



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000309640

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1004177-78.2023.8.26.0197, da Comarca de Francisco Morato, em que é apelante PAULO CESAR DE PADUA (JUSTIÇA GRATUITA), é apelado CPTM - COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da Núcleo de Justiça 4.0 em Segundo Grau – Turma V (Direito Privado 3) do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Negaram provimento ao recurso. V. U.**, de conformidade com o voto do relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores CARLOS EDUARDO PACHI (Presidente sem voto), INAH DE LEMOS E SILVA MACHADO E MARCOS DE LIMA PORTA.

São Paulo, 31 de março de 2025.

RICARDO PEREIRA JÚNIOR

Relator(a)

Assinatura Eletrônica

Apelação Cível nº 1004177-78.2023.8.26.0197

Apelante: Paulo Cesar de Padua

Apelado(a): CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

Voto nº 3054

Apelação cível. Acidente de trânsito. Ação indenizatória. Atropelamento por composição ferroviária. Culpa exclusiva da vítima que voluntariamente ingressou na via férrea ao visualizar a proximidade da composição. Acidente em local isolado, sem elementos de urbanização. Maquinista fez aplicação de frenagem de emergência. Improcedência da ação mantida. Precedentes. Recurso não provido.

Vistos.

Cuida-se de apelação interposta em face da sentença de fls. 123/127, cujo relatório se adota, que julgou improcedente a ação indenizatória movida por Paulo Cesar de Padua em face de CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, por entender que restaram ausentes os requisitos da responsabilidade civil da parte ré. Por fim, condenou a parte autora ao pagamento de custas e despesas processuais, bem como honorários advocatícios fixados em 10% do valor da causa, observada a gratuidade da justiça.

Inconformada, insurge-se a parte autora (fls. 132/144), sustentando, em síntese, que (i) o acidente ocorreu em local em que não havia equipamentos de segurança adequados para impedir o acesso de pedestres; (ii) houve falha na prestação de serviços, caracterizada pela falha no dever de fiscalizar e cercar os limites da linha férrea; (iii) ante a responsabilidade parte ré pelo evento que ocasionou a morte de seu irmão, faz jus à reparação por danos morais, que deve ser concedida, inclusive, caso reconhecida culpa concorrente da vítima. Pugna pela reforma da sentença, com a procedência dos pedidos formulados na inicial. Recurso isento de preparo ante a gratuidade da justiça concedida a fls. 27.

Contrarrazões a fls. 217/227.

É o relatório.

Recurso formalmente em ordem, devidamente processado e tempestivo.

Inicialmente, ressalte-se que o presente recurso foi distribuído para o Núcleo da Justiça 4.0 em Segundo Grau em 29 de agosto de 2024 (fls. 230).

O recurso não merece provimento.

Trata-se de ação de indenização por dano moral ajuizada por Paulo Cesar de Padua em face de CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, alegando, em síntese, que, em 29 de junho de 2023, por volta das 23h, Willian Silva de Padua, irmão do autor, foi atropelado por composição ferroviária, vindo a falecer. Sustenta omissão do dever de fiscalizar e que o local se encontrava desprovido de qualquer medida de segurança.

A r. sentença julgou improcedentes os pedidos, forte na tese de que houve culpa exclusiva da vítima.

Em que pese o infortúnio, não se vislumbra a culpa da ré pelos fatos noticiados nos autos, uma vez que não há nexos causal a impor o dever de indenizar por parte da ré.

A responsabilidade civil do Estado baseia-se na teoria do risco administrativo e no artigo 37, § 6º, da Constituição Federal, segundo o qual as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou

culpa.

Logo, necessário que a vítima demonstre a ação ou omissão do Estado, o dano e o nexo causal entre este e o fato lesivo a fim de obter a devida indenização. Nas hipóteses em que o dano decorrer de uma omissão estatal, a responsabilidade do Estado toma-se subjetiva, havendo necessidade de se perquirir a existência de culpa.

Segundo ensinamentos de Celso Antônio Bandeira de Mello (Curso de Direito Administrativo, Malheiros, 22ª edição, p. 977): *"quando o dano foi possível em decorrência de uma omissão do Estado (o serviço não funcionou, funcionou tardia ou ineficientemente) é de aplicar-se a teoria da responsabilidade subjetiva. Com efeito, se o Estado não agiu, não pode, logicamente, ser ele o autor do dano. E, se não foi o autor, só cabe responsabilizá-lo caso esteja obrigado a impedir o dano. Isto é: só faz sentido responsabilizá-lo se descumpriu dever legal que lhe impunha obstar ao evento lesivo"*.

No caso dos autos, incontroverso o atropelamento na linha férrea e o falecimento do *de cujus*, bem assim que a vítima estava ao lado da via férrea, projetando-se na frente da locomotiva, de braços abertos, quando o trem se aproximou.

Conforme declarações constantes no relatório apresentado pela empresa de transportes ferroviários, o maquinista afirmou que *"Ao sair do túnel Botujuru existe uma cautela de 40 km/h e depois normaliza, porém próximo a normalização da velocidade geralmente a codificação de bordo muda para VL, então continuei com a velocidade de 70 km/h aguardando diminuir para 50 km/h. Neste momento o transeunte invadiu a via 02 BTJ/FMO e abriu os braços só dando tempo de acionar a buzina e aplicar o freio de emergência. Como a unidade estava com a velocidade baixa imaginei que o corpo estaria debaixo do trem."* (fls. 70/71).

Confirma a afirmação do maquinista a gravação realizada pela locomotiva ferroviária (fls. 96), na qual é possível verificar que a vítima se encontrava na lateral dos trilhos e, quando este se aproximou, ingressou na via, de braços abertos, em direção ao trem. O maquinista, assim que a viu, efetuou o uso da buzina e aplicou freio de emergência no trem, parando com parte da locomotiva sobre o corpo da pessoa.

Ademais, pela gravação e imagens de fls. 79, verifica-se que o acidente ocorreu em local isolado por barreira natural, distante de elementos de urbanização, o que surpreendeu o condutor da composição, sem que este pudesse fazer mais do que acionar a buzina e o freio de emergência do trem.

A decisão proferida em primeira instância, inclusive, está em conformidade com o decidido pelo STJ nos Temas 517 e 518. Confira-se:

“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 consequente 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 1210064 / SP, Segunda Seção, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, j. 08/08/2012, DJe 31/08/2012).

Neste mesmo sentido:

“EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA EM RECURSO ESPECIAL. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA

FATAL. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. ROMPIMENTO DE NEXO DE CAUSALIDADE. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA. RECURSO REPETITIVO Nº 1.210.064/SP. 1. Nos termos do entendimento adotado quando do julgamento do REsp nº 1.210.064/SP, sob o rito dos recursos especiais repetitivos, ainda que haja omissão por parte da concessionária de serviço de transporte ferroviário no dever de sinalizar, cercar e fiscalizar o acesso à via, sua responsabilidade civil é afastada no caso de culpa exclusiva da vítima. 2. Em hipótese como a presente, em que a instância ordinária concluiu que a vítima estava deitada em cima dos trilhos, logo após uma curva, de madrugada, em atitude imprevisível para o maquinista, "o agente - aparentemente causador do dano - é mero instrumento para sua ocorrência", configurando-se responsabilidade da concessionária. 3. Embargos de divergência providos." (EResp n. 1.461.347/PR, relatora Ministra Maria Isabel Gallotti, Segunda Seção, julgado em 13/3/2019, DJe de 28/5/2019)

Portanto, ainda que haja omissão por parte da requerida, sua responsabilidade é ilidida na hipótese de culpa da vítima, tal como aqui averiguada, uma vez que ingressou repentinamente na via, indo de encontro à locomotiva férrea, não havendo que se considerar a culpa concorrente, em que pese entendimento diverso.

Importante destacar que, como bem pontuado pelo d. Juiz sentenciante a fls. 125 “... o autor não requereu nenhum tipo de produção de provas e não impugnou as imagens e vídeos juntados pela requerida, tampouco a alegação de suicídio da vítima, já que restou demonstrado pelas filmagens, que

aquela se jogou na frente da locomotiva”.

Nesse sentido:

“Ação de Indenização por danos morais e pensão mensal movida contra a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos de São Paulo CPTM. Filho da autora que faleceu em decorrência de atropelamento por uma composição férrea. Demanda julgada improcedente. Recurso da autora buscando a inversão do julgado. Inviabilidade. Hipótese em que a vítima adentrou a via férrea e se deitou nos trilhos, não tendo ocorrido tempo hábil para o maquinista parar a composição, mesmo tendo, momentos antes, acionado o apito e o sistema de frenagem emergencial. Prova dos autos que converge para culpa exclusiva da vítima. Rompimento do nexo causal. Precedentes. Recurso improvido”. (Apelação Cível 1001819-08.2017.8.26.0115; Rel. Aroldo Viotti; j. em 22/10/2021).

“INDENIZAÇÃO. Danos materiais e morais. Atropelamento por composição ferroviária. Culpa exclusiva da vítima que se encontrava deitada sobre a linha férrea, em local isolado por barreira natural. Maquinista que efetuou vários acionamentos de buzina, bem assim fez aplicação de frenagem de emergência. Improcedência da ação mantida. Precedentes. Recurso não provido.”

(TJSP; Apelação Cível 1093389-47.2022.8.26.0100; Relator (a): Bandeira Lins; Órgão Julgador: 8ª Câmara de Direito Público; Foro Central Cível - 24ª Vara Cível; Data do Julgamento: 09/08/2023; Data de



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 22/08/2023)

Respeitado o entendimento diverso, portanto, era de rigor a manutenção da r. sentença, tal como lançada.

ISSO POSTO, mantenho a sentença recorrida e **NEGO PROVIMENTO** ao recurso de apelação nos termos da fundamentação deste voto. Ante a sucumbência da parte apelante, majoro os honorários em 15% do valor atualizado da causa.

Atentem as partes para o detalhe de que a oposição de embargos de declaração fora das hipóteses legais ou com efeitos infringentes dará ensejo à imposição da multa prevista pelo artigo 1.026, § 2º, do Código de Processo Civil.

Consideram-se prequestionados todos os temas e dispositivos legais utilizados pelas partes na defesa de seus interesses, tendo em vista que as matérias foram, efetivamente, decididas neste recurso.

RICARDO PEREIRA JUNIOR

Relator