

Responsabilidade civil das Estradas de Ferro por danos causados a seus usuários. Dano moral. Indenização

Processo nº 95.001.130125-2

Tombo nº 17.737

Autoras: Sandra Maria de Oliveira e outras
Réu: Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU

Responsabilidade civil das estradas de ferro por danos causados a seus usuários. Necessidade de que a culpa da vítima seja exclusiva, para ilidir a responsabilidade da Estrada. *Culpa in vigilando* da empresa ré. Critérios para fixação da indenização por dano moral. Pela procedência do pedido.

PARECER

1. Trata-se de ação de responsabilidade civil proposta por viúva e filhas de Ilson de Oliveira que, após cair da plataforma de embarque da estação de trens de Casca-dura, foi colhido por composição ferroviária, vindo a falecer. No entender das Autoras, a morte de seu ex-marido e pai, em tais circunstâncias, ensejaria o dever da empresa Ré de indenizar o dano ocorrido, arcando com pensionamento, durante o provável período de sobrevivência do *de cujus*, acrescido de verbas reparatórias pelo dano moral sofrido e pelas despesas havidas com o funeral do finado.
2. A exordial vem acompanhada de diversos documentos, incluindo cópias de peças – laudo pericial, termos de depoimentos – do inquérito policial originário do registro de ocorrência nº 0933/93, da 28ª Delegacia de Polícia.
3. Designada audiência de conciliação, instrução e julgamento, frustrados restaram os esforços para que as partes transigissem, não havendo sido produzidas, outrossim, quaisquer outras provas além das acostadas à petição inicial.
4. Em sua contestação, sustenta a Ré que não restaram caracterizados o contrato de transporte e a condição de passageiro da vítima, pressupostos para que se aplicasse, à espécie, a presunção de culpa da transportadora prevista no art. 17 do Decreto nº 2.681/12.
5. Alega ainda a Ré que a presunção de culpa estatuída pelo Decreto supramencionado comporta exceções, dentre as quais destaca a culpa exclusiva da vítima, ressaltando, outrossim, que, nos termos do Decreto nº 51.813/69, as Estradas de Ferro não respondem por desastres decorrentes de infrações do usuário às normas estabelecidas no referido diploma, figurando, entre tais infrações, “permanecer nas plataformas ou estribos de acesso” “nos comboios ou veículos em movimento”. Conjectura a Ré que o falecido, como soem proceder os usuários de trens urbanos, agiu

com imprudência, razão pela qual entende-se eximida de qualquer responsabilidade pelo evento.

6. Pondera a empresa, ainda, que o auto de exame cadavérico acostado à inicial (fl. 18) atesta que a vítima sofreu ferimento por arma de fogo, antes de seu falecimento, sendo que, em depoimento (fl. 24) prestado perante a 28ª D.P., Policial Ferroviário afirmou que o *de cujus* deitou-se na linha férrea, o que leva a crer que o falecido, em verdade, intentava suicidar-se, ou, no mínimo, que assumiu o risco de ser atropelado por uma composição.

7. Afiguram-se presentes os pressupostos processuais, assim como as condições da ação.

8. No mérito, entende esta Curadoria que deve ser julgado procedente o pedido. Inicialmente, não colhe o argumento, aventado pela Empresa Ré, de que não restou caracterizado, na espécie, o contrato de transportes entre si e o falecido. Este se encontrava, inegavelmente, no interior das dependências da Estrada, sendo de se presumir que haja contratado com a empresa. Sem dúvida, hodiernamente muitas pessoas utilizam o transporte ferroviário sem celebrar qualquer contrato, transpondo os mal-cuidados muros da via férrea. A inexistência do contrato de transporte, no entanto, não pode ser presumida, incumbindo à empresa comprová-lo. Aliás, mesmo que restasse comprovado que o falecido pulou o muro da via férrea, ainda assim poder-se-ia sustentar a responsabilidade da empresa, a partir do momento em que, omitindo-se, haveria permitido a entrada furtiva do *de cujus*. Frise-se que o Decreto nº 2.681/12 não resguarda “as pessoas que celebram contrato de transporte com a Estrada”, e sim “os viajantes” (art. 17), sem distinguir os que celebram o contrato de transporte daqueles que ingressam na estação por meios outros.

9. No que tange a eventual descumprimento, por parte do falecido, de norma estatuída pelo Decreto nº 51.813/69, tal não se comprovou. Ressalte-se, por pertinente, que o art. 17 do Decreto nº 2.681/12 – que possui força de lei – não poderia ser revogado por norma hierarquicamente inferior. Desta forma, apenas comprovando-se caso fortuito ou força maior (item 1º do art. 17 retromencionado), ou culpa exclusiva do viajante (item 2º), eximir-se-ia a linha de arcar com os danos oriundos do nefasto acidente.

10. Atenção especial merece o argumento de que, consoante as provas acostadas à exordial, teria o *de cujus*, na verdade, se suicidado, e não caído da plataforma, involuntariamente. Apreciando o conjunto probatório, conclui esta Curadoria que, efetivamente, tratou-se de suicídio planejado. A esposa e o irmão do falecido, em depoimento prestado em sede policial, afirmam que Ilson nunca pegava trem, ambos estranhando o fato de que, desta feita, tivesse optado por este meio de transporte, e não pelo rodoviário, como costumava fazer. O acidente ocorreu às 16h40min, quando o finado, diariamente, chegava a sua casa às 16 horas; disto se conclui que, absolutamente, não estava fazendo uma jornada usual de volta ao lar.

11. Finalmente, há que se atentar para o fato de o *de cujus* apresentar perfuração por projétil oriundo de arma de fogo, conforme o laudo à fl. 18, sendo que seus

familiares afirmam, em sede policial, que tal ferimento inexistia, anteriormente. Pela declaração do Policial Ferroviário à fl. 24, que afirma ter ouvido de populares que o falecido deitou-se na linha férrea, parece a esta Curadoria que a única explicação plausível para o acidente é a de que o falecido, após posicionar-se sobre os trilhos, e diante da proximidade do trem, acionou a arma de fogo, vindo a falecer, entretanto, em virtude do choque do trem, consoante conclusão do laudo de exame cadavérico.

12. Resta abordar, então, se a empresa Ré deve arcar com a indenização nesta hipótese, em que houve culpa da vítima. Vale, aqui, transcrever o teor do art. 17 do Decreto nº 2.681/12:

“Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea. A culpa será sempre presumida, só se admitindo em contrário alguma das seguintes provas:

1º - caso fortuito ou força maior;

2º - culpa do viajante, *não concorrendo culpa da estrada*” [grifou-se].

13. Ora, não basta a verificação da culpa do viajante para que a estrada se exima; mister se faz que a estrada comprove que não concorreu com culpa sua. Na espécie, entende o Ministério Público que houve culpa da empresa, a partir do momento em que, faltando ao dever de vigilância, permitiu que o *de cujus se deitasse* sobre o leito da linha férrea – esta foi a expressão utilizada pelo Policial Ferroviário. Houvesse o viajante, abruptamente, se atirado abaixo do trem, e a culpa exclusiva restaria caracterizada; não foi isto, porém, o que ocorreu. Há que se ressaltar que o maquinista, que à fl. 17 afirma ter a vítima se atirado sobre o trem de forma repentina, à fl. 22 se desmente, asseverando não ter acompanhado a mecânica do evento.

14. Em virtude de todo o exposto, entende esta Curadoria que a empresa Ré deve ser condenada a arcar com pensionamento da família do finado, na proporção de 2/3 sobre os ganhos líquidos deste, considerando a expectativa de vida do homem brasileiro, avaliada em 65 anos.

15. Tendo ocorrido culpa *in vigilando* da empresa, os juros – simples – devem ser computados desde a prática do ilícito.

16. No que pertine aos danos morais, insta observar que a jurisprudência, neste ponto, encontra-se pacificada, aderindo à tese favorável à cumulação de danos materiais e morais, consoante entendimento cristalizado na Súmula 37 do STJ. Vale transcrever, neste passo, trecho de jurisprudência do E. TJSP (7ª Câmara, Embs. Infrs., Rel.: Leite Cintra, *in* “Responsabilidade Civil e Sua Interpretação Jurisprudencial”, p. 448 – 2ª ed., Coletânea de Jurisprudência de autoria de Rui Stoco):

“Em face do art. 5º, inciso V, da Constituição da República, não há tergiversar sobre se o dano moral é ou não indenizável e se este pode coexistir juntamente com o dano material.”

17. Quanto à liquidação do dano moral, insta observar que doutrina e jurisprudência ainda vacilam quanto à fixação de um critério. Inobstante tal hesitação, pode-se afirmar, em adesão à tese do Prof. **Paulo Cezar Pinheiro Carneiro**, livre-docente de Processo Civil da Universidade do Estado do Rio de Janeiro e Procurador de Justiça do *Parquet* fluminense, que a liquidação de tais danos deve levar em conta quatro aspectos, a saber: **a)** o grau de culpa do ofensor; **b)** a extensão da divulgação das lesões (critério este que diz respeito, propriamente, aos danos morais ligados à honra, à reputação); **c)** a intensidade do sofrimento imposto à vítima, e **d)** o aspecto punitivo, intimidativo da indenização.

18. Com respeito ao sofrimento imposto à vítima, há que se considerar a imensa dor moral que a perda do ente querido, inegavelmente, causou aos Autores, especialmente às menores, que contam, respectivamente, sete e treze anos de idade.

19. No que tange ao aspecto punitivo, de se frisar que acidentes funestos como o presente vêm ocorrendo, há tempos, em virtude das gestões desidiosas que têm comandado a empresa Ré. A contestação – aliás, muito bem elaborada, como também o fora a peça exordial – menciona a mudança de atitude dos viajantes de hoje, tão diversa dos de outrora, que não danificavam composições, janelas, portas, etc., e que não “teimavam em viajar, sem necessidade, dependurados pelo lado externo da composição e no teto da mesma”. Ora, qualquer cidadão que já tenha utilizado o transporte ferroviário em nosso município conhece os percalços por que têm de passar os usuários da Estrada: atraso constante nas composições, falta de condições de higiene nas plataformas de embarque e nos trens, falta de controle da camelotagem, ausência completa de informações sobre horários e destino das composições... Isto sem contar com a superlotação dos trens nas horas de *rush*, superlotação esta que – diversamente do asseverado na contestação – obriga, compele desrespeitosamente o usuário de trens – pessoa em regra disciplinada, conforme este Promotor já pôde constatar, nas vezes em que se valeu deste meio de transporte – a viajar dependurado pelo lado externo do veículo. Por conseguinte, também sob a ótica do aspecto punitivo e educativo, a fixação da indenização por dano moral deve dar-se em valor alto.

Assim parece ao Ministério Público.

Rio de Janeiro, 07 de agosto de 1996.

Marcos Maselli Gouvêa
Curador de Justiça