterinário Municipal, o que não ocorreu até esta data:

“(..) A atual gestão da SMPDA demandou ao Sr. Prefeito a construção de Hospital Veterinário, já inserida na LDO e no Plano Estratégico da Cidade, durante o decorrer de 2022, já com processo administrativo em andamento, anexado, sobretudo para atender a demanda de cirurgias ortopédicas de média e alta complexidade.”

Por fim, alegou que a competência para proteção animal pelo Poder Público seria **concorrente** entre o Poder Executivo municipal e o estadual, citando a circunstância de que o transporte ferroviário é serviço público objeto de concessão estadual:

“(..) Com a devida vênia, há sim, competência concorrente no tema da Proteção Animal entre municípios e o Estado, divergindo da informação equivocada do representante do CBMERJ, ainda mais por se tratar de Concessionária Estadual; diferente do estado, realizamos trabalhos conjuntos com a Concessionária que opera na Transolímpica, a ViaRio S.A., por exemplo.”

Assim, como se observa, a Prefeitura informou que realiza trabalhos conjuntos com as empresas concessionárias operadoras de vias **rodoviárias** urbanas municipais (Transolímpica e Linha Amarela, por exemplo) para tratar conjuntamente da questão relativa aos acidentes que atingem animais nestas vias. Porém, sugere que a competência seria estadual no caso em exame,

face a natureza estadual da concessão **ferroviária**.

Também prestou informações ao Ministério Público a Secretaria Municipal de Saúde, órgão ao qual está vinculado o Centro de Controle de Zoonoses Municipal - CCZ:

Conforme estabelecido pelo Decreto Municipal 47.235/2020, o serviço de remoção em vias públicas realizado pelo CCZ destina-se exclusivamente a animais de médio e grande porte, como suínos, ovinos, caprinos, bovinos e equídeos, devido aos riscos de acidentes e, de acordo com o Decreto Nº 14.010 de 06 de Julho de 1995, que dispõe sobre a apreensão de animais no Município do Rio de Janeiro. É importante ressaltar que a remoção de cães e gatos pelo CCZ ocorre somente em casos de suspeita de zoonoses ou quando esses animais representam um risco iminente à saúde da população, como em casos de agressividade incontrolada.

No que tange às ocorrências envolvendo animais de médio e grande porte atropelados em trilhos férreos da Supervia, o CCZ oferece suporte logístico para o transporte desses animais, desde que haja comunicação prévia entre a empresa responsável e a Unidade. É necessário salientar que a equipe do CCZ não possui permissão para acessar diretamente as áreas ferroviárias, em virtude dos riscos iminentes associados aos trilhos energizados e outros perigos correlacionados. Até o momento, não fomos notificados pela empresa responsável sobre a necessidade de execução de tal procedimento.

Portanto, o Centro de Controle de Zoonoses da **Prefeitura informou que remove apenas animais de grande porte (o que exclui cães e gatos), “desde que haja comunicação prévia entre a empresa responsável (Supervia) e a unidade (do CCZ)”.**

Também foi oficiada e prestou informações ao Ministério Público, a Secretaria de Estado de Saúde, órgão ao qual se encontra vinculada a Subsecretaria de Estado de Proteção e Bem-Estar Animal. O órgão estadual de proteção animal se mostrou consternado, mas informou não ter nenhuma informação sobre fatos desta natureza:

“(…) Importa esclarecer, inicialmente, que a RJPET foi transferida para a estrutura da Secretaria Estadual de Saúde por força do Decreto nº 48.296, de 29 de dezembro de 2022 e que, desde sua transferência, não recebeu qualquer denúncia ou informação acerca da situação narrada pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro.”

Notificada, a Supervia (empresa concessionária da operação dos ramais ferroviários) informou o que segue:

*“Inicialmente, a Concessionária esclarece que **não existe qualquer obrigatoriedade legal ou contratual que disponha sobre a execução de resgate à animais ao longo da via**, portanto, não há regulamentação formal vigente acerca da responsabilidade e atuação da SuperVia quanto ao tema em questão.*

Vale destacar que compete ao Poder Público a criação, o acompanhamento e a fiscalização de políticas públicas que visam a proteção de animais e o combate ao abandono, tendo em vista que o recolhimento de animais em situação de rua foge à alçada de uma concessionária de transporte público de passageiros, como é o caso da SuperVia.

As Prefeituras, no caso específico do Município do Rio de Janeiro, por meio da Secretaria Municipal de Proteção e Defesa dos Animais - SMPDA, são os órgãos responsáveis por abrigar, planejar e promover a política municipal de proteção animal, em coordenação com os demais órgãos dos respectivos Municípios, realizando ações como controle populacional, atendimento clínico, educação e conscientização relacionada à defesa dos animais, proteção e abrigamento, além do combate aos maus tratos destes.

Outrossim, é importante ressaltar que o resgate de animais, principalmente aqueles que se encontram feridos, requer cuidados especiais e expertise que são alheios à competência desta Companhia. Paralelo a isto, há de se reconhecer a dificuldade de visualizar e identificar animais ao longo da via, principalmente os animais de porte médio e pequeno, visto a malha ferroviária possuir aproximadamente 270km de extensão, possuindo alguns trechos abertos, sem muro, favorecendo a entrada de animais na via. Tal deficiência de identificação é agravada no período noturno e nas regiões com aspectos rurais.

A Concessionária ressalta que a retirada de animais feridos da via férrea, por meio de colaboradores, não é a opção recomendada, considerando que o resgate deve ser realizado, preferencialmente, por profissionais habilitados para tal.

A Companhia evidencia ainda que tal ação, mesmo que realizada com

cuidado e equipamentos de segurança, pode expor os colaboradores a reações inesperadas dos animais, além do risco de zoonose.

Não obstante, quando a Concessionária identifica algum animal atropelado, ferido e com vida na via férrea, ela atua para que o atendimento realizado seja o mais prudente possível, dando o seguinte tratamento:

- 1. A área de Meio Ambiente é acionada imediatamente;*
- 2. É avaliada a necessidade de interrupção da circulação, considerando o local onde se encontra o animal ferido;*
- 3. No caso de animais de grande porte, o Corpo de Bombeiros Militar do Rio de Janeiro (CBMRJ) é acionado;*
- 4. No caso de animais de médio e pequeno porte, é solicitado o apoio do município através dos órgãos ambientais (Secretarias de Meio Ambiente).*

Ademais, o resgate realizado por meios próprios se faz necessário quando há a negativa de resgate por parte dos órgãos públicos competentes, após as medidas elencadas acima terem sido adotadas. Quando viável a remoção por meios próprios, visto a variação de porte dos animais, os colaboradores da SuperVia utilizam equipamentos de segurança obrigatórios, visando a integridade deles, como luvas de vaqueta, máscaras descartáveis, capacete, calçado de segurança e macacão.

Após a remoção dos animais da via, reiterando, quando os órgãos competentes não atendem à demanda, a Companhia contrata empresas especializadas para a execução da remoção e posterior cremação dos animais que se encontrem sem vida.

Por fim, a Companhia informa que busca combater a prática de abandono de animais na via, visando a segurança, tanto dos animais, quanto dos usuários e colaboradores do sistema ferroviário, se colocando à disposição das autoridades competentes para debater estratégias que visem a mitigação de tal problema ambiental.”

Diante do impasse existente entre órgãos públicos municipais, estaduais e a empresa concessionária Supervia, sobre qual seria o papel de cada ente na prevenção e

remedição de acidentes envolvendo animais no ramal ferroviário, o Ministério Público procedeu à notificação do (i) Prefeito Municipal, do (ii) titular da SMPDA, do (iii) titular da Secretaria de Estado de Agricultura Pecuária e Abastecimento, do (iv) titular da Secretaria de Estado de Transportes, do (v) titular do CBMERJ e do (vi) Diretor Presidente da SuperVia, requisitando seja informado se **possuem ou não interesse na celebração de compromisso de ajustamento de conduta (TAC) com o Ministério Público.**

A referida proposta de TAC dirigida pelo Ministério Público aos envolvidos, visava a **adoção das medidas suficientes para a prestação de socorro, remoção adequada e atendimento veterinário eficiente aos animais acidentados na via férrea** operada pela empresa Concessionária SuperVia, na cidade do Rio de Janeiro.

Infelizmente, nenhum dos notificados aceitou celebrar TAC com o Ministério Público para equacionar o problema extrajudicialmente.

Posteriormente, a Supervia juntou aos autos, a pedido do *Parquet*, cópia do Contrato de Concessão para exploração dos serviços públicos de transportes ferroviários do Rio de Janeiro, celebrado com o Estado do Rio de Janeiro. Da análise do contrato, especialmente sua cláusula quarta, verifica-se o disposto acerca da qualidade e segurança dos serviços, senão vejamos:

CLÁUSULA QUARTA - QUALIDADE E SEGURANÇA DOS SERVIÇOS

Os SERVIÇOS objeto da CONCESSÃO de que trata o presente CONTRATO, deverão ser prestados pela CONCESSIONÁRIA de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo, durante toda a vigência do CONTRATO, as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade tecnológica, generalidade e cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Ainda da detida análise do referido Contrato de Concessão, é possível observar na cláusula décima, disposições referentes as obrigações da concessionária, a saber:

CLÁUSULA DÉCIMA - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

São obrigações específicas da CONCESSIONÁRIA, além de outras previstas na legislação, no Edital, neste CONTRATO e nas normas a serem expedidas pela ASEP-RJ ou pelo ESTADO:

- I - prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, confiabilidade e cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;

- VII - suportar todos os custos decorrentes de normas relativas à preservação do meio ambiente, previstas na legislação Federal, Estadual ou Municipal, atualmente vigentes ou que venham a ser editadas no futuro;

Igualmente, a cláusula décima quinta do Contrato de Concessão dispõe acerca do tópico de segurança, com a seguinte redação:

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - SEGURANÇA

A CONCESSIONÁRIA deverá aportar meios e sistemas de organização capazes de contribuir para garantir a segurança dos usuários, terceiros e a do seu próprio pessoal, com observância de todas as normas legais e regulamentares que venham a ser expedidas pelas autoridades competentes.

Nesse sentido, a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana, tendo como base do Contrato de Concessão celebrado entre a Supervia e o Estado do Rio de Janeiro, informou ao Ministério Público que competiria a Concessionária assegurar a qualidade e a segurança dos serviços, invocando as cláusulas quarta e décima do documento, conforme acima colacionadas.

Concluiu a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana que, diante do fato

da via férrea do Estado do Rio de Janeiro ser operada pela Concessionária Supervia, atraindo as regras previstas no Contrato de Concessão celebrado com o Estado do Rio de Janeiro para transporte de passageiros, é possível entender que a obrigação de assistência aos animais domésticos atropelados em áreas por ela operadas, poderia ser extraída das cláusulas contratuais acima citadas, considerando-se os aspectos de conservação, preservação e boa qualidade dos serviços prestados.

Instada a se manifestar novamente nos autos da investigação promovida no bojo do Inquérito Civil que subsidiou a presente lide, a Concessionária Supervia se limitou a informar a inexistência de obrigatoriedade legal ou contratual que disponha sobre a execução de resgate animais ao longo da via, suscitando, portanto, não existir regulamentação formal vigente acerca de sua responsabilidade e atuação quanto ao tema.

A Concessionária informou, ainda, que em relação aos animais de médio e pequeno porte, é solicitado apoio das Secretarias Municipais de Meio Ambiente e que o resgate por meios próprios só ocorre diante da negativa de atuação dos órgãos municipais competentes.

Outrossim, o Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro informou, após oficiado, a ausência de atribuição legal para prestação de socorro, remoção adequada e atendimento veterinário eficiente aos animais acidentados na via férrea operada pela Concessionária Supervia na cidade do Rio de Janeiro.

Afirmou ainda, que a Concessionária Supervia por realizar exploração econômica da ferrovia e sua infraestrutura, lhe incumbiria a preservação do meio ambiente e a promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbana, nos termos dos artigos 4º e 5º da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias, vejamos:

Art. 4º A política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias em território nacional devem seguir os seguintes princípios:

II - **preservação do meio ambiente;**

Art. 5º A exploração econômica de ferrovias deve seguir as seguintes diretrizes:

V - promoção da **segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas**

e rurais;

Nesse sentido, aduziu o Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro que, guardadas as devidas peculiaridades, quanto à segurança da operação ferroviária, em analogia com as determinações do Código de Trânsito Brasileiro, uma comparação razoável seria o prescrito no inciso X, Art. 269 do CTB, o qual estipula que **a autoridade de trânsito ou seus agentes devem recolher animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação**, a saber:

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

Dessa forma, no caso de concessionárias de rodovias, incumbe às empresas concessionárias conjuntamente com as autoridades de trânsito, todas as ações necessárias para salvaguarda da segurança viária, incluindo-se o resgate de animais soltos na via. Tal responsabilidade comum decorre das obrigações relativas à segurança assumidas nos Contratos de Concessão, eis que o Concessionário executa o serviço público de forma delegada.

Logo, nesse mesmo raciocínio, **caberia igualmente à Concessionária Supervia (em conjunto com o Poder Público) impedir o acesso de animais, como também ações de remoção adequada, uma vez que tais ações relacionam-se diretamente com garantia da segurança na circulação de trens.**

Por fim, em derradeira tentativa de composição extrajudicial com a Concessionária Supervia, foram encaminhadas cópias das manifestações emitidas pelos órgãos oficiados pelo *Parquet* para ciência da referida concessionária, oportunidade em que ratificou suas alegações anteriormente apresentadas no sentido de que o Contrato de Concessão não lhe impõe a obrigação de resgate/prestação de atendimento veterinário a animais domésticos acidentados ao longo da via férrea.

Diante deste impasse que causa reiterados acidentes envolvendo animais, sem a adoção de medidas mínimas exigíveis de prevenção e reparação dos danos, ao Ministério Público não restou outra medida senão o ajuizamento da presente demanda, a fim de que a Supervia, o Município e o Estado (Poder Concedente) prestem de forma coordenada, colaborativa e harmônica, **socorro, remoção adequada e atendimento veterinário eficiente aos animais acidentados na via férrea operada pela Concessionária na Cidade do Rio de Janeiro.**

Diante deste quadro, é dever do MINISTÉRIO PÚBLICO adotar as medidas judiciais necessárias para garantir o bem-estar animal.

III - DO DIREITO

A- DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA

Em atenção ao princípio ambiental da precaução, a par do regime geral de distribuição da carga probatória estabelecido no artigo 373 Código de Processo Civil, nas ações que visam a tutela ao meio ambiente deve-se observar o entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça no sentido de que em matéria ambiental, a inversão do ônus da prova é automática (Enunciado da Súmula n. 618/STJ, julgada em 24/10/2018).

Nesse sentido, veja-se, dentre outros, precedentes do Superior Tribunal de Justiça:

PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL. CONTAMINAÇÃO COM MERCÚRIO. ART. 333 DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. ÔNUS DINÂMICO DA PROVA. CAMPO DE APLICAÇÃO DOS ARTS. 6º, VIII, E 117 DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO. POSSIBILIDADE DE INVERSÃO DO ONUS PROBANDI NO DIREITO AMBIENTAL. PRINCÍPIO IN DUBIO PRO NATURA.

1. Em Ação Civil Pública proposta com o fito de reparar alegado dano ambiental causado por grave contaminação com mercúrio, o Juízo de 1º grau, em acréscimo à imputação objetiva estatuída no art. 14, § 1º, da Lei 6.938/81, determinou a inversão do ônus da prova quanto a outros

elementos da responsabilidade civil, decisão mantida pelo Tribunal a quo.

2. O regime geral, ou comum, de distribuição da carga probatória assenta-se no art. 333, caput, do Código de Processo Civil. Trata-se de modelo abstrato, apriorístico e estático, mas não absoluto, que, por isso mesmo, sofre abrandamento pelo próprio legislador, sob o influxo do ônus dinâmico da prova, com o duplo objetivo de corrigir eventuais iniquidades práticas (a probatio diabólica, p. ex., a inviabilizar legítimas pretensões, mormente dos sujeitos vulneráveis) e instituir um ambiente ético-processual virtuoso, em cumprimento ao espírito e letra da Constituição de 1988 e das máximas do Estado Social de Direito.

3. No processo civil, a técnica do ônus dinâmico da prova concretiza e aglutina os cânones da solidariedade, da facilitação do acesso à Justiça, da efetividade da prestação jurisdicional e do combate às desigualdades, bem como expressa um renovado due process, tudo a exigir uma genuína e sincera cooperação entre os sujeitos na demanda.

4. O legislador, diretamente na lei (= ope legis), ou por meio de poderes que atribui, específica ou genericamente, ao juiz (= ope judicis), modifica a incidência do onus probandi, transferindo-o para a parte em melhores condições de suportá-lo ou cumpri-lo eficaz e eficientemente, tanto mais em relações jurídicas nas quais ora claudiquem direitos indisponíveis ou intergeracionais, ora as vítimas transitam no universo movediço em que convergem incertezas tecnológicas, informações cobertas por sigilo industrial, conhecimento especializado, redes de causalidade complexa, bem como danos futuros, de manifestação diferida, protraída ou prolongada.

5. No Direito Ambiental brasileiro, a inversão do ônus da prova é de ordem substantiva e ope legis, direta ou indireta (esta última se manifesta, p. ex., na derivação inevitável do princípio da precaução), como também de cunho estritamente processual e ope judicis (assim no caso de hipossuficiência da vítima, verossimilhança da alegação ou outras hipóteses inseridas nos poderes genéricos do juiz, emanção natural do seu ofício de condutor e administrador do processo).

6. Como corolário do princípio in dubio pro natura, "Justifica-se a inversão do ônus da prova, transferindo para o empreendedor da atividade potencialmente perigosa o ônus de demonstrar a segurança do empreendimento, a partir da interpretação do art. 6º, VIII, da Lei 8.078/1990 c/c o art. 21 da Lei 7.347/1985, conjugado ao Princípio Ambiental da Precaução" (REsp 972.902/RS, Rel. Min. Eliana Calmon, Segunda Turma, DJe 14.9.2009), técnica que sujeita aquele que supostamente gerou o dano ambiental a comprovar "que não o causou ou que a substância lançada ao meio ambiente não lhe é potencialmente lesiva" (REsp 1.060.753/SP, Rel. Min. Eliana Calmon, Segunda Turma, DJe 14.12.2009).

7. A inversão do ônus da prova, prevista no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor, contém comando normativo estritamente processual, o que a põe sob o campo de aplicação do art. 117 do mesmo estatuto, fazendo-a valer, universalmente, em todos os domínios da Ação Civil Pública, e não só nas relações de consumo (REsp 1049822/RS, Rel. Min. Francisco Falcão, Primeira Turma, DJe 18.5.2009).

[...]10. Recurso Especial não provido. (REsp n. 883.656/RS, relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 9/3/2010, DJe de 28/2/2012.)

PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL. RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL. ÔNUS DINÂMICO DA PROVA. ARTS. 6º, VIII, E 117 DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. POSSIBILIDADE DE INVERSÃO DO ONUS PROBANDI NO DIREITO AMBIENTAL. PRINCÍPIO IN DUBIO PRO NATURA. ART. 373, § 1º, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL DE 2015. SÚMULAS 7 E 83 DO STJ.

1. Cuida-se de inconformismo com acórdão do Tribunal de origem que aplicou a inversão do ônus da prova no que se refere ao dano ambiental.

2. Como corolário do princípio in dubio pro natura, "justifica-se a inversão do ônus da prova, transferindo para o empreendedor da atividade potencialmente perigosa o ônus de demonstrar a segurança

do empreendimento, a partir da interpretação do art. 6º, VIII, da Lei 8.078/1990 c/c o art. 21 da Lei 7.347/1985, conjugado ao Princípio Ambiental da Precaução" (REsp 972.902/RS, Rel. Min. Eliana Calmon, Segunda Turma, DJe 14.9.2009), técnica que sujeita aquele que supostamente gerou o dano ambiental a comprovar "que não o causou ou que a substância lançada ao meio ambiente não lhe é potencialmente lesiva" (REsp 1.060.753/SP, Rel. Min. Eliana Calmon, Segunda Turma, DJe 14.12.2009).

3. A inversão do ônus da prova, prevista no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor, contém comando normativo estritamente processual, o que a põe sob o campo de aplicação do art. 117 do mesmo estatuto, fazendo-a valer, universalmente, em todos os domínios da Ação Civil Pública, e não só nas relações de consumo.

Precedentes do STJ.

4. Verifica-se que o Tribunal a quo decidiu de acordo com a jurisprudência do STJ, de modo que se aplica à espécie o enunciado da Súmula 83/STJ. No mais, incide na hipótese a Súmula 7 do STJ.

5. Recurso Especial parcialmente conhecido e, nesta parte, não provido. (REsp n. 1.720.576/RO, relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 5/6/2018, DJe de 16/9/2020.)

Diante de todo o exposto, seja pelo regime geral de distribuição da carga probatória estabelecido no artigo 373 Código de Processo Civil, seja em atenção aos precedentes do Superior Tribunal de Justiça, conclui-se que não constitui ônus do Ministério Público produzir prova técnica dos fatos constitutivos da causa de pedir, sobretudo quando não foram negados pelos réus durante o inquérito civil (em anexo) que precedeu a presente ação civil pública.

Salientamos que a conduta atribuída aos réus é a violação das normas de proteção animal por OMISSÃO. Pondera-se também que, em situações desta natureza, cabe aos réus provarem estar agindo para prevenir, remediar, socorrer e atender efetivamente os animais feridos em razão de acidentes, não havendo qualquer sentido lógico ou jurídico atribuir à parte autora ônus de prova conduta omissiva que sequer foi negada pelos réus.

B- NORMAS DE PROTEÇÃO ANIMAL

Em vários julgamentos, o Supremo Tribunal Federal (STF) garantiu os direitos dos animais. O fundamento comum a essas decisões é o artigo 225 da Constituição Federal. O inciso VII do parágrafo 1º desse dispositivo veda as práticas que coloquem em risco a função ecológica da fauna e da flora, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

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.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, **incumbe ao Poder Público:**

(...)

VII - **proteger a fauna** e a flora, **vedadas, na forma da lei, as práticas que** coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou **submetam os animais a crueldade.**

A Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, (lei de crimes ambientais) confere especial tutela ao bem-estar físico de animais silvestres ou domésticos. Inclusive, tal legislação prevê como conduta penal relevante quando o agente fere ou mutila animais silvestres, domésticos e domesticados.

Art. 32. Praticar ato de abuso, maus-tratos, **ferir ou mutilar animais** silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

(...)

§ 2º A pena é aumentada de um sexto a um terço, **se ocorre morte do animal.**

Ao nível estadual, foi promulgada a Lei Estadual nº 3900, de 19 de julho de 2002, que estabeleceu normas para a proteção de animais no Estado do Rio de Janeiro, visando a defendê-los de abusos, maus-tratos e outras condutas cruéis. No art. 3º, § 1º, fica estabelecida a responsabilidade do Poder Público pela proteção da integridade dos animais:

Art. 3º (...)

§1º Compete ao Poder Público e à coletividade preservar a fauna para as presentes e futuras gerações e combater a crueldade contra os animais, **defendendo-os** do extermínio, da exploração abusiva, **do sofrimento e da morte desnecessária** e de todas as práticas que coloquem em risco sua função ecológica ou provoquem a extinção de espécies.

Mais adiante, a norma estadual define as condutas que são consideradas maus tratos, abusivas ou cruéis:

Art. 5º-A Considera-se **abuso ou maus-tratos contra os animais, entre outras condutas cruéis:**

(...)

III - submetê-los, por ação ou **omissão, a situações** e práticas que ameacem sua integridade física, emocional; ou **resultem em lesão, ferimento ou mutilação**, estresse, medo, dor, sofrimento; ou os impossibilitem de satisfazer suas necessidades fisiológicas e etológicas, a menos que tal ação seja necessária para melhoria das condições de sua saúde e qualidade de vida;

(...)

IV - abandonar, em qualquer situação, animal sob sua responsabilidade, em quaisquer condições em que o animal se encontre;

(...)

V - deixar de dar morte rápida e livre de sofrimentos a todo animal cuja morte seja comprovadamente necessária para livrá-lo de seu sofrimento, **executada por profissional legalmente habilitado**;

VI - provocar a morte do animal, **sem interferência médico-veterinária** comprovada por meio de laudo específico que ateste a sua necessidade, salvo os casos previstos na legislação vigente;

VII - **deixar prestar socorro a animal, ou buscar socorro, no caso de acidentes**, quando responsável pela ocorrência;

(...)

XII - **privar animal** de profilaxia e **assistência necessária** ao seu bem-estar, por profissional legalmente habilitado, quando couber;

Como se observa, a conduta omissiva atribuída aos réus, qual seja, deixar de adotar medidas de prevenção, socorro, remoção adequada e atendimento veterinário eficiente aos animais acidentados na via férrea operada pela Concessionária na Cidade do Rio de Janeiro, enquadram-se em diversos incisos do rol exemplificativo de condutas consideradas abusivas ou cruéis pela Lei Estadual nº 3900/02.

Na legislação municipal, aplica-se à hipótese dos autos a Lei Municipal nº 6.435, de 27 de dezembro de 2018, que dispõe sobre a proteção e bem-estar dos animais e define procedimentos referentes a casos de maus-tratos a animais no Município do Rio de Janeiro.

A norma municipal estabeleceu diretrizes para a proteção e bem-estar dos animais pelo Poder Público:

Art. 4º Esta Lei estabelecerá a política a ser seguida pelo Poder Público, pautada nas seguintes diretrizes:

I - promoção do bem-estar e do valor da vida animal;

II - **proteção integral da vida dos animais;**

III - **prevenção**, visando o combate aos maus tratos e aos abusos de qualquer natureza;

IV - **resgate e a recuperação dos animais vítimas de crueldades, em situações de risco em virtude de catástrofes naturais ou em decorrência de atos humanos e aqueles abandonados;**

V - defesa dos direitos dos animais, estabelecidos nesta Lei e na legislação constitucional e infraconstitucional vigente no País e tratados internacionais;

(...)

Ainda que concessão ferroviária seja de natureza estadual, a Lei Municipal 6.435/18 determinou o dever do Poder Público Municipal manter os animais comunitários (aqueles sem tutor definido) sob atenta vigilância e cuidados da Prefeitura, incluindo a atribuição de atendimento médico-veterinário.

Art. 28. O animal comunitário deverá ser mantido no local onde se encontra, a não ser que este ofereça quaisquer riscos a sua integridade física, **sob a atenta vigilância e os cuidados do Poder Público**, cujas atribuições estão relacionadas a seguir:

I - **prestar atendimento médico-veterinário**;

(...)

A Lei Municipal referida também definiu as ações/omissões diretas e **indiretas** que caracterizam maus-tratos e crueldade contra animais:

Art. 70. Definem-se como maus-tratos e crueldade contra animais as ações diretas ou **indiretas capazes de provocar** privação das necessidades básicas, **sofrimento físico**, medo, estresse, angústia, patologias, distúrbios de quaisquer espécies, além da **incapacidade física, temporária ou permanente, e a morte**.

(...)

§ 2º Entendem-se por **ações indiretas** aquelas que provoquem os **estados descritos no caput, através de omissão, omissão de socorro, negligência, imperícia**, má utilização ou utilização por pessoa não capacitada de instrumentos ou equipamentos.

Por fim, a norma municipal prevê a obrigação do ente público municipal recolher e tutelar imediatamente os animais, em caso de configuração das condutas antes descritas:

Art. 70-A. No caso de flagrante constatação de maus-tratos pela autoridade fiscal, **os animais deverão ser imediatamente recolhidos e tutelados pelo Município** ou por terceiro interessado, cabendo a este a responsabilidade pela manutenção de suas vidas, saúde e bem-estar.

Por fim, ao tratar de responsabilidade administrativa pelas infrações que caracterizem maus-tratos aos animais, seja por ação ou omissão, a norma legal deixa claro que as sanções também são igualmente aplicáveis aqueles que concorrem indiretamente para o resultado danoso:

Art. 71. Constituirá infração, para efeitos desta Lei, toda ação ou **omissão que importe na inobservância de preceitos estabelecidos** ou na desobediência às determinações de caráter normativo dos órgãos das autoridades administrativas competentes.

Art. 72. As infrações previstas na presente Lei, bem como das normas padrões e exigências técnicas, serão autuadas levando-se em conta:

I - **a intensidade do dano, efetivo ou potencial;**

II - as circunstâncias atenuantes ou agravantes;

III - os antecedentes do infrator; e

IV - **a capacidade econômica do infrator.**

Parágrafo único. **Responderá pela infração quem, por qualquer modo, cometer ou concorrer para a sua prática** ou dela se beneficiar.

Assim, resta inequívoco o fundamento constitucional e legal da causa de pedir da presente ação civil pública, fundada na violação lesiva do ordenamento jurídico de proteção animal, desde o estrato constitucional até o âmbito municipal, cometida por omissão ilícita e continuada dos réus no dever de prevenir, resgatar e remediar acidentes envolvendo animais nas linhas férreas da cidade do Rio de Janeiro.

Mas ainda que não fosse assim, as normas contratuais constantes do contrato de concessão da empresa Supervia e aquela relativas à disciplina da responsabilidade civil ambiental, *per se*, seriam bastantes para caracterizar o dever jurídico dos réus no caso em exame, como demonstraremos a seguir.

C- A RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL

Meio ambiente, sob o ponto de vista científico-jurídico, “*é o conjunto de todas as condições e influências externas que afetam a vida e o desenvolvimento de um organismo*” (clássica definição de Édis Milaré, Direito do Meio Ambiente, Editora pág. 737).

Ainda, segundo definição do CONAMA, meio ambiente é o “*conjunto de condições, leis, influência e interações de ordem física, química, biológica, social, cultural e urbanística, que*

permite, abriga e rege **a vida em todas as suas formas**" (Anexo I, inciso XII, Resolução do CONAMA n° 306 de 5 de julho de 2002).

A Constituição da República estabelece que a ordem econômica tem entre seus princípios a "defesa do meio ambiente" e assegura que é "direito de todos" o meio ambiente ecologicamente equilibrado.

A doutrina e a jurisprudência consagram a responsabilidade civil **objetiva** em se tratando de lesões ambientais. Ou seja, independente da comprovação de culpa, para indenização ou reparação de danos ao meio ambiente.

Sérgio Ferraz, autor da pioneira obra "Responsabilidade Civil por Dano Ecológico" (*in* Revista de Direito Público, São Paulo, 1977), sustenta que a responsabilidade ao meio ambiente deve ser objetiva, "em razão do **interesse público** marcante".

Esta posição doutrinária e filosófica restou adotada expressamente pelo legislador, concomitantemente com o artigo 927, parágrafo único do Código Civil, com a edição da Lei 6.938/81, no seu artigo 14, § 1º (recepção pelo artigo 225, §3º da Constituição da República):

"...é o poluidor obrigado, independentemente de existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados por sua atividade."

Baracho Júnior, em sua obra "Responsabilidade Civil por Dano ao Meio Ambiente" (Ed. Del Rey, Belo Horizonte, 2000), posiciona-se favoravelmente à responsabilidade objetiva e menciona a teoria do risco integral (ou da atividade) como fundamento teórico adicional. Baracho cita Mancuso, Milaré, Benjamim, Custódio e Nery Júnior, dentre outros autores que também compartilham deste pensamento.

Por todos, Édis Milaré definiu com exatidão o problema da responsabilidade por danos ambientais (*in* Direito do Ambiente, 2ª ed., Ed. dos Tribunais, pág. 429):

"No regime da responsabilidade objetiva, fundada na teoria do risco da atividade, para que se possa pleitear a reparação do dano, basta a

demonstração do evento danoso e do nexó de causalidade. A ação, da qual a teoria da culpa faz depender a responsabilidade pelo resultado, é substituída, aqui, pela assunção do risco em provocá-lo.”

Este também é o entendimento do Egrégio Superior Tribunal de Justiça:

“ADMINISTRATIVO E PROCESSO CIVIL - **DIREITO AMBIENTAL- AÇÃO CIVIL PÚBLICA** – COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL – IMPRESCRITIBILIDADE DA REPARAÇÃO DO **DANO AMBIENTAL** – PEDIDO GENÉRICO – ARBITRAMENTO DO QUANTUM DEBEATUR NA SENTENÇA: REVISÃO, POSSIBILIDADE – SÚMULAS 284/STF E 7/STJ.

1. É da competência da Justiça Federal o processo e julgamento de Ação Civil Pública visando indenizar a comunidade indígena Ashaninka-Kampa do rio Amazonas.

2. Segundo a jurisprudência do STJ e STF trata-se de competência territorial e funcional, eis que o **dano ambiental** não integra apenas o foro estadual da Comarca local, sendo bem mais abrangente espraiando-se por todo o território do Estado, dentro da esfera de competência do Juiz Federal.

3. Reparação pelos **danos** materiais e morais, consubstanciados na extração ilegal de madeira da área indígena.

4. O **dano ambiental** além de atingir de imediato o bem jurídico que lhe está próximo, a comunidade indígena, também atinge a todos os integrantes do Estado, espraiando-se para toda a comunidade local, não indígena e para futuras gerações pela irreversibilidade do mal ocasionado.

5. Tratando-se de direito difuso, a reparação civil assume grande amplitude, com profundas implicações na espécie de responsabilidade do degradador que é objetiva, fundada no simples risco ou no simples fato da atividade

danosa, independentemente da culpa do agente causador do dano.

6. O direito ao pedido de reparação de danos ambientais, dentro da logicidade hermenêutica, está protegido pelo manto da imprescritibilidade, por se tratar de direito inerente à vida, fundamental e essencial à afirmação dos povos, independentemente de não estar expresso em texto legal.

7. Em matéria de prescrição cumpre distinguir qual o bem jurídico tutelado: se eminentemente privado seguem-se os prazos normais das ações indenizatórias; se o bem jurídico é indisponível, fundamental, antecedendo a todos os demais direitos, pois sem ele não há vida, nem saúde, nem trabalho, nem lazer , considera-se imprescritível o direito à reparação.

8. O dano ambiental inclui-se dentre os direitos indisponíveis e como tal está dentre os poucos acobertados pelo manto da imprescritibilidade a ação que visa reparar o dano ambiental.

9. Quando o pedido é genérico, pode o magistrado determinar, desde já, o montante da reparação, havendo elementos suficientes nos autos. Precedentes do STJ.

10. Inviável, no presente recurso especial modificar o entendimento adotado pela instância ordinária, no que tange aos valores arbitrados a título de indenização, por incidência das Súmulas 284/STF e 7/STJ.

11. Recurso especial parcialmente conhecido e não provido.” (STJ, Resp 1120117/AC, Rel. Min. Elena Calmon, Segunda Turma, DJe 19/11/2009).

“PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL – AÇÃO CIVIL PÚBLICA – DANO AMBIENTAL – CONSTRUÇÃO DE HIDRELÉTRICA – RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA – ARTS. 3º, INC. IV, E 14, § 1º, DA LEI 6.398/1981

– IRRETROATIVIDADE DA LEI – PREQUESTIONAMENTO AUSENTE: SÚMULA 282/STF – PRESCRIÇÃO – DEFICIÊNCIA NA FUNDAMENTAÇÃO: SÚMULA 284/STF – INADMISSIBILIDADE.

1. A responsabilidade por danos ambientais é objetiva e, como tal, não exige a comprovação de culpa, bastando a constatação do dano e do nexo de causalidade.

2. Excetuam-se à regra, dispensando a prova do nexo de causalidade, a **responsabilidade** de adquirente de imóvel já danificado porque, independentemente de ter sido ele ou o dono anterior o real causador dos estragos, imputa-se ao novo proprietário a **responsabilidade** pelos **danos**. Precedentes do STJ.

3. A solidariedade nessa hipótese decorre da dicção dos arts. 3º, inc. IV, e 14, § 1º, da Lei 6.398/1981 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente).

4. Se possível identificar o real causador do desastre **ambiental**, a ele cabe a **responsabilidade** de reparar o **dano**, ainda que solidariamente com o atual proprietário do imóvel danificado.

5. Comprovado que a empresa Furnas foi responsável pelo ato lesivo ao meio ambiente a ela cabe a reparação, apesar de o imóvel já ser de propriedade de outra pessoa jurídica.

6. É inadmissível discutir em recurso especial questão não decidida pelo Tribunal de origem, pela ausência de prequestionamento.

7. É deficiente a fundamentação do especial que não demonstra contrariedade ou negativa de vigência a tratado ou lei federal.

8. Recurso especial parcialmente conhecido e não provido.”

(STJ, Resp 1056540/GO, Rel. Min. Eliana Calmon, Segunda Turma, DJe 14/09/2009).

Assim, verifica-se que é irrelevante para a responsabilização da ré a existência de culpa ou a ilicitude da atividade danosa. Basta a existência do dano e donexo causal.

Note-se que os sucessivos acidentes que atingem animais nos ramais ferroviários da cidade do Rio de Janeiro prosseguem ocorrendo cotidianamente, sem que nenhum dos réus assuma, de forma individualizada e coordenada, a responsabilidade pela adoção de medidas suficientes bastantes para fazer cessar ou mitigar tais eventos danosos à vida animal.

A conduta omissiva atribuída aos réus, qual seja, deixar de adotar medidas de prevenção, socorro, remoção adequada e atendimento veterinário eficiente aos animais acidentados na via férrea operada pela Concessionária na Cidade do Rio de Janeiro, em total desrespeito à legislação de proteção ao meio ambiente (em especial à vida animal), restou comprovada.

A (i) a conduta dos réus (resultando, por ação e omissão na adoção de medidas preventivas e reparadoras, em lesões, mutilações, sofrimento e morte de diversos animais); (ii) o dano ambiental (que decorre *ipso factum* da própria violação da norma ambiental e do universo de animais atingidos) e (iii) o nexode causalidade entre a conduta e dano; resta aos réus o dever de indenizar tais danos, sem prejuízo da obrigação de cessar o quanto antes a conduta omissiva e danosa.

O Estado e o Município são legitimados para figurar no polo passivo desta ação na medida em que, tendo tomado conhecimento dos fatos que resultam em sucessivos acidentes que atingem animais na linha ferroviária, bem como da ausência de medidas que previnam os acidentes, resgatem os feridos e remedeiem os danos, deixaram de exercer seu poder de polícia (na qualidade de Poder Concedente e Ente Público competente, respectivamente), deixando de tomar as providências cabíveis e suficientes para fiscalizar, coibir, exigir e impedir que tais infrações ambientais prossigam ocorrendo de forma continuada.

A Administração Pública, através do seu poder de polícia administrativo (o que se aplica ao Município e ao Estado) e dos seus deveres enquanto poder concedente (no caso do Estado), tem como competência e dever a fiscalização suficiente e bastante para impedir que a omissão da concessionária do transporte ferroviário de passageiros importe na mutilação e aniquilação de animais que deveriam ser protegidos por disposição legal.

Quanto à dinâmica do poder de polícia em si, ensina José dos Santos Carvalho Filho que os atos de fiscalização do poder de polícia devem se apresentar sob duas formas: uma preventiva e outra repressiva. Vejamos:

“A fiscalização apresenta duplo aspecto: um preventivo, através do qual os agentes da Administração procuram impedir um dano social, e um repressivo, que, em face da transgressão da norma de polícia, redundando na aplicação de uma sanção. Neste último caso, é inevitável que a Administração, deparando a conduta ilegal do administrado, imponha-lhe alguma obrigação de fazer ou de não fazer.”

No que concerne especificamente ao poder de polícia ambiental, Paulo Afonso Leme Machado o define como sendo:

“A atividade da Administração Pública que limita ou disciplina direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à saúde da população, à conservação dos ecossistemas, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas ou de outras atividades dependentes de concessão, autorização/permissão ou licença do Poder Público de cujas atividades possam decorrer poluição ou agressão à natureza”.

Tanto o artigo 70 da lei 9605/99 como posteriormente no artigo 1º do Decreto nº 3179/99 que regulamentou a lei de crimes ambientais, dispõe que:

“Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente”.

O § 3º da lei 9605/99 dispõe que a autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade civil, na qualidade de poluidor indireto.

Trata-se de atividade vinculada da administração, vez que constatada a infração ambiental pela autoridade competente, esta é obrigada a promover a sua apuração imediata, sob pena de co-responsabilidade, tendo a lei imputado severas sanções ao administrador, que poderá ser responsabilizado administrativa, penal e civilmente.

Neste sentido, Édis Milaré é explícito:

“De fato, não é só como agente poluidor que o ente público se expõe ao controle do Poder Judiciário, mas também quando se omite no dever constitucional de proteger o meio ambiente (falta de fiscalização, inobservância das regras informadoras dos processos de licenciamento, inércia quanto a instalação de sistemas disposição de lixo e tratamento de esgotos, por exemplo.

Segundo entendemos, o Estado também pode ser solidariamente responsabilizado pelos danos ambientais provocados por terceiros, **já que é seu dever fiscalizar e impedir que tais danos aconteçam.** (...) Assim, afastando-se da imposição legal de agir, ou agindo deficientemente deve o Estado responder por sua incúria, negligência ou deficiência, que traduzem um ilícito ensejador do dano não evitado, que por direito deveria sê-lo.”

No caso em exame, a Administração Pública, mesmo ciente do fato, deixou de exercer seu poder de polícia e, conseqüentemente, deixou de cumprir sua função e razão de existir.

Já a responsabilidade civil da empresa Concessionária (SuperVia) e do Poder Concedente (Estado) do serviço de transporte ferroviário decorre não apenas das normas legais supra citadas, mas também das normas previstas no próprio contrato de concessão que vincula ambas as partes.

Como já salientado nesta inicial, da análise do Contrato de Concessão para exploração dos serviços públicos de transportes ferroviários do Rio de Janeiro, celebrado entre a SuperVia e o Estado do Rio de Janeiro, especialmente sua cláusula quarta, verifica-se o disposto acerca da qualidade e segurança dos serviços:

CLÁUSULA QUARTA - QUALIDADE E SEGURANÇA DOS SERVIÇOS

Os SERVIÇOS objeto da CONCESSÃO de que trata o presente CONTRATO, deverão ser prestados pela CONCESSIONÁRIA de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo, durante toda a vigência do CONTRATO, as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade tecnológica, generalidade e cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Ainda da detida análise do referido Contrato de Concessão, é possível observar na cláusula décima, disposições referentes as obrigações da concessionária relativas à segurança e à preservação do meio ambiente, que devem ser objeto de fiscalização pelo Poder Concedente, a saber:

CLÁUSULA DÉCIMA - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONARIA

São obrigações específicas da CONCESSIONÁRIA, além de outras previstas na legislação, no Edital, neste CONTRATO e nas normas a serem expedidas pela ASEP-RJ ou pelo ESTADO:

- I - prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, confiabilidade e cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;

- VII - suportar todos os custos decorrentes de normas relativas à preservação do meio ambiente, previstas na legislação Federal, Estadual ou Municipal, atualmente vigentes ou que venham a ser editadas no futuro;

Na mesma linha, a cláusula décima quinta do Contrato de Concessão dispõe novamente acerca do tópico de segurança, com a seguinte redação:

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - SEGURANÇA

A CONCESSIONÁRIA deverá aportar meios e sistemas de organização capazes de contribuir para garantir a segurança dos usuários, terceiros e a do seu próprio pessoal, com observância de todas as normas legais e regulamentares que venham a ser expedidas pelas autoridades competentes.

Não por outra razão, a própria Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana (órgão estadual representante do Poder Concedente), tendo como base do Contrato de Concessão celebrado entre a Supervia e o Estado do Rio de Janeiro, informou ao Ministério Público que competiria à Concessionária assegurar a qualidade e a segurança dos serviços, invocando as cláusulas quarta e décima do documento, conforme acima colacionadas.

Concluiu ainda a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana que, diante do fato da via férrea do Estado do Rio de Janeiro ser operada pela Concessionária Supervia, atraindo as regras previstas no Contrato de Concessão celebrado com o Estado do Rio de Janeiro para transporte de passageiros, é possível entender que a obrigação de assistência aos animais domésticos atropelados em áreas por ela operadas, poderia ser extraída das cláusulas contratuais acima citadas, considerando-se os aspectos de conservação, preservação e boa qualidade dos serviços prestados.

Tal declaração, evidentemente, possui duplo aspecto. Por um lado, o Poder Concedente explicitamente que cabe à empresa concessionária adotar medidas para impedir/reparar os danos causados por acidentes que atinjam animais nas linhas ferroviárias. Por outro, implicitamente, a Secretaria de Estado admite que deveria fiscalizar tal aspecto da concessão (já que é sua função exigir o cumprimento integral do contrato de concessão), porém, como todos sabemos, nada faz neste sentido.

Por fim, cumpre registrar o Decreto Federal nº 1.832/96 que regulamenta o transporte ferroviário no Brasil. A mencionada norma federal, de natureza regulamentar, estabelece regras gerais e específicas que devem ser observadas nas operações de transporte ferroviário, incluindo transporte de passageiros como é o caso da SuperVia. O artigo 12 estabelece de forma cristalina

a obrigação de implantar nas medidas de segurança exigíveis, como é o caso da instalação e conservação de muros e cercas ao longo da ferrovia

Art. 12. A Administração Ferroviária deverá implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.

Ao tratar sobre a segurança do transporte ferroviário, o Decreto Federal 1.832/96 é explícito sobre a obrigação de prevenir acidentes e de resgatar as vítimas de acidentes:

Art. 54. A Administração Ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a:

(...)

IV - **prevenir acidentes;**

(...)

Art. 56. Em caso de conflito ou acidente, havendo vítima, **o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas** e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

No mesmo sentido, é pacífica a jurisprudência acerca da responsabilidade civil em casos de acidentes ferroviários:

EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO - AUSÊNCIA DE PRESSUPOSTOS DESENVOLVIMENTO VÁLIDO E REGULAR DO PROCESSO - PRELIMINAR REJEITADA - ATROPELAMENTO DE GADO - FERROVIA - CERCAS - CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO - OBRIGAÇÃO DA OPERADORA DA LINHA FÉRREA - DANOS MATERIAIS - DANOS EMERGENTES - LUCROS CESSANTES - PROVA - NECESSIDADE - SENTENÇA MANTIDA. -Não há que se falar em ausência de pressupostos para o desenvolvimento regular do processo, se presentes todas as condições exigidas pela legislação processual -O Decreto n. 1.832, de 04 de março 1996, atribui à operadora de linha férrea a obrigação de implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo das suas faixas de domínio -Verificada a responsabilidade da empresa ferroviária, pela inobservância do dever de segurança e conservação das cercas que rodeiam os trilhos de trem, levando ao atropelamento

de animais, a manutenção da sentença que julgou procedente o pedido indenizatório é medida que se impõe - Havendo comprovação de danos materiais (danos emergentes e lucros cessantes) com a morte de reses, deve ser fixada indenização em liquidação de sentença, eis que a prova destes autos não nos permite quantificá-los.

(TJ-MG - AC: XXXXX10026110002 MG, Relator: Domingos Coelho, Data de Julgamento: 13/03/2019, Data de Publicação: 19/03/2019)

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

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

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

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

4. Assim, o descumprimento das medidas de segurança impostas por lei, desde que aferido pelo Juízo de piso, ao qual compete a análise das questões fático-

probatórias, caracteriza inequivocamente a culpa da concessionária de transporte ferroviário e o conseqüente dever de indenizar.

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

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

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

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

(REsp n. 1.210.064/SP, relator Ministro Luis Felipe Salomão, Segunda Seção, julgado em 8/8/2012, DJe de 31/8/2012.)

D- INDENIZAÇÃO AMBIENTAL

Não sendo possível no caso concreto a reparação *in natura* pelos danos ambientais já consumados até esta data (animais atingidos por acidentes ocorridos nos ramais ferroviários operados pela SuperVia), uma vez que o retorno ao estado anterior aos danos decorrentes da violação pretérita das normas de proteção animal não é possível, o MINISTÉRIO PÚBLICO também requer a condenação da ré à obrigação de indenizar pecuniariamente a coletividade, em valores que serão revertidos para o FECAM - Fundo Estadual de Conservação Ambiental.

O dano ambiental oriundo da lesão e morte de animais atingidos por composições ferroviárias e equipamentos operados pela SuperVia, pela sua própria natureza, é em regra ilíquido e de difícil estimativa. Diversos parâmetros são habitualmente empregados para estabelecer o valor justo e adequado da indenização. No caso em exame, há elementos de sobra para auxiliar a tarefa de apuração do valor líquido da condenação.

Há o tempo de operação da linha ferroviária, a extensão dos ramais, os registros de acidentes/incidentes envolvendo animais na linha férrea, as receitas auferidas pela empresa ré, e poderia se continuar indefinidamente apontando incontáveis parâmetros que poderão servir de base para a liquidação no momento oportuno.

IV - DO PEDIDO LIMINAR

Encontra-se presente, no caso em tela, o ***fumus boni iuris***, consistente na prova documental de que os réus vêm, continuamente, omitindo-se no cumprimento do dever legal e contratual de prevenir, socorrer e prestar atendimento veterinário aos animais silvestres e domésticos acidentados na via férrea, operada pela empresa Concessionária SuperVia, na cidade do Rio de Janeiro, em clara violação ao disposto nas normas de proteção animal.

O ***fumus boni iuris*** é tão evidente que, em período com intervalo de menos de 10 dias (dias 03 e 12 de agosto de 2022), ocorreram dois acidentes que vitimaram um cão e um gato no referido ramal ferroviário, sem que tenha havido pronto resgate e atendimento veterinários prestado pelos réus aos animais gravemente feridos.

O alto número de acidentes envolvendo animais nas linhas ferroviárias operadas pela SuperVia, obviamente, tem relação direta com a ausência de medidas de segurança mínimas exigíveis (pelo Decreto Federal nº 1.832/96 e pelo próprio contrato de segurança), tais como:

- (i) existência de cercas ao longo da via, mas caracterizadas pela sua vulnerabilidade, insuscetíveis de impedir a abertura de passagens clandestinas, ainda quando existente passarela nas imediações do local do sinistro;
- (ii) a própria inexistência de cercadura ao longo de toda a ferrovia;
- (iii) a falta de vigilância constante e de manutenção da incolumidade dos muros destinados à vedação do acesso à linha férrea.

Neste sentido, é a firme jurisprudência do STJ firmada no Tema Repetitivo nº 517, no qual se discutiu a responsabilidade civil da concessionária de transporte ferroviário, por morte decorrente de atropelamento por trem, diante da existência ou não de culpa concorrente.

Tese Firmada pelo STJ:

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

Atente-se que, no caso dos autos, não há sequer que se falar em culpa, pois a responsabilidade civil ambiental é de natureza objetiva, logo, o *fumus boni iuris* é inequívoco.

Também se observa o *periculum in mora*, substanciado no risco de que novos acidentes continuem ocorrendo, mutilando e ceifando a vida de animais de pequeno e até mesmo de grande porte (cães, gatos, cavalos, cabras, etc), que circulam cotidianamente pelas linhas férreas, em razão da ausência de controle efetivo para impedir tais acidentes e prestar o socorro devido.

É importante ressaltar, mais uma vez, que a jurisprudência é sólida no sentido que o risco que acarreta acidentes ferroviários, inclusive aqueles atingem animais, é inaceitável e deve ser objeto de integral reparação. Nessa esteira, tem-se o entendimento do Egrégio Tribunal de Justiça de Minas Gerais:

EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO - AUSÊNCIA DE PRESSUPOSTOS DESENVOLVIMENTO VÁLIDO E REGULAR DO PROCESSO - PRELIMINAR REJEITADA - ATROPELAMENTO DE GADO - FERROVIA - CERCAS - CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO - OBRIGAÇÃO DA OPERADORA DA LINHA FÉRREA - DANOS MATERIAIS - DANOS EMERGENTES - LUCROS CESSANTES - PROVA - NECESSIDADE - SENTENÇA MANTIDA. -Não há que se falar em ausência de pressupostos para o desenvolvimento regular do processo, se presentes todas as condições exigidas pela legislação processual -O Decreto n. 1.832, de 04 de março 1996, atribui à operadora de linha férrea a obrigação de implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo das suas faixas de domínio -Verificada a responsabilidade da empresa ferroviária, pela inobservância do dever de segurança e conservação das cercas que rodeiam os trilhos de trem, levando ao atropelamento de animais, a manutenção da sentença que julgou procedente o pedido indenizatório é medida que se impõe - Havendo comprovação de danos materiais (danos emergentes e lucros cessantes) com a morte de reses, deve ser fixada indenização em liquidação de sentença, eis que a prova destes autos não nos permite quantificá-los.

(TJ-MG - AC: XXXXX10026110002 MG, Relator: Domingos Coelho, Data de Julgamento: 13/03/2019, Data de Publicação: 19/03/2019)

Admitir que a omissão dos réus continue resultando em acidentes que importam em graves e seguidas lesões e mortes de animais, até o julgamento final da ação, no caso concreto, equivaleria a reconhecer o direito adquirido à extirpação da vida de animais, o que confronta os ditames legais. Obviamente, semelhante heresia jurídica não poderá obter autorização judicial.

Por estes fundamentos, requer o Ministério Público, com base no art. 12 da Lei Federal 7.347/85, a concessão de **medida liminar**, nos seguintes termos:

- a. **Determinar à SuperVia e ao Estado, no prazo máximo de 90 dias, a obrigação de instalar e manter a integridade das cercas e muros ao longo da via, de modo que sejam capazes de impedir o acesso de animais (como gatos, cães, cavalos, cabras, etc) na linha férrea, além da adoção de medidas de vigilância e monitoramento constante suficiente para impedir e vedar o acesso dos referidos animais ao longo de todas as ferrovias operadas pela empresa na cidade do Rio de Janeiro.**
- b. **Determinar conjuntamente aos réus, no prazo máximo de 30 dias, a obrigação de prestar socorro, resgate e atendimento imediato, por meio de equipe de socorristas com a presença de médico veterinário, a todos os animais acidentados na área de domínio das linhas férreas operadas pela empresa SuperVia na cidade do Rio de Janeiro.**
- c. **Determinar conjuntamente ao Estado e ao Município, no prazo máximo de 30 dias, a obrigação de manter sob sua guarda e cuidados, em instalações e abrigos veterinários apropriados, todos os animais comunitários e silvestres resgatados e socorridos após acidentes ocorridos na área de domínio das linhas férreas operadas pela empresa SuperVia na cidade do Rio de Janeiro.**
- d. **Determinar aos réus a obrigação de comprovar o atendimento das determinações anteriores, por meio de documentos e relatórios fotográficos subscritos por profissional médico veterinário, no prazo máximo de 90 dias.**
- e. **Seja fixada multa diária cominada individualmente a cada um dos réus em caso de descumprimento da decisão liminar na forma postulada, em valor não inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia de descumprimento das obrigações acima requeridas.**

V – DO PEDIDO PRINCIPAL

Diante de todo o exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO** requer:

- 1- A confirmação da decisão liminar, condenando os réus nas seguintes obrigações de fazer:
 - 1.1- A condenação solidária da empresa concessionária SuperVia e do Estado do Rio de Janeiro à obrigação de instalar e manter a integridade das cercas e muros ao longo das vias ferroviárias, de modo que sejam capazes de impedir o acesso de animais (como gatos, cães, cavalos, cabras, etc) na linha férrea, além da adoção de medidas de vigilância e monitoramento constante suficiente para impedir e vedar o acesso dos referidos animais ao longo de todas as áreas de domínio das ferrovias operadas pela empresa na cidade do Rio de Janeiro, no prazo máximo de 90 dias a contar da sentença, sob pena de multa diária de valor não inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia de descumprimento para cada réu.
 - 1.2- A condenação solidária dos réus à obrigação de prestar socorro, resgate e atendimento imediato, por meio de equipe de socorristas com a presença de médico veterinário, a todos os animais acidentados na área de domínio das linhas férreas operadas pela empresa SuperVia na cidade do Rio de Janeiro, no prazo máximo de 30 dias a contar da sentença, sob pena de multa diária de valor não inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia de descumprimento para cada réu.
 - 1.3- A condenação solidária do Município do Rio de Janeiro e do Estado do Rio de Janeiro à obrigação de manter sob sua guarda e cuidados, em instalações e abrigos veterinários apropriados, todos os animais comunitários e silvestres resgatados e socorridos após acidentes ocorridos na área de domínio das linhas férreas operadas pela empresa SuperVia na cidade do Rio de Janeiro, no prazo máximo de 30 dias a contar da sentença, sob pena de multa diária de valor não inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia de descumprimento para cada réu.
2. A condenação solidária dos réus à obrigação de **indenizar** os danos ambientais já consumados e aqueles que ainda forem consumados no curso desta ação, em razão de acidentes que resultaram em lesões e na morte de animais atingidos por acidentes ocorridos

área de domínio das linhas férreas operadas pela empresa SuperVia na cidade do Rio de Janeiro, em valor a ser apurado em liquidação, que será revertido para FECAM como previsto no artigo 13 da Lei 7.347/85.

3. A citação dos Réus, na forma legal, para que contestem tempestivamente o pedido inicial, sob as sanções previstas em lei.
4. A inversão do ônus da prova, na forma legal e preconizada pela jurisprudência, em ações civis públicas ambientais.
5. A condenação dos Réus nos ônus da sucumbência, inclusive honorários advocatícios que serão revertidos para o Fundo Especial do Ministério Público – FEMP – criado pela Lei 1.183 de 27 de agosto de 1987.
6. Sejam julgados procedentes os pedidos formulados na presente ação civil pública.

Protesta por todos os meios de prova em direito admitidos, a serem especificados oportunamente, apresentando com a presente petição inicial prova documental colhida no Inquérito Civil nº MA 9763 (íntegra dos autos em anexo).

Manifesta também, em face da natureza pública e indisponível dos interesses tutelados pelo Ministério Público nesta ação civil pública, na qualidade de mero legitimado extraordinário, a **opção pela não realização de audiência de conciliação ou de mediação**, na forma do artigo 319, inciso VII do Novo CPC.

Cássio Scarpinella Bueno afirma que: “Não há sentido em designar aquela audiência nos casos em que o autor, indica seu desinteresse na conciliação ou mediação. Até porque seu não comparecimento pode ser entendido como ato atentatório à dignidade da justiça nos moldes do §8º do art. 334. Trata-se de interpretação que se harmoniza e que se justifica com o princípio da autonomia da vontade – tão enaltecido pelo CPC de 2015 – e que, mais especificamente preside a conciliação e a mediação. Expresso, nesse sentido, aliás, o art. 2º, V, da Lei nº 13140/2015, que disciplina a mediação. Ademais, de acordo com o § 2º, daquele mesmo art. 2º, ‘ninguém será obrigado a permanecer em procedimento de mediação’. De outra parte, ainda que o autor nada diga a respeito da sua opção em participar, ou não, da audiência de conciliação ou de mediação

(quando se presume sua concordância com a designação da audiência consoante se extrai do §5º do art. 334), pode ocorrer de o réu manifestar-se, como lhe permite o mesmo dispositivo, contra sua realização, hipótese em que a audiência inicialmente marcada será cancelada, abrindo-se prazo para o réu apresentar sua contestação, como determina o inciso II do art. 335.” (BUENO, Cassio Scarpinella. Manual de Direito Processual Civil. 2. ed. Volume único. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 295.)

Por sua vez, Alexandre Câmara diz que: “Apesar do emprego, no texto legal, do vocábulo “ambas”, deve-se interpretar a lei no sentido de que a sessão de mediação ou conciliação não se realizará se qualquer de seus pares manifestar, expressamente, desinteresse na composição consensual”. (CÂMARA, Alexandre. Novo Processo Civil Brasileiro. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2016, p. 201.).

Além do já citado, constitui obstáculo à realização da mediação, no caso em tela, a evidente incongruência entre a exigência de publicidade em se tratando de resolução de conflitos envolvendo ente público e que versa sobre direitos indisponíveis, com o instituto da mediação, regido pela confidencialidade.

Inaplicável, portanto, à luz do princípio da publicidade, insculpido no artigo 37, caput, da Constituição Federal, o princípio da confidencialidade sempre que um ente público se fizer presente em um dos polos processuais.

Deste modo, em casos como o presente, há sempre que se observar a regra da publicidade dos atos estatais, o que afasta por completo a possibilidade de resolução do conflito através da mediação, que deve, conforme visto, ser realizada sob o princípio da confidencialidade (incabível na hipótese).

Embora inestimável pela sua natureza, atribui-se a esta causa o valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), para o disposto no artigo 291 do Código de Processo Civil.

O Ministério Público receberá intimações na **4ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva do Meio Ambiente**, sediada a Rua Rodrigo Silva, nº 26, 7º andar, Centro, Rio de Janeiro, na forma legal.

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 2024.

Carlos Frederico Saturnino
Promotor de Justiça