



MPF
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

**PROCURADORIA
DA REPÚBLICA
EM CARUARU**

Excelentíssimo(a) Senhor(a) Juiz(íza) da 37ª Vara Federal da Seção Judiciária do Estado de Pernambuco (Subseção Caruaru).

PP n.º 1.26.0002.000092/2015-31
Ação cautelar n.º 0800430-38.2015.4.05.8302.
Ação Civil Pública n.º 01/2015

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, por sua Procuradora da República, vem respeitosamente ante Vossa Excelência, com apoio no art. 129, III, da Constituição Federal e disposições similares da Lei Complementar 75/93 e da Lei 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública), propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA, com pedido de liminar em face:

Município de Gravatá, pessoa jurídica de direito público, pessoa jurídica de direito público, CNPJ 11.049.830/0001-20. Rua Tenente Cleto Campelo, 268. Gravatá/PE, representada por seu prefeito, Bruno Martiniano;

Construtora BG Eireli EPP, pessoa jurídica de direito privado, CNPJ 05.244.095/000-021. com sede na Rua Inalda Pereira Guerra, 106, Cruzeiro, Gravatá/PE, representada por Alexandre Emanuel Correa de Oliveira Uchôa;

FTL – FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A. (atual responsável pelas obrigações da TLSA – Transnordestina Logística S.A.), pessoa jurídica de direito

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



privado, inscrita no CNPJ sob o nº. 17.234.244/0001-31, na Avenida Francisco Sá, 4829, bairro Álvaro Weyne, Fortaleza/CE, CEP: 60.335-198;

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, autarquia federal, com sede na Rua Benfica, 1150, Madalena, Recife/PE, representando pelo Superintendente Regional, o senhor Frederico Faria Neves de Almeida;

FUNDARPE - Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, pessoa jurídica de direito público, fundação estadual, com sede na R. da Aurora, 463, - Boa Vista, Recife/PE, 50050-000 Telefone:(81) 3184-3000, representada por sua Diretora-Presidente da Marcia Souto.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, com sede Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília – DF, CEP: 70200-003, representada por seu Diretor Geral Jorge Luiz Macedo Basto

DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte, autarquia integrante da Administração Pública Federal Indireta, com sede na Av. Engenheiro Antônio de Goes, 820 - Pina, Recife - PE, 51010-000, representado pelo Superintendente em Pernambuco Euclides Bandeira de Souza Neto.

em razão dos fatos e fundamentos jurídicos a seguir expostos.

1 – DO OBJETO DA AÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA POR DEPENDÊNCIA.

Por meio desta ação civil pública, o Ministério Público Federal objetiva tutela jurisdicional para condenar o Município de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP, com a participação dos demais demandados, a reconstruir pontilhão ferroviário e trecho da ferrovia Recife-Gravatá – patrimônio histórico tombado – e a indenizar os danos morais coletivos decorrentes do dano causado por ocasião da realização de obra de readequação do Tráfego do Cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros.

Toda a documentação referida se encontra no **PP n.º 1.26.0002.000092/2015-31**, contudo, deixa-se de o inserir integralmente no sistema PJE, optando-se apenas pela documentação relevante para a demanda, mas sua consulta completa pode ser realizada na sede do MPF em Caruaru.

Ademais, tendo em vista que o Ministério Público Federal propôs a Ação Cautelar nº 0800430-38.2015.4.05.8302 com vistas a obstar a continuidade da obra que gerou a destruição do pontilhão ferroviário e trecho da ferrovia Recife-Gravatá, requer-se a distribuição por dependência da presente ação.

2 – DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL.



Segundo o art. 109, I da Constituição Federal os juízes federais são competentes para processar e julgar os feitos no qual entidade autárquica federal for parte. É o caso do presente feito em que o IPHAN e o DNIT são réus e se discute a proteção a patrimônio histórico de titularidade de ente federal.

Destaca-se também que a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA foi transferida para o DNIT. Assim, a ferrovia que foi objeto de contrato de concessão celebrado pela antiga RFFSA para com a também extinta Companhia Ferroviária do Nordeste (“CNF”), atualmente denominada como Ferrovia Transnordestina Logística S/A, é um bem público integrante do patrimônio do DNIT.

Ademais, conforme prevê a Constituição, a União Federal, pessoa jurídica de direito público interno (art. 14, I, do Código Civil), subdivide-se em órgãos, que são parte integrante do ente. A organização da União, ou seja, sua divisão em órgãos especializados para melhor desempenhar suas funções, é disciplinada pela Carta Magna de 88, que expressamente prevê a existência do Ministério Público Federal como parte integrante da União (art. 128), pelo que se impõe o mesmo foro da União para o Ministério Público Federal quando este é parte.

Por fim, não fosse pela natureza das partes, inequívoco o interesse da União no feito por se tratar ação ajuizada para resguardar e garantir a reconstrução e preservação de acervo tombado, assim como da memória ferroviária nacional.

3 - - DA LEGITIMIDADE ATIVA.

O art. 129, inciso III, da vigente Constituição Federal estabelece:

Art. 129. São funções institucionais do Ministério Público:

(...)

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

Ademais, o art. 5º da Lei n.º 7.347/85 dispõe que compete ao Ministério Público Federal ajuizar a ação civil pública. A mesma Lei, em seu art. 1º dispõe ser cabível a ação civil pública para a proteção do patrimônio público e do patrimônio histórico e paisagístico.

Sobre situações análogas à dos autos, confira-se o julgado abaixo, em que se entendeu pela legitimidade ativa do MPF.

"PROCESSUAL CIVIL, CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. (...) MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. LEGITIMIDADE ATIVA. INTERESSE DE AGIR. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL. IPHAN. LEGITIMIDADE PASSIVA. BENS TOMBADOS A NÍVEL NACIONAL.



REALIZAÇÃO DE OBRAS EM SUAS PROXIMIDADES. REDUÇÃO DA VISIBILIDADE. INOCORRÊNCIA. (...)

(...)

4. A ordem jurídica constitucional inaugurada com a promulgação da CF/88 alargou, sobremaneira, as funções institucionais do Ministério Público, de sorte que se mostra viável o manejo de ação civil pública, pelo MPF, para defender o patrimônio público em geral, incluindo-se nesse conceito, também, o histórico e artístico nacional. Precedentes do col. STF.

5. O IPHAN é parte legítima para figurar no pólo passivo da demanda, uma vez que um dos pedidos contidos na exordial consiste em condená-lo na obrigação de emitir prévio pronunciamento acerca da viabilidade de qualquer projeto para edificação no imóvel ali indicado (supostamente localizado em área de preservação do patrimônio histórico), restando patente, outrossim, o interesse de agir do autor da presente *actio* coletiva.

6. Estando o Parquet federal no lado ativo da lide, ajuizada em face de autarquia também federal, firma-se a competência da Justiça Federal para processar e julgar o feito, nos termos do art. 109, I, da Carta Magna. "

(...)

(TRF 5ªR, 2ª Turma, AC nº 439086 – PE, Rel. Des. Federal Luiz Alberto Gurgel de Farias, DJU 12.08.2008)

4 – DA LEGITIMIDADE PASSIVA.

Nesta demanda, relata-se que, na ocasião da realização de uma obra de readequação de tráfego, a Construtora BG Eireli EPP, vencedora do convite 06/2015 realizado pela Prefeitura do Município de Gravatá, retirou de forma irregular um pontilhão e destruiu parte de uma antiga ferrovia que cruza o município em questão, tombados desde 1986.

Com fundamento no Procedimento Preparatório em anexo, pretende-se que o Município de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP reconstruam o pontilhão ferroviário e trecho da antiga Rede Ferroviária Federal no município de Gravatá, bem do DNIT, assim como repare os danos morais coletivos, tendo em vista se tratar de bem que é patrimônio histórico tombado. Também se pretende que a Transnordestina, a FUNDARPE, o IPHAN, o DNIT e a ANTT participem da elaboração e execução do projeto de reconstrução dos bens destruídos com a finalidade de garantir a proteção do patrimônio histórico, cultural e artístico representado pelo referido pontilhão e ferrovia, o que denota a pertinência subjetiva passiva desta ação.

Com efeito, a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA, como é caso dos bens em referência, foi transferida para o DNIT.

Por outro lado, por força do Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação de Serviço Público de Transporte Ferroviário, que teve por objeto a concessão de serviço público de exploração ferroviária outorgada pela União Federal, cabe à Ferrovia Transnordestina a proteção dos bens de propriedade do DNIT, visto que a concessão do serviço de transporte ferroviário trouxe, dentre outros direitos



e obrigações, o ônus da defesa dos bens arrendados contra quaisquer atos que possam vir a danificar as ferrovias.

Ademais, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT é o órgão responsável pela gestão dos serviços de transporte ferroviário em malha ferroviária concedida, entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território, sendo obrigatória sua participação em qualquer obra na rede ferroviária brasileira, como é o caso do presente processo.

Não bastasse isso, o trecho da estrada de ferro Recife/Gravatá foi tombado através do Decreto Estadual nº 11.238 de 11 de março de 2006 (Processo de Tombamento nº 1.322/85) por constituir um marco da engenharia no Estado, pela singular paisagem que se descortina em toda a sua extensão, pela importância que teve a ferrovia no desenvolvimento econômico de Pernambuco, até meados desse século, sendo a FUNDARPE órgão responsável pela preservação do patrimônio cultural de Pernambuco.

Por fim, como o pontilhão e a antiga ferrovia Recife-Gravatá são parte da memória ferroviária nacional e que, conforme art. 9º da Lei nº 11.483/2007, cabe ao IPHAN a preservação dos mesmos, bem como, caso o bem seja classificado como operacional, como é o caso, garantir seu compartilhamento para uso ferroviário, em face da a destruição do bem, deverá o IPHAN participar da análise e acompanhamento da execução do projeto de reconstrução.

5 - DOS FATOS.

5.1. - Da destruição do pontilhão e da propositura de ação cautelar e da continuidade dos danos ao patrimônio histórico e cultural.

Em 22/05/2015, o Ministério Público Federal recebeu, através do ofício nº 138/2015 – 1ª PJ, do Ministério Público Estadual em Gravatá, a notícia de que o pontilhão da linha férrea situado no centro da cidade de Gravatá foi totalmente demolido pela empresa Construtora BG Eireli EPP, em decorrência de contrato firmado com o Município de Gravatá. sem licenciamento ou qualquer autorização dos órgãos responsáveis pela preservação do bem.

A Promotoria de Justiça relatou que, diante da notícia inesperada do início das obras, expediu ofício ao Secretário Municipal de Obras, recomendando a suspensão da demolição até que fossem apresentados ao Ministério Público “cópia do projeto de engenharia da referida obra, Projeto de Avaliação do impacto ambiental e anuência da Companhia Ferroviária do Nordeste ou da empresa responsável pela manutenção da ferrovia”.

Contudo, o Ministério Público do Estado de Pernambuco não logrou

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



obter qualquer resposta da Secretaria de Obras, considerando que o Secretário de Obras Marcus Tullius de Barros Souza não foi localizado.

O noticiado pelo MPPE foi corroborado pelas diversas notícias publicadas em *blogs* locais e mesmo em sítio eletrônico do jornal Diário de Pernambuco¹, bem como pelas fotos que também foram enviados pela Promotoria de Justiça em Gravatá.

Inclusive notícia no próprio sítio eletrônico da Prefeitura de Gravatá, do dia 22/05/2015, cujo título era “Mobilidade Urbana – Prefeitura retira pontilhão da Rua Amaury de Medeiros e apresenta projeto inovador” narra que, no dia 21/05/2015, a Prefeitura através da secretaria de Obras teria realizado a retirada do Pontilhão localizado no cruzamento da Rua Amaury de Medeiros com a Rua Hilda Gonzáles. Destaca ademais, que um pórtico seria feito no local com a presença de uma Locomotiva em homenagem à via férrea².

Por outro lado, por meio de notícias jornalísticas extraídas da *internet*, é possível verificar que o intento de destruir o pontilhão é antigo, havendo informações, datadas de 5 de agosto de 2013, que o Prefeito Bruno Martiniano estaria estudando uma forma de fazê-lo³.

Ante a urgência da situação, o Ministério Público Federal propôs ação cautelar, com pedido de liminar, cujo objeto era obstar a continuidade das obras e destruição de pontilhão e trecho da Ferrovia Recife-Gravatá.

O douto julgador proferiu, no dia 23/05/2015, a liminar nos termos abaixo transcritos:

Ante o exposto, DETERMINO que a prefeitura de Gravatá se abstenha de dar início ou continuidade a qualquer construção/demolição sobre a Ferrovia Recife/Gravatá, em especial o trecho que cruza a cidade de Gravatá, **sob pena de multa diária no valor de R\$ 10.000,00 - dez mil reais** (art. 461 do Código de Processo Civil).

Por outro lado, o Município só foi intimado no dia 25/05/2015, conforme mandado de intimação em plantão nº 01/2015, a despeito da tentativa do oficial de justiça de efetuar a intimação no dia 24/05/2015.

Contudo, informação importante que consta no referido mandato, na certidão de diligência, **é que no dia 24/05/2015, havia no local um trator e um caminhão trabalhando no local da obra (apesar da obra estar devidamente**

1

<http://www.agrestehoje.com/gravata-derruba-pontilhao-da-refesa-em-nome-do-transito/>
<https://www.youtube.com/watch?v=VYTKE4ln3ls>

2

<http://www.prefeituradegravata.pe.gov.br/v4/2015/05/mobilidade-urbana-prefeitura-retira-pontilhao-da-rua-amaury-de-medeiros-e-apresenta-projeto-inovador/>

3

<http://www.blogdomatuto.com.br/artigo/02045-pontilhao-em-gravata-esta-com-os-dias-contados>

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



embargada, como será demonstrado).

Frise-se que a ação proposta pelo MPF foi amplamente divulgada pela imprensa, o que poderia ter reforçado para o Município a necessidade de paralisação da obra já embargada⁴.

Ademais, no relatório nº 031/2015, em anexo, fruto de vistoria realizada por técnicos na FUNDARPE em 25/05/2015 **apontaram a continuação dos trabalhos na sexta feira, e oposição de placa de obra, mesmo após embargo impetrado, conforme foi observado pelos técnicos do IPHAN que estiveram no local na tarde da sexta feira dia 22/05/2015.**

Ademais, aponta o mesmo relatório que, no dia 25/06/2015, foi entregue notificação com efeito de embargo das obras de mobilidade em desenvolvimento com a demolição do pontilhão.

Já a Informação Técnica 01 MEL/EF/IPHAN/MINC/ 2015 relata que foram realizadas fiscalizações técnicas no dia 22 e no dia 25 de maio de 2015 e que foi constatado danos ao patrimônio cultural tombado em âmbito estadual e constante no Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco. Ademais destaca que, apesar da determinação de embargo da obra pela Superintendência Estadual do IPHAN/PE, por meio do ofício nº 0565/2015, no dia 22/05/2015, os técnicos do IPHAN/PE constataram em visita técnica, realizada no dia 25/05/2015, a continuidade das atividades no canteiro de obra realizada pela Prefeitura de Gravatá/PE e que foi ampliado o dano ao pontilhão entre os dias 22/05/2015 e a segunda visita técnica, o que caracterizaria um descumprimento do embargo do IPHAN (com fotos demonstrativas).

Ademais, verifica-se que o DNIT, no dia 29/05/2015, também esteve em Gravatá e também embargou a obra do pontilhão.

Ademais, o MPPE, através do ofício nº 241/2015-2º PJ, em 22/06/2015, informou ao MPF que estava sendo permitido o trânsito de veículos no local da obra onde ocorreu a demolição do pontilhão de linha férrea, neste município, conforme demonstra fotos anexadas. Salientou que após a demolição, o local ficou intransitável, vez que havia grande desnível. Porém na quarta-feira (17/06/2015), o local amanheceu aterrado, possibilitando o trânsito de veículos. Contudo, não pode afirmar o responsável pelo aterro.

4 http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577846/ministerio-publico-federal-entra-com-acao-para-interromper-demolicao-de-pontilhao-de-gravata.shtml
<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2015/05/22/mpf-propoe-acao-para-paralisar-obras-de-destruicao-de-bens-tombados-em-gravata-182529.php>
<http://g1.globo.com/pe/caruaru-regiao/noticia/2015/05/bens-tombados-sao-destruidos-em-gravata-e-mpf-pede-o-fim-de-obras.html>
<http://maisagreste.com.br/2015/05/23/gravata-voce-e-a-favor-ou-contra-do-mpf-tentar-interromper-a-demolicao-do-pontilhao/>
<http://blogvisaosocial.com.br/gravata-ministerio-publico-federal-entra-com-acao-para-interromper-demolicao-de-pontilhao-de-gravata/>
<http://www.folhape.com.br/cms/opencms/fohape/pt/cotidiano/interior/arqs/2015/05/0040.html>

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



Por fim, no dia 30/06/2015, o Ministério Público Federal foi informado pela Gerente de Patrimônio e Institucional da Transnordestina Logística SA, que, quando da retirada do material que sobrou da demolição do Pontilhão de Gravatá, que foi acordado em reunião no dia 25/06/2015 no MPF, para recolhimento do material que sobrou ao pátio do DNIT, pessoa responsável pela segurança patrimonial da Transnordestina, que estava no local, apontou que as obras da prefeitura continuavam mesmo com pedido de que não houvesse sequer circulação de veículos.

Assim, tendo em vista que, conforme será verificado adiante, a continuidade das obra já embargada pelo Município Gravatá e pela Construtora BG Eireli EPP pode representar, além de gasto indevido de dinheiro público, fator a dificultar ainda mais a reconstrução do pontilhão, entende-se que urge a determinação de paralisação completa da obra, conforme, inclusive, todos os embargos dos órgãos públicos acima apontados, devendo a Prefeitura do Município de Gravatá/PE elaborar projeto completo de mobilidade urbana, referente à proposta de alteração do sistema viário e projeto executivo de reconstituição da estrutura histórica ferroviária destruída. Ademais, a obra, não obedeceu a legislação específica para realização de obras envolvendo ferrovias, como será demonstrado, não podendo haver continuidade da mesma. Por fim, por ser a responsabilidade por dano ao patrimônio cultural objetivo e solidário a empresa Construtora BG Eireli EPP deverá também ser condenada no presente processo.

5.2. Dos relatórios de vistoria e pareceres técnicos que apontam a importância cultural e histórica dos bens danificados e a possibilidade de reconstrução dos mesmos.

Conforme relatório nº 031/2015, em anexo, fruto de vistoria realizada por técnicos na FUNDARPE em 25/05/2015, o trecho, que faz parte do acervo ferroviário do Estado de Pernambuco, localizado entre as Ruas Amaury de Medeiros e Hilda Gonzales – centro da cidade de Gravatá, foi alvo de obra irregular de responsabilidade da Prefeitura da cidade de Gravatá, que veio a destruir o pontilhão que compõe a Estrada de Ferro Recife/Gravatá, bem tombado pelo Estado através do Decreto de Homologação nº 11.238/1986.

A denúncia de demolição do pontilhão chegou a GPC – Gerência de Preservação Cultural da FUNDARPE na tarde da sexta feira dia 22 de maio de 2015, e logo foi providenciada a elaboração de notificação com efeito de embargo da obra, visto não ter a obra seguido os trâmites estabelecidos pela legislação de preservação federal e estadual. A notificação naquele momento foi enviada à Prefeitura de Gravatá por email e na segunda feira, dia 25 de maio de 2015, entregue em mãos.

Posteriormente, na manhã do dia 25/05/2015, os técnicos da FUNDARPE realizaram visita técnica de fiscalização e constaram a denúncia, verificando alguns agravantes que serão explicitados a seguir.

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



Na ocasião, constatou-se a destruição total do pontilhão, sendo observado que os trilhos teriam sido cortados a maçarico e que as bases de apoio do pontilhão – construídas em pedra de granito natural – haviam sido demolidas por retroescavadeiras, sem que houvesse os mínimos cuidados em separar e guardar estes elementos construtivos que compõem a história da cidade.

Por fim, concluíram os técnicos que ainda há possibilidade de reverter o dano, visto que grande parte do material construtivo removido foi depositado em terreno baldio próximo ao local onde havia o pontilhão.

Por sua vez, a Informação Técnica 01 MEL/EF/IPHAN/MINC/2015 aponta que foram realizadas fiscalizações técnicas no dia 22 e no dia 25 de maio de 2015 e que foram constatados danos ao patrimônio cultural tombado em âmbito estadual e constante do Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco.

Na descrição do objeto da fiscalização verificam-se as seguintes informações que dão conta da importância dos bens destruídos:

- O Pátio Ferroviário de Gravatá/PE e o trecho Pombos a Gravatá foram inventariados pelo IPHAN/PE e constam da coleção Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco.
- A Estação Ferroviária de Gravatá integrante do pátio ferroviário é reconhecida como bem cultural, em âmbito federal, fundamentada na Lei nº 11.483/2007, como representativo da memória ferroviária desde 2010.
- O trecho Recife a Gravatá, ambos em Pernambuco, teve seu valor cultural reconhecido pelo Governo Estadual de Pernambuco por meio da FUNDARPE, através do Decreto nº 11.283/1986, quando a “Estrada Recife Gravatá” foi registrada como “um marco na memória dos caminhos de ferro em Pernambuco”, conforme destaca Borba (1988):

“entre 1945 e 1947, os pontilhões e viadutos originais de Russinha foram substituídos por outros em concreto armado, não perdendo entretanto sua representatividade. A Estrada de Ferro Recife-Gravatá, com toda ambiência local e belas paisagens, forma um conjunto de grande interesse na preservação da memória dos caminhos de ferro” (Borba, 1988, p. 108, *apud* IPHAN).

- Nota-se também a percepção de Estevão Pinto, 1949, e do Inventário do Patrimônio Ferroviário a importância de “obras-de-arte”, de acordo com as citações abaixo:

“a excessiva demora entre a inauguração da estação Russinha e a de Gravatá foi motivada pela construção de obras-de-arte (principalmente viadutos), pelo alargamento de túneis e pela regularização geral da Serra das Russas. Mesmo depois do funcionamento da estação de Gravatá, executaram-se diversos trabalhos importantes, sem interrupção do tráfego, como seja a abertura de um corte em substituição do túnel n.8. abandonado em virtude da falta de segurança” (Pinto, 1949, p.93-94, *apud* IPHAN).

“No entanto, apesar das interferências sofridas ao longo do tempo, como a substituição dos viadutos, o trecho conserva a estrutura da via permanente íntegra e



as características ambientais e paisagísticas ainda preservadas, o que só vem corroborar a sua importância como patrimônio cultural pernambucano, por ser tratar de trecho mais singular da malha ferroviária do Estado. Este destaque se fez reconhecido através do tombamento estadual (...) (IPHAN, 2009).

- O Patrimônio Ferroviário em Pernambuco possui tombamento em Âmbito Estadual de acordo com edital de tombamento temático, inclusive, o pontilhão danificado pelas obras realizadas pela Prefeitura de Gravatá/PE.
- A Linha Tronco Centro encontra-se concessionada e arrendada a Transnordestina Logística SA, portanto, considerada como operacional. A linha se encontra ativa, e, de propriedade da União Federal, por meio do DNIT.

Na informação técnica é possível ver mapas e fotos que dão subsídio às informações supracitadas e localizam o objeto da fiscalização.

Por outro lado, os técnicos do IPHAN chegam as seguintes constatações:

- A obra de demolição do pontilhão foi executada pela Prefeitura de Gravatá/PE desde o dia 21/05/2015, com o intuito de ampliar o sistema viário da cidade por meio da execução do “projeto de mobilidade urbana e interesse público”, conforme informação do Procurador Geral do Município, Antonio Saldanha, e do engenheiro da Secretaria de Obras Municipais Dirceu Bezerra de Souza.
- A Intervenção se deu em um trecho da LTC (vide imagens 02,06,07, no anexo), o projeto possui uma extensão de trinta metros ao longo da via que culminou com a retirada de um pontilhão metálico e linhas férreas existentes no trecho.
- O material do aterro retirado das estruturas férreas da linha encontra-se em terreno identificado como futuras instalações do SAMU, junto com alguns dormentes de madeira e partes da estrutura de base do pontilhão em pedra.
- O pontilhão, trilhos e dormentes retirados se encontram no canteiro de obra. Os bens foram inventariados e foi requerida a guarda (inventário na fl. 46).
- De acordo informação fornecida pelo engenheiro da Secretaria de Obras Municipais Dirceu Bezerra de Souza, o projeto contempla a destruição de área ainda maior que a percebida durante as visitas técnicas realizadas pelo IPHAN. O que pode ser observado em informações divulgadas em mídia eletrônica.
- Apesar da determinação de embargo da obra pela Superintendência Estadual do IPHAN/PE, por meio do ofício nº 0565/2015, de 22/05/2015, o qual destacava que a destruição dos bens culturais pode configurar crime ambiental, nos termos da Lei nº 9605/98, os técnicos do IPHAN/PE constataram em visita técnica realizada no dia 25/05/2015 que houve atividade no canteiro de obra realizada pela Prefeitura de Gravatá/PE no local em que se encontra o trecho ferroviário e que foi efetuada a demolição do pontilhão entre os dias 22/05/2015 e a segunda visita técnica, o que caracterizaria um descumprimento do embargo do IPHAN (com fotos demonstrativas).
(...)

Por fim, foram feitas as seguintes recomendações (denominadas de desdobramentos):

- A Prefeitura do Município de Gravatá/PE deverá apresentar o projeto completo de mobilidade urbana, referente à proposta de alteração do sistema viário.
- A Prefeitura do Município de Gravatá/PE deverá apresentar um projeto executivo de reconstituição da estrutura histórica ferroviária, pois, apesar dos



elementos demolidos, ainda é possível compreender e reestruturar o sistema ferroviário neste trecho por meio da reconstrução do pontilhão e estruturas envoltórias, reintegrando-os ao sistema, utilizando como fundamentação teórica as cartas patrimoniais referentes à proteção de bens ferroviários e ao patrimônio industrial e demais documentação que permitam a reconstituição salvaguardando sua integridade.

- Após análise nos materiais que foram retirados e que compõem o referido Pontilhão: Pontilhão, trilhos, dormentes, talas de junção e base de pedra, verificou-se que são passíveis de restauração, caso a decisão seja a reintegração das características originais.

Ademais, verifica-se que o DNIT, no dia 29/05/2015, também esteve em Gravatá e também embargou o obra do pontilhão.

A FUNDARPE e o IPHAN determinaram que o Município de Gravatá encaminhasse projeto de reconstrução do pavilhão.

Também teriam sido realizadas duas reuniões na FUNDARPE com representantes da Prefeitura de Gravatá, ficando acordada a exigência de apresentação do projeto de recomposição do Pontilhão.

No entanto, a Prefeitura entregou para a FUNDARPE o próprio projeto de requalificação do tráfego do cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros, examinado pelo parecer técnico GPC nº 025/2015, de 08/06/15.

Tal parecer concluiu que o projeto encaminhado teve caráter de dar conhecimento do plano de tráfego da Avenida Amaury de Medeiros que levou à demolição do Pontilhão e não contempla a recomposição do bem em si e suas estruturas.

Por fim, a pedido do MPF, a Ferrovia Transnordestina fez cálculo de orçamento da reconstrução do Pontilhão de Gravatá que, conforme informação, é de R\$ 153.611,34. Ressalte-se que esse orçamento não abranje o valor do bem decorrente de sua importância histórica-cultural, mas permite ter uma ideia do prejuízo decorrente da ação do Município de Gravatá/PE e da empresa Construtora BG Eireli EPP .

Assim, resta evidente a importância dos bens destruídos pelo Município de Gravatá/PE e pela empresa Construtora BG Eireli EPP. Destaca-se que, além do valor histórico, os bens danificados encontram-se concessionados e arrendados a Transnordestina Logística SA, portanto, considerados como operacionais. Ou seja, a linha se encontra ativa e de propriedade da União Federal, por meio do DNIT.

5.3. Do Processo licitatório nº 014/2015, carta convite 006/2015, realizada pela Prefeitura de Gravatá.



A Prefeitura de Gravatá, no dia 31 de março de 2015, abriu processo licitatório nº 014/2015, carta convite 006/2015, cujo objeto era readequação do tráfego do cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros e o valor orçado para a contratação era R\$ 149.444,83 (cento quarenta e nove mil, quatrocentos e quarenta e quatro reais e oitenta e três centavos).

No termo de referência, fls. 4-11, no item referente à qualificação técnica dos licitantes, consta a necessidade das empresas serem registradas no CREA e que tenham em seus quadros profissional registrado no CREA ou responsável técnico registrado no CREA, repetida no edital de licitação – Carta Convite nº 006/2015 (41-60).

Na planilha orçamentária básica, fls 12-14, constam os denominados “serviços preliminares” que consistiam: demolição de alvenaria e 1 vez com preparo para demolição, demolição de alvenaria de pedra rejuntada, demolição manual de concreto armado, demolição de pavimentação em paralelepípedos sobre macadame e demolição de meio-fio e linha d’água no valor de R\$ 11.363, 46 (onze mil trezentos e sessenta e três reais e quarenta e oito centavos). Logo em seguida, consta no alto de uma espécie de explicação sobre a tabela básica, fls. 16-23, o nome pontilhão e, logo em seguida, os itens de demolição.

Já na documentação referente ao memorial descritivo do pontilhão, fls. 24-30, no item 5.0 serviços preliminares, 5.1. demolições, consta o seguinte texto:

Demolições de alvenaria de " 1 vez" em tijolo furado de oito furos da mureta existente
Demolições de Alvenaria de Pedra Rachão rejuntada das cabeceiras da ponte
Demolição em concreto armado da parede de proteção.
Demolição da laje do canal em concreto armado utilizando martelo hidráulico
Demolição de Pavimentação asfáltica com utilização de martelo pneumático.
Demolição de pavimentos e meio- fio e linha d’água em paralelepípedo granítico de forma manual.

Obs.1 - O material da demolição da estrutura metálica do pontilhão, as longarinas trilhos dormentes, pedras e pregos de fixação dos trilhos, será removido para a secretaria de infraestrutura, e a retirada de qualquer elemento estrutural só será possível com autorização do secretário de e do prefeito, responsáveis pela guarda dos mesmos.

Obs. 2.0- O transporte e segurança dos elementos supracitados será de responsabilidade da secretaria de infraestrutura e serviços públicos.

O termo de referência e planilha orçamentária são assinados por engenheiros. Ademais, nas fls. 64-64, consta parecer jurídico, apesar de não estar devidamente assinado, que concluiu pela regularidade da licitação.

Assim, no dia 28 de abril de 2015, em sessão pública, foram abertos os envelopes de habilitação e as propostas das três empresas convidadas, sendo que a **Construtora BG Eireli EPP** sagrou-se vencedora do certame e iniciou a execução da obra, conforme já referido no dia 21 de maio de 2015.



A análise da documentação do processo licitatório nº 014/2015, carta convite 006/2015, deixa claro que a destruição do pontilhão e trecho da Linha Ferrea Recife Gravatá era objeto do mesmo, sendo evidente o dolo da Prefeitura de Gravatá de os destruir. Assim como, que a Prefeitura de Gravatá contou com amplo corpo técnico para a elaboração da documentação não sendo razoável a alegação de desconhecimento da necessidade de obtenção de diversas licenças e autorizações para a realização da referida obra. Ademais, a empresa Construtora BG Eireli EPP também contaria com corpo técnico especializado que teria obrigação de analisar a documentação da licitação e verificar a ausência de autorizações e licenças necessárias para a realização da obra licitada.

5.4. Da instauração de Procedimento Preparatório no âmbito desta Procuradoria.

A partir da representação do Ministério Público do Estado que apontava que bem tombado que pertence ao DNIT, pontilhão e trecho da Linha Férrea Recife-Gravatá, teriam sido parcialmente destruído pela Prefeitura de Gravatá e após a propositura da ação cautelar nº 0800430-38.2015.4.05.8302, foi instaurado no âmbito do MPF Procedimento Preparatório cujo objeto é apurar responsabilidade por dano a bem da União considerado de valor histórico concernente ao pontilhão e trecho da Ferrovia Recife-Gravatá.

No bojo do referido procedimento foram requeridos que IPHAN e FUNDARPE encaminhassem os relatórios de vistoria realizados pelos órgãos, já acima referidos, e que a Prefeitura encaminhasse plano de recuperação dos danos causados ao Pontilhão. Ademais, foi encaminhado para a PRR5 cópia da documentação para que fossem tomadas as providências em face da possível prática de crime tipificado pelo art. 62 da Lei 9605/98 pelo Prefeito da Cidade de Gravatá Bruno Martiniano.

Ademais, no bojo do Inquérito Civil foram realizadas duas reuniões (atas anexas) com a Prefeitura de Gravatá e demais pessoas jurídicas também parte do presente processo.

A primeira, no 08 (oito) de junho de 2015, contou com a susbscritora da presenta ação, representantes da FUNDARPE e da Prefeitura de Gravatá..

Na reunião o MPF solicitou esclarecimentos da Prefeitura sobre o caso. O Procurador do Município mencionou existir projeto sobre as alterações no bem público objeto da querela. Os representantes do Município mencionaram, no entanto, **não possuem qualquer licenciamento para a realização da obra**. Ademais, os representantes do município reconhecem a existência de equívocos administrativos e se dispuseram a negociar a solução da questão. Ao final, deliberou-se que seria realizada nova reunião, com os Órgãos interessados, IPHAN, DNIT FUNDARPE, Prefeitura da Gravatá e Transnordestina no 25 de junho, para verificar a possibilidade de acordo.



Já no dia 25 (vinte) de junho de 2015, presente novamente a subscritora da presente ação e representantes da FUNDARPE, da Ferrovia Transnordestina Logística, do DNIT, do IPHAN e da Prefeitura de Gravatá/PE.

O MPF começou a reunião mencionando que a Prefeitura Gravatá tinha se manifestado disposta a realizar possível acordo para a recomposição da área. Contudo, a advogada da transnordestina afirmou que a questão referente à destruição do bem não permitia transação pela concessionária e que essa análise caberia à União, por intermédio da ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre. Já o DNIT, por seu representante, afirmou que a questão deveria ter sido previamente encaminhada aos órgãos e que o posicionamento do órgão é no sentido de que o pontilhão deve ser recuperado. O IPHAN afirmou que o seu papel assemelha-se ao da FUNDARPE e que a situação é reversível, com a restauração do pontilhão.

Por fim, ficou estabelecido que o material decorrente da demolição do pontilhão seria retirado e encaminhado ao DNIT/CARUARU no dia 30/06/2015, devendo ser de tudo informado o MPF e o *Parquet* requereu que a Prefeitura de Gravatá tomasse as medidas necessárias para que os restos do pontilhão, que ainda não foram retirados, sejam resguardados até sua retirada total, bem como que a área de trânsito da Avenida Amaury de Medeiros fosse mantida na forma anterior à destruição do pontilhão.

Assim, ante a impossibilidade de transacionar com relação a reconstrução do Pontilhão e de parte da Ferrovia Recife-Gravatá apontada pelos responsáveis pela guarda e manutenção dos referidos bens e, tendo em vista a necessidade urgente de medidas necessárias para evitar que danos maiores ao patrimônio histórico-cultural, o MPF propõe a presente ação civil pública.

6 – DO DIREITO:

6.1 Da proteção ao patrimônio histórico e cultural – memória ferroviária:

De início, delimite-se o marco jurídico que garante a proteção à memória ferroviária, a partir do topo da pirâmide, a constituição, aos seus desdobramentos normativos.

A proteção ao patrimônio histórico tem cunho constitucional, porquanto a Constituição Federal de 1988 trata a questão de forma detalhada adotando a concepção de valor cultural de bens enquanto produto de cultura coletiva e tutelando a preservação do patrimônio cultural brasileiro, bem como impondo repressão a danos e ameaças ao referido bem:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade



brasileira nos quais se incluem:

(...)

V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º O poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

(...)

§ 4º Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei." (destacou-se)

Tais preceitos normativos refletem a tendência do Estado contemporâneo para a ampliação da tutela aos interesses difusos, dentre os quais se encontra a proteção ao patrimônio cultural da nação, sendo este o testemunho da herança das gerações passadas, de modo a resguardar a identidade coletiva de um povo, assegurando, assim, o reconhecimento do indivíduo com determinada sociedade.

Ao interprete e aplicador da legislação cabe ter sempre em mente o intuito do Constituinte de 1988, quando disciplinou a **proteção ao patrimônio cultural**: a necessidade de preservação de um bem – a herança histórico e cultural – que exerce papel fundamental no presente e projeta-se no futuro, transmitindo às gerações vindouras referências de um tempo e de um espaço singulares, que jamais serão vividos, mas passíveis de serem revisitados – desde que se assegure o direito à memória. Em outros termos, pretende-se ver conservada a memória de fatos e valores culturais da nação brasileira.

Assim, não se restrinja a preservação por parte do Estado tão somente ao ato do tombamento. Preservar é conservar a memória, o que dá certa margem de liberdade à Administração para exercer atividades de proteção ao patrimônio histórico e cultural. Tanto assim, que o § 1º do art. 216 da CF/88 prevê diversas formas de acautelamento e preservação; formas estas, que devem se adequar à história e à vocação do bem de valor histórico e cultural, garantindo o cumprimento de sua função socioambiental.

Pois bem. Como parte integrante dessa categoria, o patrimônio cultural, aparece o **patrimônio industrial**, que compreende, conforme a **Carta de Nizhny Tagil** (de 2003, sobre a proteção ao patrimônio industrial):

os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (fls. 99/112, Anexo I, vol. I)



É forma de expressão do patrimônio industrial o **patrimônio ferroviário** edificado, um dos tipos de empreendimento que ilustraram o processo de industrialização no mundo. Deveras, o patrimônio e a memória ferroviários se relacionam à história do desenvolvimento industrial, o qual, sob o paradigma ferroviário, reproduziu, em várias partes do mundo, uma determinada forma de viver e trabalhar que mudou as relações sociais e as condições técnica e econômicas dos meios de produção até então existentes.

Imbuído desse espírito de proteção e considerando que a história da ferrovia marcou a vida de milhões de brasileiros, o legislador ordinário editou a Lei nº 11.483/2007, prevendo medidas para preservação da memória ferroviária. Conforme visto linhas acima, o art. 9º do aludido diploma legal delegou ao IPHAN a competência para proceder à identificação e catalogação dos bens de valor histórico, artístico ou cultural oriundos da extinta RFFSA.

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.
(...)

§ 2º A preservação e a difusão da **Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (destacou-se)

Portanto, cabe ao IPHAN promover a proteção e a difusão da Memória Ferroviária, categoria que abrange todos os suportes e fontes de informação sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental, histórica, iconográfica, arquitetônico-urbanística e sociológica, os quais propiciem dados sobre o funcionamento, os elementos constituintes e a dinâmica socioeconômica de tal contexto.

Visando se desincumbir da tarefa que lhe foi outorgada legalmente, o IPHAN criou um instrumento de proteção à Memória Ferroviária, a **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário** (Portaria nº 407/2010). Nesse cadastro, são inscritos todos os bens reconhecidos como portadores de valor histórico e cultural, que, a partir de então, passarão a gozar de proteção com vistas a evitar seu perecimento, apoiar a sua conservação e divulgar sua existência, *in verbis*:

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente



aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo. (...)

Ora, consoante exposto em tópico acima, o trecho da estrada de ferro Recife/Gravatá foi tombado, através do Decreto Estadual nº 11.238 de 11 de março de 2006 (Processo de Tombamento nº 1.322/85) por se constituir um marco da engenharia no Estado, pela singular paisagem que se descortina em toda a sua extensão, pela importância que teve a ferrovia no desenvolvimento econômico de Pernambuco, até meados desse século.

Ademais, o Pátio Ferroviário de Gravatá/PE e o trecho Pombos a Gravatá, incluindo o Pontilhão localizado em Gravatá, foram inventariados pelo IPHAN/PE e constam da coleção Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco.

Isto posto, tendo em vista o tombamento do referido bem e sua presença no Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco deve-se condenar o Município de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP, com a participação dos demais demandados, a reconstruir pontilhão ferroviário e trecho da antiga Rede Ferroviária Federal – patrimônio histórico tombado – e a indenizar os danos morais coletivos decorrentes do dano causado por ocasião da realização de obra de readequação do Tráfego do Cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros.

6.2 – Da proteção ao bem tombado.

Conforme já apontado, o trecho da estrada de ferro Recife/Gravatá foi tombado, através do Decreto Estadual nº 11.238 de 11 de março de 2006 (Processo de Tombamento nº 1.322/85) por se constituir um marco da engenharia no Estado, pela singular paisagem que se descortina em toda a sua extensão, pela importância que teve a ferrovia no desenvolvimento econômico de Pernambuco, até meados desse século.

O tombamento trás especial proteção aos bens cuja importância histórica-cultural é reconhecida pelo poder público. Assim, o art. 17 do Decreto-Lei nº 25/1937, estabelece:

Art. 17. As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser **destruídas**, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado.

Resta claro que o Decreto-Lei nº 25/1937 veda e reprime tanto a



destruição, demolição e mutilação total, como a parcial, tanto a comissiva como a omissiva; a que atinge as bases materiais, como a que afeta os aspectos imateriais do bem.

Ademais, o art. 5º da Lei 7970/79 estabelece:

Art. 5º As restrições à livre disposição, uso e gozo dos bens tombados, bem como as sanções ao seu desrespeito, são as estabelecidas na legislação federal, cabendo à FUNDARPE providenciar a sua aplicação em cada caso.

Assim, resta claro que a demolição do Pontilhão fere a legislação estadual de tombamento nº 7970/79 e a Lei Federal nº 25/1937 que estabelece que as coisas tombadas não poderão, em nenhuma hipótese, ser destruídas, demolidas ou mutiladas, sem prévia autorização especial dos Órgãos de Preservação. Ademais, tendo em vista a posição técnica do IPHAN e FUNDARPE de que é possível a reconstrução do bem, se impõe a condenação do Município de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP, com a participação dos demais demandados, na reconstrução do pontilhão ferroviário e de trecho da Ferrovia Recife-Gravatá – patrimônio histórico tombado – e na indenização dos danos morais coletivos decorrentes da realização de obra de readequação do Tráfego do Cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros.

6.3. Da responsabilidade objetiva e solidária decorrentes do dano ao patrimônio histórico cultural.

O meio ambiente não abrange somente o meio ambiente natural (constituído pela fauna, a flora, o solo, a água, o ar atmosférico), mas também, conforme bem conceitua o eminente ambientalista Édis Milaré, o meio ambiente artificial e o meio ambiente cultural:

A visão holística do meio ambiente leva-nos à consideração de seu caráter social, uma vez definido constitucionalmente como bem de uso comum do povo, caráter ao mesmo tempo histórico, porquanto o meio ambiente resulta das relações do ser humano com o mundo natural no decorrer do tempo.

Esta visão faz-nos incluir no conceito de meio ambiente, além dos ecossistemas naturais, as sucessivas criações do espírito humano que se traduzem nas suas múltiplas obras. Por isso, as modernas políticas ambientais consideram relevante ocupar-se do patrimônio cultural, expresso em realizações significativas que caracterizam, de maneira particular, os assentamentos humanos e as paisagens do seu entorno.” (Direito do Ambiente. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001, p. 201)

Destarte, face o disposto nos artigos 225, § 3º, da CF/88 e 14, § 1º da Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, independe de culpa a obrigação Município de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP em recuperarem e indenizarem os danos ocorridos em face da destruição de parte da Ferrovia Recife-Gravatá, uma vez que **a responsabilidade civil, em matéria ambiental, é objetiva** - bastando a comprovação da relação de causalidade entre os

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



danos sofridos e o evento danoso, o que foi amplamente feito no tópico anterior referente aos fatos – **e solidária**, podendo a reparação do dano ser exigida de todos e de qualquer um dos responsáveis.

Importante os ensinamentos da doutrina sobre esses aspectos da responsabilidade civil em matéria ambiental:

Com efeito, a Carta Maior dispensou qualquer análise de culpa como determinante do dever de reparar o dano causado ao meio ambiente, que independe, ainda, de ser a atividade lícita ou ilícita. A solidariedade é outro aspecto da responsabilidade civil ambiental, a ela se aplicando as regras do disposto no art. 1.518, 2ª parte, do Cód. Civil, e ganha importância na questão em tela especialmente quando se tratar de bem particular objeto de tombamento, respondendo pelos danos causados, tanto aquele que diretamente causou a degradação do bem, que pode ser o proprietário ou terceiro, como o Poder Público, isoladamente ou em conjunto com aquele(s), especialmente quando este se omite no cumprimento do dever de proteção, preservação e restauro desses bens, como comumente acontece. Assim, a reparação do dano ambiental poderá ser exigida de todos e de qualquer um dos responsáveis, que a ele tenham dado causa, isoladamente ou não, direta ou indiretamente, através da ação civil pública competente. (Liliane Garcia Ferreira. O dano moral à coletividade decorrente dos danos causados a bens ambientais culturais, assim como da privação do direito de fruição desses bens. disponível em: <http://www.mp.sp.gov.br/caouma/Doutrina>)

Assim como da jurisprudência:

APELAÇÃO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. INVASÃO DE ÁREAS PÚBLICAS NAS ENTREQUADRAS COMERCIAIS DO PLANO PILOTO. AFRONTA AO TOMBAMENTO DE BRASÍLIA. DANOS AO PATRIMÔNIO PÚBLICO HISTÓRICO CULTURAL AMBIENTAL E URBANÍSTICO. DANOS REVERSÍVEIS. DEMOLIÇÃO DE CONSTRUÇÕES IRREGULARES. RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA DO DISTRITO FEDERAL E DOS PARTICULARES. 1. A invasão de áreas públicas em afronta às normas que regem o tombamento de Brasília foi constatada por laudo apresentado pelo próprio réu/apelado, Distrito Federal, bem como pela farta prova pericial produzida nos autos. 2. A ocupação irregular de áreas tombadas e de uso comum do povo, com construções erigidas em caráter definitivo e para fins econômicos, por si só, representa um dano evidente ao patrimônio público, histórico, cultural e ambiental, bem como à ordem urbanística da cidade. 3. Verificado o nexo causal entre os danos constatados e a conduta de todos os réus, inclusive o Distrito Federal, na medida em que deixou de cumprir com seu dever de fiscalização em relação às áreas em questão, para as quais foram dadas autorizações para ocupação a título meramente precário. 4. **Demonstrados os danos e o nexo causal, impõe-se a condenação de todos os réus, inclusive o Distrito Federal, à reparação dos danos, uma vez que a responsabilidade civil por danos ao meio ambiente e ao patrimônio cultural é objetiva e solidária (Lei nº 6938/81 3º, IV e 14 § 1º).** 5. Diante da reversibilidade dos danos constatados é suficiente, para sua reparação, a condenação solidária de todos os réus à obrigação de fazer consistente na demolição das construções erigidas em desacordo com as normas que regem o tombamento de Brasília, com vistas ao retorno ao status quo ante. 6. Não é cabível a condenação dos réus ao pagamento de indenização, por ser esta uma forma indireta de sanar a lesão ao meio ambiente e ao patrimônio histórico-cultural, a ser utilizada quando não for possível o retorno ao status quo ante. 7. Deu-se provimento parcial ao apelo do autor, ministério público do Distrito Federal e territórios, a fim de condenar todos os réus, solidariamente, à obrigação consistente na demolição das construções irregulares nas áreas públicas em questão, restabelecendo-se o status quo ante. (TJDF; Rec. 2009.01.1.008676-5;



Ac. 429.113; Segunda Turma Cível; Rel. Desig. Des. Sérgio Rocha; DJDFTE 20/07/2010; Pág. 47)

Assim, entende-se que a condenação do Município de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP, com a participação dos demais demandados, para reconstruir o pontilhão ferroviário e trecho da ferrovia Recife-Gravatá – patrimônio histórico tombado é a forma mais adequada e escorreita de se preservar o patrimônio cultural do DNIT. Colhe-se, a propósito, da jurisprudência:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA - Não se deve apagar a memória do passado. Não só em respeito aos que nela foram vida, mas para possibilitar o conhecimento de como viviam, para que da comparação com o presente, possa a sociedade atual decidir sobre seu futuro. O conjunto, a arquitetura e a vegetação em redor tratam a memória de uma época, quando nas coisas se refletia a tonalidade de um tempo. A vida passada é compreendida pelos símbolos que ficam. Por suas expressões se mergulha no pretérito. (TJSP - AC 137.765-1 - Ribeirão Preto - Rel. Des. Jorge Almeida - J. 03.04.1991)

Se ao Município é imposta, ex lege, a obrigação de fazer, procede a pretensão deduzida na ação civil pública, cujo escopo é exatamente a imputação do facere, às expensas do violador da norma urbanístico-ambiental. Recurso Especial provido. (STJ – RESP 448216 – SP – 1ª T. – Rel. Min. Luiz Fux – DJU 17.11.2003 – p. 00204)

AÇÃO CIVIL PÚBLICA - Ocupação de bem municipal - Omissão do Poder Público – Dano ao patrimônio cultural, estético e histórico - Restauração do logradouro nos moldes anteriores. - Comprovados os danos ao patrimônio cultural, estético e histórico, por omissão do Poder Público, cabível é a restauração do logradouro, deixando-o nos moldes anteriores. (Juiz Hitler de Siqueira Campos Cantalice Tribunal : TJ-PB Ano: 1998 Data Julgamento : 29/09/1998 Data Pub. no DJ : 01/10/1998 Natureza : Remessa "Ex-Officio" Órgão Julgador : 2ª Câmara Cível Origem : Capital)

Destarte, resta incontroversa a responsabilidade dos demandados pela reparação dos danos causados ao patrimônio cultural ferroviário.

6.4. Do procedimento a ser adotado em caso de obras na malha ferroviária objeto de concessão.

A Resolução nº 2695, de 13 de maio de 2008, da Agência Nacional de Transporte Terrestre, estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para a execução de obras de interesse das concessionárias e **obras de interesse de terceiros** (público ou privado) que sejam realizadas dentro da área da concessão ferroviária⁵.

O art. 2º, II, da Resolução nº 2695, define obras de interesse de terceiros como aquelas realizadas ao longo da faixa de domínio da ferrovia ou que envolvam

5 Todos os formulários necessários são facilmente acessados no site da ANTT: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4991/Formularios.html>
http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



travessia ferroviária, por solicitação de entidades públicas ou privadas.

Já o art. 5º estabelece que as obras de interesse de terceiros poderão ser autorizadas pela ANTT, mediante a apresentação da documentação relacionada no Anexo 2 e, quando aplicável, a documentação prevista no Anexo 1.

A documentação prevista nos dois anexos está abaixo listada:

Documentação exigida para autorização de execução de obras de interesse público ou privado.

1. Projeto da obra contendo, no mínimo, a planta baixa, seção transversal, posição quilométrica, posição relativa à estação anterior e à posterior e sua localização à direita ou à esquerda no sentido crescente da quilometragem e coordenadas geográficas. O projeto deve ser apresentado em conformidade com as normas da Associação Brasileira de Norma Técnicas – ABNT e demais normas ferroviárias pertinentes em vigência
2. Memorial descritivo do empreendimento e a justificativa da travessia;
3. Cronograma físico de execução da obra;
4. Custo previsto da obra;
5. Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do profissional responsável pelo projeto, pela obra e pela fiscalização por parte da concessionária;
- 6. Licenças e homologações necessárias a serem emitidas pelos órgãos competentes;**
- 7. Minuta de contrato entre a concessionária e a empresa interessada;**
- 8. Aprovação técnica do projeto pela concessionária, contendo a avaliação dos impactos das obras nas operações ferroviárias, principalmente quanto à segurança do tráfego;**
9. Indicação da responsabilidade pela execução, operação e manutenção do empreendimento;
- 10. Manifestação da concessionária sobre:**
 - I. A condição da área, se arrendada ou de sua propriedade;
 - II. As restrições à manutenção e à operação do serviço concedido, após conclusão da obra;
 - III. A execução pela própria Concessionária por empresa contratada ou pelo solicitante interessado;
 - IV. A utilização de materiais novos ou de reemprego, quando couber.

A partir da análise da regulamentação acima explicitada, resta evidente a completa inadequação da obra licitada pelo Município de Gravatá. A seguir enumeramos algumas irregularidades mais graves:

1. não foram obtidas as licenças e homologações necessárias do INPHAN e da FUNDARPE tendo em vista que os bens danificados fazem parte da coleção Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco do IPHAN, sendo considerados bem cultural, em âmbito federal, fundamentado na Lei nº 11.483/2007, bem como tombado pelo Estado de Pernambuco, através do Decreto nº 11.283/1986;
2. Não houve aprovação técnica, nem sequer nenhum tipo de comunicação ou requerimento a concessionária Transnordestina Logística SA.
3. Bem como não houve autorização da obra por parte do ANTT.

Assim, o procedimento de licitação acostado e declaração do próprio Procurador do Município, em reunião, demonstram a ausência de documentação mínima comprobatória de preenchimento dos requisitos legais, devendo ser reconhecida a

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



completa irregularidade da obra que deverá ser imediatamente paralisada por completo até que sejam feitos os projetos adequados.

6.5. Do dano moral coletivo.

O dano moral coletivo encontra-se expressamente consagrado no ordenamento jurídico brasileiro. A Lei 8.078/90 (art. 6º) enumera os direitos básicos do consumidor, in verbis:

São direitos básicos do consumidor: [...] VI - a efetiva proteção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos; [...] VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos, com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos [...].

O Código de Defesa do Consumidor também alterou o art. 1º da Lei 7.347/85, que passou a ter a seguinte redação:

Regem-se, pelas disposições desta lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: I - ao meio ambiente; II - ao consumidor; III - a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico; IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo; V - por infração da ordem econômica.

De acordo com André de Carvalho Ramos (1998, p. 80-98) "O ponto chave para a aceitação do chamado dano moral coletivo está na ampliação de seu conceito, deixando de ser o dano moral um equivalente da dor psíquica, que seria exclusividade de pessoas físicas". O autor argumenta que qualquer abalo no patrimônio moral de uma coletividade merece reparação, sendo que em outra passagem ressalta:

Devemos ainda considerar que o tratamento transindividual aos chamados interesses difusos e coletivos origina-se justamente da importância destes interesses e da necessidade de uma efetiva tutela jurídica. Ora, tal importância somente reforça a necessidade de aceitação do dano moral coletivo, já que a dor psíquica que alicerçou a teoria do dano moral individual acaba cedendo lugar, no caso do dano moral coletivo, a um sentimento de despreço e de perda de valores essenciais que afetam negativamente toda uma coletividade (RAMOS, André de Carvalho. Ação Civil Pública e o Dano Moral Coletivo. In: Revista dos Tribunais. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, n. 25, jan./mar. 1998. p. 80-98).

Ademais, o próprio STJ entendeu que "O dano extrapatrimonial coletivo prescinde da comprovação de dor, de sofrimento e de abalo psicológico, suscetíveis de apreciação na esfera do indivíduo, mas inaplicável aos interesses difusos e coletivos" (REsp 1.057.274/RS)

No caso, o dano moral coletivo surge diretamente da ofensa ao direito difuso ao patrimônio cultural, atrelado a preservação da memória e valores da coletividade, bem como na necessidade de assegurar a transmissão da história às



gerações futuras.

Nesta hipótese, reconhece-se que o dano moral decorre da simples violação do bem jurídico tutelado, sendo configurado pela ofensa aos valores da pessoa humana. Prescinde-se, no caso, da dor ou padecimento (que são consequência ou resultado da violação).

Inclusive, é possível, a título de compensação pelo dano moral coletivo provocado ao patrimônio histórico de Pernambuco, determinação de medidas específicas, tais como de caráter educativo, prevenindo o desrespeito futuro a normas de proteção de bens com valor histórico-cultural, como a criação de um espaço da memória ferroviária no Município de Gravatá que, no caso, poderá ser localizado em parte da antiga estação ferroviária de Gravatá, local em que funciona uma casa de artesanato (sem prejudicar o uso atual do bem) .

7 – DO PEDIDO DE LIMINAR:

Nesta demanda, estão presentes os requisitos para a concessão de medida liminar, conforme previsto nos arts. 12 da Lei nº 7.347/85, 273, c/c 461, § 3º e 797 do CPC, a fim de que seja estabelecida, sem a oitiva prévia das partes contrárias, a total paralisação da obra até que o Município de Gravatá/PE apresente projeto completo de mobilidade urbana referente a readequação do Tráfego do Cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros, bem como o projeto executivo de reconstituição da estrutura histórica ferroviária - pontilhão e estruturas envoltórias - reintegrando-os ao sistema.

Os dois projetos devem obedecer a Resolução nº 2695, de 13 de maio de 2008, da Agência Nacional de Transporte Terrestre, a Lei do Estado de Pernambuco nº 7970/79 e a Lei Federal nº 25/1937.

A esta petição inicial, foram juntadas **provas inequívocas** das asserções aqui feitas, conforme se verifica no item 5 da presente petição. Em especial os embargos à obra realizados pelo IPHAN, FUNDARPE e DNIT.

Do mesmo modo, foram apontados os **relevantes fundamentos jurídicos** que amparam a pretensão ministerial: o direito constitucional à proteção e promoção do patrimônio cultural (art. 216 da CF/88), a preservação da ambiência dos bens tombados (art. 18, DeL 25/37), da memória ferroviária (art. 9º, Lei nº 11.483/2007) etc.

O **perigo da demora** é também incontroverso: a continuidade das obra embargada pela Prefeitura de Gravatá e pela Construtora BG Eireli EPP pode representar, além de gasto indevido de dinheiro público, fator a dificultar ainda mais a reconstrução do pontilhão.



Ademais, em face do princípio da prevenção e da precaução, aplicáveis à presente demanda, a obra não deve ser continuada antes que sejam feitos os projetos determinados pelos órgãos responsáveis pela preservação dos bens com valor histórico-cultural.

Assim, entende-se que urge a determinação de paralisação completa da obra, conforme, inclusive, todos os embargos dos órgãos públicos acima apontados, devendo a Prefeitura do Município de Gravatá/PE elaborar projeto completo de mobilidade urbana, referente à proposta de alteração do sistema viário e projeto executivo de reconstituição da estrutura histórica ferroviária destruída. Ademais, a obra, não obedeceu a legislação específica para realização de obras envolvendo ferrovias, como será demonstrado, não podendo haver continuidade da mesma.

Em situação semelhante, verifica-se que a jurisprudência determina a paralisação da obra:

PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. PATRIMÔNIO BRASILEIRO. TOMBAMENTO. EFEITOS. ART. 17, DECRETO-LEI N 25/37. ALTERAÇÃO DE BEM TOMBADO SEM AUTORIZAÇÃO DO IPHAN. SUSPENSÃO DE OBRAS. O imóvel em discussão, alvo das obras, é tombado. Sabe-se que o tombamento é forma de intervenção na propriedade pela qual o poder público procura proteger o patrimônio cultural brasileiro. Consoante artigo 216, § 1º, da Constituição Federal constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. **Do ato de tombamento resultam alguns efeitos em relação ao uso do bem. É vedado ao proprietário, destruir, demolir ou mutilar o bem tombado.** Da mesma forma, somente lhe é autorizado reparar, pintar ou restaurar o bem com previa autorização especial do Poder Público. **Na hipótese, deve-se atentar para o disposto no artigo 17 do Decreto Lei nº 25/37, que fundamenta a proibição de coisas tombadas serem destruídas, demolidas ou mutiladas, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, e nem mesmo, serem reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado.** Não é razoável que em cognição sumária determine-se a destruição ou desfazimento de obras, que porventura, já hajam sido iniciadas, sendo mais prudente aguardar um provimento em cognição exauriente. **Imprescindível, in casu, que se determine a imediata paralisação de qualquer obra que esteja sendo realizada sem a aprovação do IPHAN.** Deve-se no caso in concreto abster-se o agravado de praticar ou dar continuidade a qualquer obra ou acréscimo no imóvel até julgamento final da Ação Civil Pública, sob pena de multa diária no valor de R\$ 100,00 (cem reais). Agravo de instrumento parcialmente provido. Decisão reformada parcialmente. (TRF 2ª R.; AG 2006.02.01.008334-9; Sexta Turma Especializada; Rel. Des. Fed. Frederico Gueiros; Julg. 17/05/2010; DEJF2 07/06/2010)

Ainda, não há perigo algum de irreversibilidade do provimento liminar. Com efeito, ainda que improvável a hipótese, poderá o Judiciário revogar a liminar a qualquer momento, acaso se convença em sentido contrário à necessidade da tutela de urgência, e, por isso mesmo, dar-se prosseguimento as obras realizadas pela Prefeitura de Gravatá.



8 – DOS PEDIDOS FINAIS:

Diante do exposto, requer o **Ministério Público Federal**:

8.1 - autuação e recebimento da presente inicial com a documentação em anexo;

8.2 – que seja concedida **medida liminar**, a fim de que o Município de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP paralise imediatamente a obra decorrente do processo licitatório nº 014/2015, carta convite 006/2015, cujo objeto é readequação do tráfego do cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00, que deve ser imputada às pessoas jurídicas e a pessoa física do Prefeito do Município de Gravatá como forma de dar efetividade à tutela judicial;

8.3 - que a Prefeitura de Gravatá e a Construtora BG Eireli EPP sejam condenados a, com base nos arts. 21 da Lei 7.437/1985 e no art. 84 da Lei 8.078/1990 (obrigações de fazer – tutela mandamental), apresentarem, em 30 (trinta) dias, projeto completo de mobilidade urbana referente a readequação do Tráfego do Cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros e o projeto executivo de reconstituição da estrutura histórica ferroviária - pontilhão e estruturas envoltórias - reintegrando-os ao sistema. Os dois projetos devem obedecer a Resolução nº 2695, de 13 de maio de 2008, da Agência Nacional de Transporte Terrestre, a Lei do Estado de Pernambuco nº 7970/79 e a Lei Federal nº 25/1937;

8.4 que, uma vez aprovados os projetos, os demandados sejam condenados a executarem as obras, em conformidade com os mesmos, conforme cronograma dos projetos;

8.5 que os custos da reconstituição da estrutura histórica ferroviária - pontilhão e estruturas envoltórias sejam repartidos pelo Município de Gravatá e Construtora BG Eireli EPP;

8.6 Município de Gravatá e Construtora BG Eireli EPP sejam condenados a indenizarem os danos morais coletivos decorrentes do dano causado por ocasião da realização de obra de readequação do Tráfego do Cruzamento da Avenida Amaury de Medeiros;

8.7 a condenação da ré nos ônus sucumbenciais;

8.8 a dispensa de pagamento das custas, emolumentos e outros encargos pelo autor, em vista do disposto no art. 18 da Lei nº 7.347/85;

8.9 a produção de todas as provas legalmente admitidas, especialmente a pericial, a testemunhal e a documental.

http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/05/22/interna_vidaurbana.577771/prefeitura-de-gravata-retira-pontilhao-tombado-durante-obra-de-mobilidade.shtml



Protesta o Ministério Público Federal pela produção de todos os meios de prova em direito admitidos.

Dá à causa o valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais).

Recife, 10 de Julho de 2015.

NATÁLIA LOURENÇO SOARES

Procuradora da República

LUIZ ANTONIO MIRANDA AMORIM SILVA

Procurador da República

