



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000368252

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos do Apelação Cível nº 1031440-24.2015.8.26.0114, da Comarca de Campinas, em que é apelante/apelado FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA, é apelado/apelante CRISTOVAO FERREIRA LEITE e Apelado RUMO MALHA PAULISTA S.A..

ACORDAM, em 7ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Após sustentação oral do Dr. Renato Luiz Tadeu e da Dra. Ana Laura de Figueiredo Melo, deram parcial provimento aos recursos, nos termos que constarão do acórdão. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores FRANCISCO SHINTATE (Presidente sem voto), EDUARDO GOUVÊA E MÔNICA SERRANO.

São Paulo, 14 de abril de 2025

COIMBRA SCHMIDT

RELATOR

Assinatura Eletrônica

Voto nº 49.750

APELAÇÃO nº 1031440-24.2015.8.26.0114 – CAMPINAS

Apelantes e reciprocamente apelados: FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA E CRISTOVAO FERREIRA LEITE E OUTRO, RUMO MALHA PAULISTA S.A.

MM.ª Juíza de Direito: Dr.ª Marcos Hideaki Sato

RESPONSABILIDADE CIVIL. Atropelamento em via férrea. Acidente que resultou na amputação parcial da perna esquerda do autor. Inexistência de cercas ou muros ao longo da faixa de domínio da ferrovia ou mesmo sinalização suficiente para alertar os transeuntes sobre os riscos da travessia. Decreto nº 1.832/96. Negligência da ré associada a imprudência da vítima. Culpa concorrente. Aplicabilidade do Tema nº 518 do STJ. Fornecimento de prótese afastada. Autor que já dispõe de prótese. Pensão vitalícia devida. Autor que realizava atividade informal, capinava quintais de residências e pequenas empresas e recolhia artigos recicláveis. *Quantum* fixado em 35% do salário mínimo. Cifra adequada às limitações laborais do autor e diante do pouco aprofundamento quanto ao valor que percebia durante o mês. Necessidade de obediência à Súmula nº 490 do STF. Indenizações por morais e estéticos devidas, sendo observada a concorrência da culpa e peculiaridades da situação em seu arbitramento. Recursos parcialmente providos.

Ao relatório de f. 538/9 acrescento que a

sentença de f. 469/73 foi anulada para identificação da concessionária responsável pelo trecho no qual ocorreu o acidente (f. 538/42, 570/6 e 657/60).

A sentença de f. 945/51, cujo relatório adoto, reconheceu a ilegitimidade passiva da Rumo Malha Paulista S/A, extinguindo o feito em relação a ela; e julgou parcialmente procedente o pedido, para A) *CONDENAR a concessionária FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A. a custear prótese e aparelho ortopédico adequado. Os valores exatos deverão ser apurados em sede de liquidação, considerando a tecnicidade e especificidade da questão; B) CONDENAR a concessionária FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A. ao pagamento de R\$ 24.000,00 (vinte e quatro mil reais) a título de compensação por danos morais, corrigido monetariamente pela Tabela Prática do Tribunal de Justiça de São Paulo, desde o presente arbitramento, e acrescido de juros moratórios de 1% ao mês, a partir do evento danoso. Diante da sucumbência recíproca, condeno as partes rateio do pagamento das custas e despesas processuais, corrigidas do desembolso, bem como em honorários advocatícios ao patrono da parte oposta, que arbitro em 10% do valor da condenação, com base no art. 85, §2º, do Código de Processo Civil, observada a concessão da Justiça Gratuita concedida ao requerente. No mais, diante do reconhecimento da ilegitimidade passiva da requerida RUMO MALHA PAULISTA S.A, julgo o extinto o processo em face da referida sem o julgamento do mérito. Em razão*

da sucumbência do requerente, ele arcará com as custas, despesas processuais e verba honorária, que fixo em 10% do valor da condenação, observada a concessão da Justiça Gratuita concedida (f. 951).

Apelam ambas as partes.

A Ferrovia Centro Atlântica S/A alegando cerceamento de defesa. Não há conclusão definitiva sobre qual concessionária é responsável pelo trecho em questão. Afirma que o trecho da ocorrência está sob concessão da Rumo Paulista S/A. No mérito, diz ser inaplicável a teoria da responsabilidade objetiva. A responsabilidade da concessionária por acidente ocorrido em linha férrea é subjetiva. Sustenta a culpa exclusiva da vítima, o que rompe o nexo de causalidade. O apelado adentrou em área destinada exclusivamente ao tráfego ferroviário, colocando sua vida em risco. Inexiste obrigação legal ou contratual atribuída à ferrovia de cercar toda a extensão da malha ferroviária ou de instalar cancelas em toda a passagens de nível. Assere ter adotado todas as medidas de segurança para evitar acidentes. Há passagem segura no local. A imprudência da vítima foi comprovada nos autos. Descabe o fornecimento de prótese, pois a vítima já dispõe de prótese consistente em dispositivo que lhe confere boa desenvoltura à deambulação. O valor fixado deve ser reduzido em razão da concorrência de culpas (f. 962/88).

O autor recorre de forma adesiva. Alega

que o fator determinante para a ocorrência foi a negligência da recorrida. A ré deveria manter eficientemente o isolamento da área de tráfego dos trens, com a indispensável conservação de suas dependências. O trecho da linha férrea em que ocorreu o acidente está localizado em área de grande movimentação de pessoas. Deveria ter dispositivos de segurança que impedisse a invasão das linhas. Diz que está comprovado o dano material. Exercia atividade sem vínculo empregatício e recebia a importância de R\$ 1.900,00 à época dos fatos. Faz jus a uma pensão mensal. Pede a majoração da indenização a título de dano moral, no valor correspondente a 500 salários mínimos. Os documentos anexados deixam caracterizado o dano estético, decorrente da amputação traumática da perna esquerda. Afirma ser objetiva a responsabilidade da concessionária (f. 1007/22).

Contrarrazões do autor a f. 994/1006, da Rumo Malha Paulista (em relação a apelação da Ferrovia Centro-Atlântica S/A) a f. 1023/46 e da apelação adesiva a f. 1069/85; da Ferrovia Centro-Atlântica S/A (do recurso adesivo) a f. 1051/68.

É o relatório.

1. Não se vislumbra o alegado cerceamento de defesa. Em razão de divergências sobre qual concessionária seria a responsável pelo trecho em que ocorrido o acidente, oficiou-se à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, determinou o MM. Juiz *a quo providências à ANTT para que*

esclareça tal divergência, deixando claro em sua resposta qual a concessionária responsável pelo trecho da linha férrea no qual ocorreu o acidente destes autos, bem como se a rua Três, da Chácara Anhanguera (endereço constante do boletim de ocorrência) é a antiga denominação do trecho situado entre a Rua Sudeste e a Rua Mário Natal, bem como entre a Estação Ferroviária Boa Vista Nova e o município de Paulínia/SP (f. 863). A resposta a f. 874 esclareceu que a responsabilidade pelo trecho em questão recai sobre a Ferrovia Centro-Atlântica S/A – FCA (f. 874).

Na hipótese, a prova documental produzida foi suficiente para adequada demonstração dos fatos controvertidos, não havendo necessidade de outras provas para a formação do convencimento do Magistrado. Era mesmo desnecessário novo ofício à ANTT, que respondeu de forma conclusiva à indagação do Juízo. Como bem pontuou a sentença, *o juízo determinou que a agência esclarecesse divergência prévia, a fim de deixar claro qual concessionária é a responsável pelo trecho em que ocorreu o acidente. Apesar de não fazer menção ao nome atual da Rua Três, a agência afirmou que a responsabilidade pelo trecho em questão recai sobre a FCA (fls.884), ou seja, a resposta foi dada. Não há descumprimento do comando judicial. Não é descumprimento o fato de a resposta não ser a que a parte esperava (f. 907).*

2. Estando comprovado que o trecho

ferroviário onde ocorreram os fatos está sob concessão da requerida Ferrovia Centro-Atlântica S.A., conclui-se ser a Rumo Malha Paulista S/A. parte ilegítima para figurar no polo passivo da ação.

3. Em 22 de dezembro de 2014, por volta das 00horas e 16 minutos, Cristóvão Ferreira Leite sofreu acidente ao atravessar linha férrea administrada pela ré. Relata que foi surpreendido por brusca movimentação de composição que o fez perder o equilíbrio e cair nos trilhos. Foi atropelado e sua perna esquerda (no nível do terço médio) amputada. A composição fica estacionada no local por dias. A transposição da via é comum entre os moradores e transeuntes, pois não há outra opção ou isolamento do local. *Não percebeu o uso de sinalização sonora por parte do maquinista e acabou sendo atropelado e mutilado.*

3. É incontroverso que, no dia dos fatos, a polícia recebeu *declaração de populares informando que a vítima tentava pular a composição de vagões do trem que estava em movimento, vindo a cair e sofrer ferimentos nas pernas e pé esquerdo que foi decepado.* (f. 15/7).

O autor afirmou à autoridade policial, dias depois, que *estava retornando para sua residência, sendo que para chegar até sua casa é necessário atravessar a linha férrea. O declarante se aproximou da sua residência e notou que havia um trem com muitos vagões parado na linha férrea. O declarante, então,*

notando que a locomotiva estava parada, resolveu passar entre os vagões, sendo que quando se encontrava atravessando a locomotiva deu um tranco para iniciar o tráfego. Nesse momento chovia no local e o declarante se desequilibrou, se escorando na roda de freio, tendo o declarante girado juntamente com a roda e, em consequência, seu corpo acabou caindo sobre um dos vagões, tendo então a roda da locomotiva passado sobre seu pé esquerdo, vindo a amputá-lo. Nesse momento, o declarante pediu socorro e um vizinho de nome Carlos, ouvindo o seu grito veio em sua direção e socorreu o declarante, tirando-o debaixo da locomotiva. A seguir, surgiu uma viatura do SAMU que socorreu até o Hospital da Unicamp onde foi medicado e permaneceu internado por cerca de vinte e cinco dias. Ninguém presenciou o acidente. A ré não contraria tais assertivas.

Claros, portanto, o evento e o dano sofrido, aliás, com a chancela da prova pericial (f. 18/9; f. 411/29). Resta perscrutar o liame de causalidade entre ambos.

Ao apreciar a Apelação nº 703.731-5¹,
assentou esta Câmara:

Responsabilidade subjetiva é obrigação de ressarcir que incumbe a alguém por ato culposo ou doloso consistente em causar um dano a outrem ou em deixar de impedi-lo quando obrigado a isto. No Direito Público, não é necessária a identificação da culpa individual para deflagrar-se a responsabilidade. Esta noção individualista da culpa está ultrapassada pela idéia da 'faute du service' dos franceses. Ocorre a culpa do serviço ou falta do serviço, diz Celso Antônio, quando este não funciona, devendo funcionar, funcional mal ou funciona atrasado. Essa é a ligação

¹ Des. Guerrieri Rezende, j. 5.11.2007.

entre a responsabilidade tradicional do Direito Civil e a objetiva preceituada no artigo 37, § 6º da Constituição da República. [...] Acentue-se que a responsabilidade por 'falta de serviço', falha do serviço ou culpa do serviço é modalidade de responsabilidade subjetiva, como bem pontuava Oswaldo Aranha Bandeira de Mello: 'Paul Duez, a quem se deve a sistemática da 'faute', faz expressa menção à culpa nominando 'culpa in committendo'; 'culpa in ommittendo' e 'service a fonctionné tardivement'. A jurisprudência francesa nesta linha de raciocínio sempre apreciou 'in concreto' a falta, levando em conta a 'diligência média que se poderia legitimamente exigir do serviço.' (La Responsabilité de La Puissance Publique, Paris, 1927, p. 14). (Celso Antônio Bandeira de Mello, Curso de Direito Administrativo, 8ª Edição, pág. 579).

Em circunstâncias tais, alheias à teoria do risco administrativo – em cujo âmbito incide o preceito constitucional – é ônus de quem a invoca a demonstração da ocorrência de falha do serviço, como elemento deflagrador da responsabilidade civil da pessoa jurídica.

A causa de pedir amolda-se à figura, pois a responsabilidade em análise não decorre da atividade administrativa (risco administrativo), mas de alegada falha na implantação de mecanismos de segurança e fiscalização de linha férrea pela administradora, além de inexistência de sinalização. Segundo alega o apelante, o fatídico acidente decorreu da omissão no serviço de trens no que tange ao isolamento da área e sua sinalização.

Sob essa ótica, *para caracterizar o nexo*, o autor deveria *provar, às completas, o desleixo, o descaso e o*

*mau funcionamento do serviço público*². Mesmo a responsabilidade objetiva que dispensa a culpa, nunca dispensará o nexo causal.

A alegada inviabilidade de isolamento total das ferrovias, conquanto configure argumento contundente e com o qual a relatoria concorda em tese, não possui o condão de afastar a aplicação à espécie do Tema nº 518 do STJ (REsp 1.172.421/SP):

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. No caso de atropelamento de pedestre em via férrea, configura-se a concorrência de causas, impondo a redução da indenização por dano moral pela metade, quando: (i) a concessionária do transporte ferroviário descumpra o dever de cercar e fiscalizar os limites da linha férrea, mormente em locais urbanos e populosos, adotando conduta negligente no tocante às necessárias práticas de cuidado e vigilância tendentes a evitar a ocorrência de sinistros; e (ii) a vítima adota conduta imprudente, atravessando a via férrea em local inapropriado. (g.m.).

No julgamento do Recurso Especial n.º 1.172.421/SP, atinente aos repetitivos, o Min. Luís Felipe Salomão assentou que *A responsabilidade civil do Estado ou de delegatário de serviço público, no caso de conduta omissiva, só se concretiza 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. Nesse segmento, para configuração do dever de reparação da concessionária em*

² Embargos Infringentes nº 94.276-5/1-01, Des. Guerrieri Rezende, j. 9.6.2003.

decorrência de atropelamento de transeunte em via férrea, devem ser comprovados o fato administrativo, o dano, o nexo direto de causalidade e a culpa.

A ré deveria demonstrar que agiu em estrita consonância com os artigos 12³ e 55⁴ do Decreto nº 1.832, de 1996 para evitar situações de risco para moradores e transeuntes. Acaso fizesse, poder-se-ia cogitar de culpa exclusiva da vítima. Mas não é o caso dos autos.

A argumentação fundada no art. 10 do Decreto nº 1.832/1996 tampouco vinga, vez que não se discute, *in casu*, a proibição de existência de passagens no mesmo nível da malha ou a competência para instalações necessárias ao cruzamento seguro da via: a responsabilidade atribuída se liga ao dever de fiscalização, pela ré, dos limites da linha férrea.

As fotos de f. 26/33 demonstram que a linha férrea é completamente desguarnecida de proteção e o local extremamente carente em termos de recursos materiais. Não há qualquer obstáculo a impedir o acesso de transeuntes ao leito ferroviário. Tampouco há sinalização que alerte sobre os perigos iminentes – ainda que o senso comum indique tratar-se de lugar perigoso. Está, portanto, configurada a negligência da “Administração

³ Art. 12. A Administração Ferroviária deverá implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.

⁴ Art. 55. Compete à Administração Ferroviária exercer a vigilância em suas dependências e, em ação harmônica, quando necessário, com a das autoridades policiais competentes.

Ferrovária (art. 1º, *b*, do citado decreto) face ao dever que lhe impõe o poder concedente. E o menoscabo não é atual: o laudo do IMESC aponta que o autor *atravessava de um lado para outro pelo vão do trem frequentemente desde a infância* (f. 412).

De outra banda, não se pode olvidar que o apelante é maior, capaz, que sempre conviveu com o tráfego ferroviário, de modo que não se pode conceber seja um tolo que jamais imaginaria poder uma composição, a qualquer momento, iniciar marcha. É arriscadíssima a empresa a que se dispôs, a exigir-lhe cautela mais do que redobrada ao cruzar uma linha férrea saltando entre carros da composição. E o senso comum, a experiência, indicam que toda e qualquer composição ferroviária soa seu alerta sonoro quando prestes a se por em movimento. Procedimento este que, diga-se, a inicial não afirmou que não foi adotado; inicial esta que se limita a argumentar com a responsabilidade objetiva das apeladas. Foi imensa, intensa, sua imprudência; impondo-se sua consideração no arbitramento da indenização, nos termos dos arts. 944 e 945 do Código Civil.

Segundo o laudo do IMESC (f. 411/29), o autor sofreu amputação traumática parcial no membro inferior esquerdo ao nível transtibial, da qual resultou:

Dano patrimonial/funcional moderado em torno de 50% para uma classificação de 0 a 100% e permanentemente prejudicado para o membro inferior esquerdo ou em torno de 35% por

analogia à tabela SUSEP que prevê 70% para a perda total do uso de um dos membros inferiores.

Dano estético em patamar moderado decorrente da amputação transtibial do membro inferior esquerdo para uma classificação em leve, moderado e grave.

Capacidade laborativa parcial e permanentemente prejudicada devendo evitar atividade que demande sobrecarga intensa ou necessite de todo o membro inferior esquerdo.

4. Não há prova dos ganhos do apelante.

Não apresentou CTPS. Ao contrário, admite que *exercia atividades sem vínculo empregatício, fazia pequenos biscates, capinava quintais de residências e pequenas empresas, recolhia artigos recicláveis e os vendia, e com esses serviços conseguia a importância mensal de R\$ 1.900,00*. Em que pese reabilitação parcial que alcançará, é certo que limitará as atividades que desempenhava, nos termos do parecer. À falta de elementos mais sólidos sobre o valor exato de seus rendimentos mensais, adoto como parâmetro 35% do salário mínimo, sendo a pensão devida enquanto viver, limitada a quando completar 76 anos de idade, corresponde à atual expectativa média de vida do brasileiro.

Malgrado a reconhecida saúde econômica da FCA, é necessária a constituição de capital, na forma que for estabelecida em liquidação, pois não se pode garantir a perpetuação do atual estado econômico por longo tempo.

5. O autor se encontra utilizando

prótese, conforme relatado na perícia realizada: *Refere que foi socorrido ao Hospital da Unicamp em Campinas sendo tratado com amputação parcial do membro inferior esquerdo no terço médio proximal. Relata que foi tratado com protetização do membro no mesmo serviço* (f. 426).

Não há dúvida quanto ao fornecimento da prótese pelo Poder Público, de modo que deve ser afastada essa cominação.

6. A concorrência das culpas, em que bem se pode afirmar preponderar a da vítima, não autoriza exasperação da composição da lesão moral, bem arbitrado na sentença, que bem fundamentou a redução a R\$ 24.000,00 dos R\$ 60.000,00 corretamente arbitrados como base de cálculo. Vale dizer que a cifra compensa ambos os danos, moral puro e estético.

Deveras, a sentença bem aplicou o art. 945 do Código Civil, pois a vítima concorreu culposamente para o evento danoso. Conforme assentou o MM. Juiz *a quo* *diante da relevância dessa conduta, que ultrapassa a mera imprudência de atravessar linha férrea em local inapropriado, cabível a redução do montante indenizatório em 60% (sessenta por cento), conforme artigo 945 do Código Civil. Com o decréscimo decorrente da culpa concorrente do requerente, a compensação relativa ao dano extrapatrimonial resulta em R\$24.000,00 (vinte e quatro mil reais)* (f.

950/1). O *quantum* é razoável e proporcional, desnecessárias elocubrações sobre o processo bifásico.

7. Dou provimento parcial aos recursos.

À apelação para afastar o custo com prótese e ao recurso adesivo para condenar a concessionária vencida ao pagamento de pensão vitalícia, mantida a recíproca de responsabilidade nas condições estabelecidas na sentença.

Como de ambos os recursos resultou proveito aos respectivos recorrentes, não cabe cogitar de exasperação da honorária.

COIMBRA SCHMIDT
Relator