



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1.172.421 - SP (2009/0249646-0)

RELATOR : **MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO**
RECORRENTE : FLORIVALDO DE SOUZA E OUTRO
ADVOGADO : ROBERTO DIAS VIANNA DE LIMA E OUTRO(S)
RECORRIDO : COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM
ADVOGADO : PAULO SAMUEL DOS SANTOS E OUTRO(S)
INTERES. : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADO : JULIANO MARTINS DE GODOY - DEFENSOR PÚBLICO DA UNIÃO

EMENTA

RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO ESPECIAL SUBMETIDO À SISTEMÁTICA PREVISTA NO ART. 543-C DO CPC. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA FATAL. CONCORRÊNCIA DE CAUSAS: CONDUTA IMPRUDENTE DA VÍTIMA E DESCUMPRIMENTO DO DEVER LEGAL DE SEGURANÇA E FISCALIZAÇÃO DA LINHA FÉRREA. REDUÇÃO DA INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS PELA METADE. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. NÃO COMPROVAÇÃO DE DEPENDÊNCIA ECONÔMICA PELOS GENITORES. VÍTIMA MAIOR COM QUATRO FILHOS. SÚMULA 7 DO STJ.

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

2. 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.

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. No caso sob exame, a instância ordinária consignou a concorrência de causas, uma vez que, concomitantemente à negligência da concessionária ao não se cercar das práticas de cuidado necessário para



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

evitar a ocorrência de sinistros, houve imprudência na conduta da vítima, que atravessou a linha férrea em local inapropriado, próximo a uma passarela, o que acarreta a redução da indenização por dano moral à metade.

5. Para efeitos do art. 543-C do CPC: 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.

6. Recurso especial parcialmente conhecido e, nesta extensão, parcialmente provido. Acórdão submetido ao regime do art. 543-C do CPC e da Resolução STJ 08/2008.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, os Ministros da SEGUNDA SEÇÃO do Superior Tribunal de Justiça acordam, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas a seguir, por unanimidade, conhecer parcialmente do recurso e, nessa extensão, dar-lhe parcial provimento, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Para os efeitos do artigo 543-C, do CPC, foi fixada as seguintes tese:

No caso de atropelamento de pedestre em via férrea, configura-se a concorrência de culpas 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 composição ferroviária em local inapropriado. Os Srs. Ministros Raul Araújo, Paulo de Tarso Sanseverino, Maria Isabel Gallotti, Antonio Carlos Ferreira, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Buzzi e Massami Uyeda votaram com o Sr. Ministro Relator.

Ausente, justificadamente, a Sra. Ministra Nancy Andrichi.

Brasília (DF), 08 de agosto de 2012(Data do Julgamento)

MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO

Relator



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1.172.421 - SP (2009/0249646-0)

RECORRENTE : FLORIVALDO DE SOUZA E OUTRO
ADVOGADO : ROBERTO DIAS VIANNA DE LIMA E OUTRO(S)
RECORRIDO : COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM
ADVOGADO : PAULO SAMUEL DOS SANTOS E OUTRO(S)
INTERES. : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADO : JULIANO MARTINS DE GODOY - DEFENSOR PÚBLICO DA UNIÃO

RELATÓRIO

O SENHOR MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO (Relator):

1. Florivaldo de Souza e sua esposa Aparecida Brazelino de Souza ajuizaram ação objetivando indenização decorrente do atropelamento em linha férrea do filho, Luiz Carlos de Souza, que contava 33 anos de idade, acidente ocorrido em 22/5/2004, em local desguarnecido de medidas de segurança (fls. 3-20).

Sobreveio sentença de parcial procedência do pedido - reconhecendo a culpa concorrente - para condenar a ré ao pagamento de indenização por danos morais, fixada, para cada um dos autores, em 75 salários mínimos vigentes à época do evento danoso e atualizados a partir de então com juros de 1% ao mês e, em razão da sucumbência recíproca, determinar a compensação das verbas honorárias fixadas em 15% sobre o valor da condenação, condicionado o pagamento reputado aos autores ao disposto na Lei 1.060/1950 (fls. 179-182).

O Tribunal estadual deu provimento à apelação da companhia ferroviária e julgou prejudicado o dos autores, nos termos da seguinte ementa (fls. 335-338):

ACÇÃO INDENIZATÓRIA. ATROPELAMENTO EM FERROVIA. LOCAL GUARNECIDO DE PASSARELA DESTINADA À TRAVESSIA DE PEDESTRES. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA RECONHECIDA. APELO DO RÉU PROVIDO, PREJUDICADO O DOS AUTORES.

Opostos embargos declaratórios (fls. 341-342), foram rejeitados (fls. 344-347).

Nas razões do recurso especial, interposto com base nas alíneas "a" e "c" do permissivo constitucional (fls. 356-372), foi alegada violação aos arts. 10 do Decreto 2.083/63 (Regulamento de Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro) e 1.297 do Código Civil, bem como dissídio jurisprudencial com arestos do Superior Tribunal de Justiça (REsp 278.885/SP, REsp 293.260/SP e REsp 705.859/SP) reconhecendo a culpa concorrente, pois entenderam que a mera deficiência na segurança e na fiscalização da linha férrea é motivo



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

suficiente para configurar a responsabilidade da concessionária de transporte, por isso que deve ser reformado o acórdão recorrido, uma vez que, não obstante tenha admitido expressamente a omissão da recorrida quanto a esse dever, atribuiu à vítima culpa exclusiva pelo acidente, com arrimo tão somente na existência de passarela destinada à travessia de pedestres.

Foram apresentadas contrarrazões ao recurso (fls. 403-410), que não foi admitido na instância ordinária, tendo subido a este Tribunal por força do provimento do agravo de instrumento (fls. 500-501).

O recurso foi submetido ao regime previsto no art. 543-C do CPC, tendo em vista o volume de casos versando sobre a mesma matéria de fundo (fl. 527).

Sobreveio parecer do Ministério Público Federal às fls. 532-537, opinando pelo parcial provimento do recurso, nos seguintes termos:

RECURSO ESPECIAL FUNDADO NAS ALÍNEAS "A" E "C" DO PERMISSIVO CONSTITUCIONAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. LEGISLAÇÃO AFETA AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO. ATROPELAMENTO EM VIA FÉRREA. MORTE DE TRANSEUNTE. PASSAGEM CLANDESTINA. EXISTÊNCIA DE PASSARELA. CONCORRÊNCIA DE CULPAS DA VÍTIMA E DA EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

-Hipótese em que a violação a dispositivos legais e a divergência jurisprudencial restaram devidamente demonstradas.

- Matéria já decidida por esse Colendo STJ no sentido de que: "A jurisprudência desta Corte é pacífica no sentido da ocorrência de culpa concorrente da vítima e da empresa de transporte ferroviário. Nesta linha, pois, entende-se que a culpa da ferrovia advém da omissão quanto à conservação das cercas e muros construídos ao longo da via férrea, e a da vítima, por utilizar-se de passagem clandestina, mesmo existindo passarela para pedestres." (STJ, RESp 705859/SP, Rel. Min. Jorge Scartezzini, DJ 21/03/2005).

-Parecer pelo conhecimento e parcial provimento do Recurso Especial, a fim de, reconhecendo-se a culpa concorrente, condenar a empresa ferroviária a pagar metade da indenização requerida na inicial, a título de danos morais e materiais.

Foi deferido o pedido da Defensoria Pública da União (fl. 539) para ingresso no feito, na condição de *amicus curiae* (fl. 541).

É o relatório.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1.172.421 - SP (2009/0249646-0)

RELATOR : **MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO**
RECORRENTE : FLORIVALDO DE SOUZA E OUTRO
ADVOGADO : ROBERTO DIAS VIANNA DE LIMA E OUTRO(S)
RECORRIDO : COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM
ADVOGADO : PAULO SAMUEL DOS SANTOS E OUTRO(S)
INTERES. : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADO : JULIANO MARTINS DE GODOY - DEFENSOR PÚBLICO DA UNIÃO

EMENTA

RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO ESPECIAL SUBMETIDO À SISTEMÁTICA PREVISTA NO ART. 543-C DO CPC. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA FATAL. CONCORRÊNCIA DE CAUSAS: CONDUTA IMPRUDENTE DA VÍTIMA E DESCUMPRIMENTO DO DEVER LEGAL DE SEGURANÇA E FISCALIZAÇÃO DA LINHA FÉRREA. REDUÇÃO DA INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS PELA METADE. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. NÃO COMPROVAÇÃO DE DEPENDÊNCIA ECONÔMICA PELOS GENITORES. VÍTIMA MAIOR COM QUATRO FILHOS. SÚMULA 7 DO STJ.

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

2. 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.

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).



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

4. No caso sob exame, a instância ordinária consignou a concorrência de causas, uma vez que, concomitantemente à negligência da concessionária ao não se cercar das práticas de cuidado necessário para evitar a ocorrência de sinistros, houve imprudência na conduta da vítima, que atravessou a linha férrea em local inapropriado, próximo a uma passarela, o que acarreta a redução da indenização por dano moral à metade.

5. Para efeitos do art. 543-C do CPC: 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.

6. Recurso especial parcialmente conhecido e, nesta extensão, parcialmente provido. Acórdão submetido ao regime do art. 543-C do CPC e da Resolução STJ 08/2008.

VOTO

O SENHOR MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO (Relator):

2. Cinge-se a controvérsia à possibilidade de responsabilização da concessionária de transporte ferroviário pela morte de transeunte em virtude de acidente em linha férrea e, conseqüentemente, à imposição do dever de indenizar.

Dispõe o art. 21 da Constituição Federal:

Art. 21. Compete à União:

[...]

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

O serviço de transporte ferroviário é, portanto, incumbência do Poder Público, que o poderá prestar pessoalmente ou por meio de delegação a entidades privadas, sendo certo que a responsabilidade por danos causados a terceiros, quer pelas pessoas de direito público, quer por aquelas de direito privado prestadoras de serviço público, observa o mandamento insculpido no art. 37, § 6º, da Carta Maior:

§ 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

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.

O Código Civil ostenta compatibilidade normativa com o mandamento constitucional, muito embora, em uma interpretação conforme à Constituição, deva-se estendê-lo às delegatárias de serviço público:

Art. 43. As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.

Ocorre que tais dispositivos consagram a responsabilidade objetiva do Estado, com base na teoria do risco administrativo, em decorrência de **conduta comissiva**, ou seja, no efetivo desempenho de suas atividades, sujeitando-o ao dever de indenizar os respectivos prejuízos independentemente da existência de culpa.

Carlos Roberto Gonçalves elucida:

Em relação à responsabilidade **extracontratual**, ou seja, a danos causados a terceiros, o que prevalece é o art. 37, § 6º, da Constituição Federal, que responsabiliza de forma objetiva, na modalidade do risco administrativo, as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado, prestadoras de serviço público, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros. Assim, pertença a ferrovia ao Estado, ou a uma permissionária ou concessionária de serviço público, a sua responsabilidade pelos danos causados a terceiro será sempre objetiva, podendo ser elidida, porém, provada a culpa exclusiva da vítima, força maior ou o fato exclusivo de terceiro. (Direito Civil Brasileiro. São Paulo: Editora Saraiva, 2009, Vol. IV, p. 207-208)

3. Sob outro ângulo, mas nessa mesma toada, no que tange a acidentes ocorridos em linha férrea em que os fatos e provas analisados pelo Juízo de piso caracterizam a desídia da concessionária na manutenção de cercas e muros, bem como na fiscalização da ferrovia, mormente em locais de adensamento populacional, verifica-se uma **conduta omissiva** da pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviço público, o que, em regra, tem o condão de afastar os comandos constitucional e legal acima citados.

Nestes casos, não tem aplicação a teoria da responsabilidade objetiva do Estado, fazendo-se mister perquirir se o dano sofrido efetiva e diretamente resultou da conduta estatal omissiva, ou seja, torna-se imprescindível a configuração da culpa do prestador do serviço público, máxime tendo em vista que a responsabilidade objetiva deve resultar de expressa previsão legal, nos termos do art. 927, parágrafo único, do CC:

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, **nos casos especificados em lei**, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

risco para os direitos de outrem.

José dos Santos Carvalho Filho explana o ponto com clareza:

O Estado causa danos a particulares por ação ou por omissão. Quando o fato administrativo é comissivo, podem os danos ser gerados por conduta culposa ou não. A responsabilidade objetiva do Estado se dará pela presença de seus pressupostos - o fato administrativo, o dano e o nexo causal.

Todavia, quando a conduta estatal for omissiva, será preciso distinguir se a omissão constitui, ou não, fato gerador da responsabilidade civil do Estado. Nem toda conduta omissiva retrata um desleixo do Estado em cumprir um dever legal; se assim for, não se configurará a responsabilidade estatal. **Somente quando o Estado se omitir diante do dever legal de impedir a ocorrência do dano é que será responsável civilmente e obrigado a reparar os prejuízos.**

A consequência, dessa maneira, reside em que **a responsabilidade civil do Estado, no caso da conduta omissiva, só se desenhará quando presentes estiverem os elementos que caracterizam a culpa. A culpa origina-se, na espécie, do descumprimento do dever legal, atribuído ao Poder Público, de impedir a consumação do dano.** Resulta, por conseguinte, que, nas omissões estatais, a teoria da responsabilidade objetiva não tem perfeita aplicabilidade, como ocorre nas condutas comissivas.

Há mais um dado que merece realce na exigência do elemento culpa para a responsabilização do Estado por condutas omissivas. O art. 927, parágr. único, do Cód. Civil, estabelece que *"Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei"*, o que indica que a responsabilidade objetiva, com ou sem culpa, pressupõe a menção expressa de norma legal. Não obstante, o art. 43, do Cód. Civil, que, como vimos, dirige-se às pessoas jurídicas de direito público, não incluiu em seu conteúdo a conduta omissiva do Estado, o mesmo, aliás, ocorrendo com o art. 37, § 6º, da CF. Desse modo, é de interpretar-se que citados dispositivos se aplicam apenas a comportamentos comissivos e que os omissivos só podem ser objeto de responsabilidade se houver culpa. (Manual de Direito Administrativo. Rio de Janeiro: Ed. Lumen Juris, 2008, p. 508-509)

Nesse segmento, para configuração do dever de reparação da concessionária em decorrência de atropelamento de transeunte em via férrea, devem ser comprovados o fato administrativo, o dano, o nexo direto de causalidade e a culpa.

4. A culpa resulta, nesse caso, da 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 das medidas garantidoras da segurança na circulação da população.

De fato, cumpre realizar um pequeno histórico social e legislativo sobre a existência desse dever de cercar e fiscalizar os limites da linha férrea, de modo a configurar a culpa da concessionária.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Em verdade, verifica-se que o setor ferroviário, até a década de 40, atuou como agente de interiorização do crescimento socioeconômico do país, obtendo um maior desenvolvimento a partir de 1950, o que acarretou um processo de ocupação desordenada das cidades - com invasão de áreas adjacentes e eixos das ferrovias -, trazendo como consequência a fragilização da segurança da população e a deterioração do desempenho operacional das ferrovias.

Acrescente-se a isso a parca atividade de regulação do modal ferroviário, uma vez que o foco estatal de desenvolvimento econômico passou a ser a implantação e o crescimento da malha rodoviária, mormente a partir da década de 60.

A par dessas observações, destacam-se alguns decretos tendentes à regulamentação do setor.

4.1. O Decreto 2.681, de 1912, regulando a responsabilidade civil contratual das estradas de ferro, limitou-se, no âmbito extracontratual, à responsabilização das estradas de ferro pelos danos causados aos proprietários marginais (art. 26 – As estradas de ferro responderão por todos os danos que a exploração das suas linhas causar aos proprietários marginais), sendo essa, inclusive, segundo doutrina renomada, a gênese da responsabilidade objetiva no ordenamento pátrio.

Rui Stoco, em seu Tratado de Responsabilidade Civil, explica:

O transporte ferroviário é regido pelo vetusto Dec. 2.681, de 07.12.12, estatuto inspirado, naquela época, na legislação da Polônia, posto a lume no início do século passado e informado de tendências de uma época na qual a responsabilidade civil no Brasil ainda sofria influência da escola subjetivista.

No campo da regulamentação da responsabilidade civil do transportador, é pioneiro. Foi o primeiro instrumento legal posto a lume em nosso país. (São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2011, p. 456).

4.2. O Decreto 15.673/1922, que originalmente regulamentou a segurança, a polícia e o tráfego das estradas de ferro, instituiu obrigações específicas às concessionárias no sentido de proporcionar segurança à circulação dos trens, consoante denotam os seguintes dispositivos:

Art. 8º As estradas de ferro são sujeitas, como vias públicas, às regras gerais da legislação concernente a cercas, esgoto das águas, arruamento, edificação lateral e a quaisquer outras que não forem contrariadas pelas disposições do presente regulamento.

Art. 15. A estrada de ferro, quer pública, quer particular, será cercada de ambos os lados, em toda a sua extensão; salvo concessão especial do poder competente, federal ou estadual.

Parágrafo único. Nas cidades e vilas, e na extensão que for designada pelo Governo, serão construídos muros, ou cercas capazes de



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

vedar a passagem a pedestres. Fora desses limites far-se-ão valas ou cercas que impeçam a passagem de bois e cavalos e que deverão estender-se, de um e outro lado, na distancia mínima de seis metros do trilho mais próximo, salvo casos excepcionais a juízo do Governo.

Art. 16. A estrada conservará os muros, cercas e valas, de modo que em todo o tempo preencham eficazmente o seu fim.

À época, já se evidenciava o entendimento da Suprema Corte no sentido de ser uma obrigação inafastável das empresas ferroviárias aquela relativa à segurança, não apenas nas cancelas (passagens em nível), mas também em relação aos transeuntes.

Em lapidar voto do eminente Ministro Aníbal Freire, no RE 5.828/RJ, colhe-se a seguinte passagem:

O acórdão recorrido atentou, a meu ver, contra dispositivo expresso de lei federal (dec. nº 15.673, de 1922) e se distancia inequivocamente da jurisprudência firmada por este egrégio Tribunal em hipóteses idênticas.

No exame do caso *sub judice*, o aresto recorrido não atendeu aos princípios dominantes do capítulo da responsabilidade das empresas de transportes e deu à letra da lei uma interpretação que o texto, a doutrina e a faculdade de julgar não consagram.

A existência da cancela, para evitar desastres e acidentes da ordem dos que originou o presente feito, foi peremptoriamente estabelecida em lei. **Parece-me atentatória da finalidade desta e dos seus objetivos restringir medidas de segurança na mesma prevista à simples circulação dos trens. Elas destinam-se igualmente à segurança do trânsito e à preservação da integridade física e da vida dos transeuntes.** Neste sentido é unânime a jurisprudência deste egrégio Tribunal.

Também proveniente do Pretório Excelso, o seguinte julgado:

CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANO MORAL. PAIS IDOSOS QUE, EM VIRTUDE DE CULPA DO SERVIÇO FERROVIÁRIO NO RESGUARDAR PASSAGEM DE NÍVEL, PERDEM FILHO ÚNICO, QUE LHES SERVIA DE ARRIMO E COMPANHIA. DANO MORAL, ÚNICO OCORRIDO NO CASO, CONSIDERADO INDENIZÁVEL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO NÃO CONHECIDO. (RE 100783, Relator(a): Min. DÉCIO MIRANDA, Segunda Turma, julgado em 21/10/1983, DJ 18-11-1983)

4.3. O Decreto 2.089/1963, revogando expressamente a normativa anterior, atenuou-lhe o rigor quanto ao dever de a prestadora do serviço de transporte ferroviário cercar a faixa ocupada pelas linhas férreas e conservar-lhe os muros ou valas construídos, submetendo tal medida, antes incondicionada, ao seu arbítrio ou à determinação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF (art. 10).

Confira-se o teor dos dispositivos pertinentes:

Art. 3º As estradas de ferro que se refere o artigo precedente constituem



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

empresas executoras de serviço público, ficando subordinadas à fiscalização do outorgante da delegação, concessão ou arrendamento e, em qualquer caso, nos limites que forem estabelecidos pelo Poder Público Federal.

Parágrafo único. A fiscalização do Poder Público Federal será exercida através do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (D.N.E.F.), que poderá exigir das estradas as medidas que julgar necessárias à segurança e regularidade do tráfego, assinando-lhes prazos para sua execução e aplicando-lhes as penalidades previstas neste Regulamento, em caso de inobservância.

Art. 7º As estradas de ferro mencionadas no art. 2º enviarão, ao D.N.E.F., relação dos acidentes que ocorrerem em suas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e, bem assim, das providências adotadas.

Parágrafo único. Sempre que do acidente resultarem danos pessoais graves ou considerável prejuízo econômico aos passageiros, a terceiros, às mercadorias transportadas ou ao patrimônio das estradas, serão estas obrigadas a dar pronto conhecimento do ocorrido ao D.N.E.F., ao qual competirá proceder a sindicância no sentido de apurar se o sinistro foi resultante da eventual inobservância das normas para segurança consubstanciadas neste Regulamento, facultando, outrossim, às partes interessadas os elementos indispensáveis à eficiente promoção da responsabilidade civil das pessoas envolvidas.

Art. 10. Sempre que o julgarem necessário à defesa de sua propriedade ou à livre circulação dos trens, ou, ainda, quando assim expressamente determinar o D.N.E.F., deverão as estradas de ferro fazer cercar a faixa ocupada por suas linhas, cabendo-lhes conservar as cercas, muros ou valas construídos, de forma a preencherem, eficazmente e a todo tempo, o seu fim.

4.4. O Regulamento dos Transportes Ferroviários editado em 4 de março de 1996 (Decreto 1.832/1996), entre outras atribuições, veio a disciplinar 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. Compete à Administração Ferroviária exercer a vigilância em suas dependências e, em ação harmônica, quando necessário, com a das autoridades policiais competentes.

Impende registrar que não é feita nenhuma distinção pela legislação, no que tange à responsabilidade civil **extracontratual**, entre a transportadora ferroviária de cargas e



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

a de pessoas.

Ao revés, o Regulamento dos Transportes Ferroviários engloba ambas as espécies de transporte ferroviário sob a denominação genérica de "Administração Ferroviária", consoante se deduz do seu art. 1º:

Art. 1º Este Regulamento disciplina:

I - as relações entre a Administração Pública e as **Administrações Ferroviárias**;

II - as relações entre as **Administrações Ferroviárias**, inclusive no tráfego mútuo;

III - as relações entre as **Administrações Ferroviárias** e os seus usuários;

IV - a segurança nos serviços Ferroviários.

Parágrafo único. Para os fins deste Regulamento, entende-se por:

a) Poder Concedente: a União;

b) Administração Ferroviária: a empresa privada, o órgão ou entidade pública competentes, que já existam ou venham a ser criados, para construção, operação ou exploração comercial de ferrovias.

Esse diploma legal só impõe diversidade de regulação no tocante à responsabilidade contratual, inclusive remetendo ao Decreto 2.681, de 1912.

4.5. Dessarte, conclui-se pela existência do dever legal da Administração Ferroviária de vedação física das faixas de domínio da ferrovia, mediante muros e cercas, bem como da sinalização e da fiscalização dessas medidas garantidoras da segurança da circulação da população, mormente em locais de adensamento populacional, sendo certo que o seu descumprimento gera a obrigação de indenizar.

Com efeito, com vistas ao cumprimento dessa finalidade e também da conscientização da população usuária dos serviços de transporte coletivo, é necessário que as empresas concessionárias promovam os investimentos pertinentes, assim como uma melhor e mais adequada política de segurança, em vez de simplesmente resistirem ao pagamento de indenizações, na vã tentativa de transferirem sua responsabilidade a outrem.

5. Nessa linha de inteligência, verifica-se que, a despeito das situações fáticas variadas no tocante ao descumprimento do dever de segurança e vigilância contínua das vias férreas, a responsabilização da concessionária é uma constante na sólida jurisprudência construída nesta Corte, passível de ser elidida tão somente quando cabalmente comprovada a culpa exclusiva da vítima - hipótese que será apreciada no REsp 1.210.064/SP, também submetido à sistemática prevista no art. 543-C do CPC, em conjunto com o presente recurso especial.

5.1. À guisa de exemplo, mencionam-se algumas situações caracterizadoras



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

da responsabilidade civil da ferrovia:

(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 (REsp 20.163/RJ, DJ 08/06/1992; REsp 35.842/RJ, DJ 29/5/1995; REsp 330.681/MG, DJ 06/5/2002);

(ii) a própria inexistência de cercadura ao longo da ferrovia (REsp 35.842/RJ, DJ 29/5/1995; REsp 63.091/RJ, DJ 3/6/1996);

(iii) a falta de vigilância constante, bem como da manutenção da incolumidade dos muros destinados à vedação do acesso à linha férrea pelos pedestres (REsp 330.681/MG, DJ 6/5/2002; REsp 293.260/SP, DJ 11/6/2001; REsp 704.307/RJ, Rel. DJ 26/6/2006)

(iv) a ausência parcial ou total de sinalização adequada a indicar o perigo representado pelo tráfego das composições (REsp 853.921/RJ, DJe 24/5/2010; REsp 704.307/RJ, DJ 26/6/2006; AgRg no REsp 1.253.954/PR, DJe 24/8/2011).

5.2. De outro giro, hipóteses em que o evento danoso é resultado de fato exclusivo da vítima, a responsabilidade civil é eliminada pela própria exclusão do nexo causal, uma vez que o agente - aparentemente causador do dano - é mero instrumento para sua ocorrência.

No ponto, registro algumas situações que, embora não retratem diretamente casos de responsabilidade de concessionária de serviço de transporte ferroviário, ostentam a mesma essência e o mesmo resultado, qual seja, a exclusão da responsabilidade:

(i) o estado de embriaguez da vítima como causa única e adequada do acidente (EDcl no Ag 1.320.610/SP, DJe 13/4/2012; AgRg no REsp 1.260.436/SP, DJe 12/12/2011);

(ii) caracterização do suicídio (AgRg no Ag 894.302/RJ, DJ 10/12/2007; AgRg no Ag 174.431/SP, DJ 9/11/1998).

5.3. Há, também, situações em que a responsabilidade da concessionária é mitigada, importando a redução proporcional do valor da indenização, quando caracterizada a concorrência de causas, ou seja, quando a conduta da vítima se mostra adequada e suficiente para a ocorrência do dano.

Isso ocorre quando o pedestre empreende a travessia da linha férrea em local inadequado (ainda que faltem cercas ou sinalização), uma vez que a periculosidade é ínsita a esse tipo de comportamento, caracterizando-lhe a imprudência, máxime quando a alguns metros do local há passarela própria para tal fim.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Confira-se, a propósito, uma vez mais, a lição de José dos Santos Carvalho

Filho:

Para que se configure a responsabilidade civil do Estado, é necessário que seja verificado o comportamento do lesado no episódio que lhe provocou o dano.

Se o lesado em nada contribuiu para o dano que lhe causou a conduta estatal, é apenas o Estado que deve ser civilmente responsável e obrigado a reparar o dano.

Entretanto, pode ocorrer que o lesado tenha sido o único causador de seu próprio dano, ou que ao menos tenha contribuído de alguma forma para que o dano tivesse surgido. No primeiro caso, a hipótese é de autolesão, não tendo o Estado qualquer responsabilidade civil, eis que faltantes os pressupostos do fato administrativo e da relação de causalidade. O efeito danoso, em tal situação, deve ser atribuído exclusivamente àquele que causou dano a si mesmo.

Se, ao contrário, o lesado, juntamente com a conduta estatal, participou do resultado danoso, não seria justo que o Poder Público arcasse sozinho com a reparação dos prejuízos. Nesse caso, a indenização devida pelo Estado deverá sofrer redução proporcional à extensão da conduta do lesado que também contribuiu para o resultado danoso.

[...]

O novo Código Civil, curvando-se à real existência de diversos fatos dessa natureza, instituiu pertinentemente norma disciplinando a culpa civil recíproca. Dita o art. 945 do novo diploma: "**Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano**". O dispositivo, como se nota, abriga no direito positivo a tese antes acolhida apenas em sede jurisprudencial, reforçando a solução hoje aplicada no caso de responsabilidade da Administração Pública com participação do lesado no seu desfecho de seu próprio dano. (Grifo no original) (*Op. Cit.* p. 504-505)

6. Nesse passo, diante da jurisprudência pacificada no âmbito desta Seção de Direito Privado, a tese a ser firmada, para efeitos do art. 543-C do CPC é no sentido de que, no caso de atropelamento de pedestre em via férrea, configura-se a concorrência de culpas quando: (i) a concessionária do transporte ferroviário descumpre 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 linha férrea em local inapropriado.

Confirmam-se, à guisa de exemplo, os seguintes julgados:

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ATROPELAMENTO EM VIA FÉRREA. MORTE DE TRANSEUNTE. CONCORRÊNCIA DE CULPAS DA VÍTIMA E DA EMPRESA FERROVIÁRIA. DANO MORAL. JUROS DE MORA. TERMO INICIAL. DATA



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

DO ARBITRAMENTO. 13º SALÁRIO. NÃO COMPROVAÇÃO DE EXERCÍCIO DE ATIVIDADE REMUNERADA PELA VÍTIMA. IMPROCEDÊNCIA. PENSÃO DEVIDA AO FILHO DA VÍTIMA. LIMITE ETÁRIO.

1. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça reconhece a concorrência de culpas da vítima de atropelamento em via férrea e da concessionária de transporte ferroviário, porquanto cabe à empresa fiscalizar e impedir o trânsito de pedestres nas suas vias.

2. Dano moral fixado em razão da perda da genitora em valor condizente com a linha dos precedentes do STJ.

3. Não comprovado o exercício de atividade remunerada pela vítima, não procede o pedido de 13º salário.

4. Pensionamento devido até a idade em que o filho menor da vítima completa 25 anos, conforme precedentes do STJ.

5. A correção monetária deve incidir a partir da fixação de valor definitivo para a indenização do dano moral. Enunciado 362 da Súmula do STJ.

6. Os juros moratórios devem fluir, no caso de indenização por dano moral, a partir da data do julgamento em que foi arbitrada a indenização (REsp nº 903.258/RS, 4ª Turma, Rel. Min. Isabel Gallotti, julgado em 21.06.2011).

7. Recurso especial parcialmente provido.

(REsp 494.183/SP, Rel. Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, QUARTA TURMA, julgado em 01/09/2011, DJe 09/09/2011)

PROCESSO CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. ACIDENTE VIA FÉRREA. MORTE. INDENIZAÇÃO. CABIMENTO. DANO MORAL. PENSIONAMENTO. CABIMENTO SEGUNDO ORIENTAÇÃO DA CORTE. CORREÇÃO MONETÁRIA. FIXAÇÃO. DATA CONDENAÇÃO DEFINITIVA. HONORÁRIOS E CUSTAS JUDICIAIS. ART. 20, § 3º, DO CPC.

1. No que se refere ao período de pensionamento, a orientação do STJ é de que os danos materiais são devidos em 2/3 do salário mínimo até a idade em que o de cujus completaria 25 anos, reduzida para 1/3 a partir de então até a data em que atingiria 65 anos de idade.

Precedentes.

2. A correção monetária deve incidir a partir da fixação definitiva do quantum indenizatório. Precedentes.

3. A jurisprudência do STJ firmou-se no sentido de que, em caso de acidente fatal em via férrea, desprovida de sinalização e proteção, é cabível indenização por dano moral à família da vítima por caracterizar hipótese de culpa concorrente entre o pedestre e a empresa ferroviária.

4. Honorários e custas revertidas em desfavor da agravada, fixados em 10% do valor da causa (art. 20, § 3º, do CPC).

5. Embargos de declaração recebidos como agravo regimental, ao qual é dado parcial provimento.

(EDcl no Ag 1085003/SP, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, QUARTA TURMA, julgado em 09/08/2011, DJe 22/08/2011)

No mesmo sentido, entre outros: AgRg no AREsp 34.287/RJ, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, DJe 14/12/2001; REsp 1.123.704/SP, Rel. Ministro ALDIR PASSARINHO JUNIOR, QUARTA TURMA, DJe 15/4/2011; REsp 788.000/RJ, Rel. Ministro FERNANDO GONÇALVES, QUARTA TURMA, DJe 12/4/2010; REsp 1.070.488/SP,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Rel. Ministro SIDNEI BENETI, TERCEIRA TURMA, DJe 14/12/2009; REsp 437.195/SP, Rel. Ministro HÉLIO QUAGLIA BARBOSA, QUARTA TURMA, DJ 6/8/2007; REsp 700.121/SP, Rel. Ministro CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO, TERCEIRA TURMA, DJ 25/6/2007; REsp 530.610/SP, Rel. Ministro CASTRO FILHO, TERCEIRA TURMA, DJ 16/4/2007.

O Pretório Excelso posiciona-se da mesma forma quanto ao tema:

CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL DAS PESSOAS JURÍDICAS DE DIREITO PÚBLICO E DAS PESSOAS JURÍDICAS DE DIREITO PRIVADO PRESTADORAS DE SERVIÇO PÚBLICO. C.F., art. 37, § 6º. I. - A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público e das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público, responsabilidade objetiva, com base no risco administrativo, é abrangida ou excluída pela culpa da vítima. II. - No caso, o acórdão recorrido, com base na prova, que não se reexamina em sede de recurso extraordinário, concluiu pela culpa exclusiva da vítima. III. - Agravo não provido. (RE 234010 AgR, Relator(a): Min. CARLOS VELLOSO, Segunda Turma, julgado em 23/08/2002, DJ 23-08-2002 PP-00102 EMENT VOL-02079-02 PP-00439)

7. O exame do caso concreto ilustra bem o tema, porquanto o Juízo singular consignou a desídia da recorrida no tocante à manutenção dos muros e da necessária fiscalização da segurança da linha férrea, ressoando inequívoca a sua culpa na ocorrência do evento danoso (fl. 180):

O atropelamento ocorreu em local densamente habitado, **no qual a linha férrea não é isolada do acesso de transeuntes, não é sinalizada e não tem guarda permanente ou qualquer outro aparato de segurança**, conforme se pode extrair dos depoimentos colhidos no decorrer da instrução, merecendo especial valor aquele prestado pelo próprio condutor do trem Divino Alves Nascimento, dando conta de que naquele trecho havia buracos no muro que as pessoas se utilizam para chegar à plataforma e embarcar sem pagar a passagem (fls. 177).

A ré, portanto, negligenciou seu dever de vigilância da linha férrea, pois não impediu de forma eficaz, como lhe competia, que os moradores e transeuntes

tivessem acesso aos trilhos.

Esse fato não era desconhecido pela ré, que preferiu omitir-se, fingindo que não era dela a responsabilidade de manter cercado o acesso à linha férrea. Por isso, não se pode acolher a tese de culpa exclusiva da vítima.

Outrossim, a conduta imprudente da vítima também foi atestada, consoante se deduz do seguinte excerto do voto condutor do acórdão recorrido (fl. 322):

No caso vertente, não fosse a conduta incauta da vítima, seu atropelamento não teria ocorrido, embora os muros que cercavam a linha férrea que tentou atravessar tivessem fendas e não houvesse sinalização do perigo representado pelo tráfego das composições, já que foi ela quem teve a melhor oportunidade de evitar o evento: bastava aguardar momento adequado para realizar a travessia ou procurar outro local para transpor a



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

via férrea, utilizando-se, principalmente, da passarela existente nas proximidades, sendo certo que não lhe era difícil a adoção de quaisquer destes comportamentos, pois o grande porte de uma composição e o ruído causado por sua locomoção permitem que ela seja vista à distância, possibilitando-lhe, caso não tivesse alternativas que não fosse passar por sobre os trilhos para chegar onde desejava, aguardar momento propício para realizar a transposição.

Dessarte, quanto ao ponto, o entendimento do Tribunal de origem coaduna-se perfeitamente com a jurisprudência desta Corte Superior - que entende pela culpa concorrente entre a concessionária do transporte ferroviário e a vítima, na hipótese de atropelamento desta, quando há o descumprimento pela primeira do dever de cercar e fiscalizar os limites da linha férrea, mormente em locais de adensamento populacional, e pela conduta imprudente da vítima - razão pela qual não merece reforma o acórdão recorrido.

8. Subjaz a análise da questão relativa às verbas pleiteadas na peça inicial, quais sejam (fl. 19):

- a) pensões mensais vencidas desde a data do evento e até a liquidação, com base nos ganhos declarados da vítima, observada a equivalência entre os mesmos e o salário mínimo, atualizadas pelos níveis vigentes ao tempo do efetivo pagamento.
- b) pensões mensais vincendas, vitalícia aos requerentes nos moldes do pedido anterior;
- c) 13º salário;
- d) Direito de crescer;
- e) constituição de um capital garantidor das prestações vincendas, nos termos do artigo, 602, do Código de Processo Civil;
- f) verba para o desagravo do dano moral, para todos os requerentes, nos termos do art. 5º, e X da Constituição Federal, em valor compatível com a dimensão e extensão do padecimento infligido aos Suplicantes, nunca inferior a 1000 salários mínimos;

8.1. No que tange aos danos materiais, não merece conhecimento o recurso, ante o teor da Súmula 7 do STJ.

É que o Juízo singular, com ampla cognição fático-probatória, afastou tal indenização, bem assim o pensionamento, em virtude da falta de comprovação da dependência econômica pelos genitores, mormente pelo fato de que o falecido vivera em união estável, da qual resultou o nascimento de quatro filhos.

Confira-se a seguinte passagem da sentença (fl. 182):

Não obstante, é forçoso reconhecer que os autores não se desincumbiram do ônus da prova de demonstrar que mantinham com a vítima vínculo de dependência. Aliás, as testemunhas que arrolaram disseram que **a vítima, filho dos autores, chegou a manter união estável com uma mulher, com quem teve quatro filhos, o que é suficiente para deslocar para estes últimos a dependência econômica, por mais que a vítima já**



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

tivesse se separado de sua companheira. Não bastasse isso, os autores não trouxeram aos autos nenhuma prova de que a vítima realmente morava no mesmo domicílio e que contribuía para o sustento do lar dos autores.

Assim, o dever da ré de indenizar os autores se limita apenas a reparação dos danos morais, haja vista que a vinculação filial é suficiente para dar supedâneo a tal pretensão dos pais que perdem o filho prematuramente.

Busca-se na fixação de indenização para reparação do dano moral um valor de desestímulo, mas que não sirva de fonte de enriquecimento sem causa e, por isso baseia-se nos critérios de razoabilidade e proporcionalidade para externar o conceito aberto do denominado "prudente arbítrio" do juiz.

É evidente que a perda do filho é inestimável, mas se mostra importante a fixação de indenização sob tal rubrica, com o fim de minimizar a angústia dos pais que viram a inversão da lei da vida, já que presumivelmente são os filhos que enterram os pais.

Dessarte, verifica-se a perfeita adequação da decisão prolatada na instância ordinária à jurisprudência desta Corte Superior, que admite a presunção do vínculo econômico apenas em caso de falecimento de filho menor.

A propósito:

DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. FUNDAMENTAÇÃO. AUSENTE. DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA FATAL. CULPA CONCORRENTE. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS.

1. A ausência de decisão acerca dos dispositivos legais indicados como violados, não obstante a interposição de embargos de declaração, impede o conhecimento do recurso especial.

2. A ausência de fundamentação ou a sua deficiência importa no não conhecimento do recurso quanto ao tema.

3. A jurisprudência do STJ firmou entendimento no sentido de que há culpa concorrente entre a concessionária do transporte ferroviário e a vítima, seja pelo atropelamento desta por composição ferroviária, hipótese em que a primeira tem o dever de cercar e fiscalizar os limites da linha férrea, mormente em locais de adensamento populacional, seja pela queda da vítima que, adotando um comportamento de elevado risco, viaja como "pingente". Em ambas as circunstâncias, concomitantemente à conduta imprudente da vítima, está presente a negligência da concessionária de transporte ferroviário, que não se cerca das práticas de cuidado necessário para evitar a ocorrência de sinistros. Precedentes.

4. Por não se enquadrar como excludente de responsabilidade, a concorrência de culpas não é suficiente para afastar o dever da concessionária de transporte ferroviário de indenizar pelos danos morais e materiais configurados, mas mostra-se como fundamento para que as indenizações sejam fixadas pelo critério da proporcionalidade.

5. Conforme o entendimento desta Corte, não é devida a indenização por danos materiais prevista no art. 1.537, II, do CC quando não ficar provada ou presumível for a contribuição da vítima para o sustento econômico do lar de seus genitores.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

6. A jurisprudência do STJ é uníssona em afirmar que, cuidando-se de família humilde, a colaboração do menor é presumida.

7. No caso dos autos, o acórdão recorrido não tratou da condição econômico-financeira da autora, razão pela qual os autos devem retornar ao Tribunal de origem para que este julgue a questão da indenização por danos materiais, nos termos da jurisprudência do STJ.

8. A fixação do valor da compensação pelos danos morais deve balizar-se entre a justa composição e a vedação do enriquecimento ilícito, levando-se em consideração o critério da proporcionalidade, bem como as peculiaridades de cada espécie. Precedentes 9. Indenização por danos morais fixada em R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), valor a ser corrigido monetariamente, a contar dessa data, e acrescidos de juros moratórios no percentual de 0,5% (meio por cento) ao mês na vigência do CC/16 e de 1% (um por cento) ao mês na vigência do CC/02, a contar da data do evento danoso.

10. Recurso especial provido.

(REsp 1034302/RS, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 12/04/2011, DJe 27/04/2011)

RESPONSABILIDADE CIVIL. MORTE DE FILHO MENOR DE IDADE. EXCEPCIONALIDADE DO CASO CONCRETO. RELAÇÃO AFETIVA CONTROVERSA ENTRE VÍTIMA E AUTORA. MENOR INSERIDO EM FAMÍLIA DIVERSA COMO SE FILHO FOSSE. CONSEQUÊNCIAS DO ILÍCITO PARA OS RÉUS. RELEVÂNCIA NA DOSIMETRIA DA CONDENAÇÃO. DANO MATERIAL. PENSÃO MENSAL. NÃO-CABIMENTO. AUSÊNCIA DE DEPENDÊNCIA FINANCEIRA SEQUER PRESUMIDA.

1. A autora, mãe biológica do menor vítima de homicídio culposo, ajuizou ação de indenização em face de casal que - reconhecidamente, tanto pela sentença de improcedência, quanto pelo acórdão que a reformou -, acolheu o menor em sua residência como se filho fosse. Em razão de o filho biológico do casal réu ter desferido, acidentalmente, o disparo de arma de fogo que ceifou a vida do filho biológico da autora, pretende esta indenização por danos morais e materiais.

2. A jurisprudência da Casa é uníssona em afirmar que, cuidando-se de família de baixa renda, a colaboração do menor trabalhador é presumida. Porém, tal presunção não se sustenta se a realidade dos autos indicar que a vítima, além de não conviver com a autora, não lhe prestava nenhuma ajuda financeira, circunstância a revelar que o infortúnio não causou à autora nenhuma redução patrimonial, tampouco lucros cessantes. Afasta-se, portanto, o dano material.

[...]

8. Recurso especial conhecido e parcialmente provido.

(REsp 866220/BA, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 17/08/2010, DJe 13/09/2010)

8.2. Quanto ao arbitramento da indenização por danos morais, já considerada a culpa concorrente, arbitro o valor de R\$ 155.500,00 (cento e cinquenta e cinco mil e quinhentos reais a ser dividido entre os genitores, corrigido a partir desta data e com incidência dos juros a partir da data do evento, nos termos da Súmula 54 do STJ.

9. Ante o exposto, conheço parcialmente do recurso e, nesta extensão, dou-lhe



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

parcial provimento, para arbitrar, a título de indenização por dano moral, o valor de R\$ 155.500,00, na forma da fundamentação expendida, mantidos os ônus de sucumbência recíproca fixados na sentença (15% sobre o valor da condenação), devendo cada parte arcar com metade das custas e despesas processuais, condicionado o pagamento pelos autores ao disposto no art. 12 da Lei 1.060/50.

É o voto.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1.172.421 - SP (2009/0249646-0)

RELATOR : **MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO**
RECORRENTE : **FLORIVALDO DE SOUZA E OUTRO**
ADVOGADO : **ROBERTO DIAS VIANNA DE LIMA E OUTRO(S)**
RECORRIDO : **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM**
ADVOGADO : **PAULO SAMUEL DOS SANTOS E OUTRO(S)**
INTERES. : **DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO - "AMICUS CURIAE"**
ADVOGADO : **JULIANO MARTINS DE GODOY - DEFENSOR PÚBLICO DA UNIÃO**

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO
(Relator):

Sr. Presidente, acompanho integralmente o voto do eminente Relator, na parte referente às teses.

Apenas em relação ao valor da indenização por dano moral, penso que poderíamos elevá-lo um pouco, de acordo com a jurisprudência da Corte, que tem variado entre 300 e 500 salários mínimos. É claro que, diante da culpa concorrente se deve reduzir pela metade, tal qual fez a sentença, mas penso que o valor básico da indenização deve ser um pouco maior, porque, os autores, no caso, são os pais da vítima.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1.172.421 - SP (2009/0249646-0)

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO MARCO BUZZI:

Acompanho o Sr. Ministro Relator.

**MINISTRO MARCO BUZZI
MINISTRO**

**PRESIDENTE O SR. MINISTRO SIDNEI BENETI
RELATOR O SR. MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO**

SEGUNDA SEÇÃO - SESSÃO DE JULGAMENTO 08/08/2012



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1.172.421 - SP (2009/0249646-0)

RELATOR : MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO
RECORRENTE : FLORIVALDO DE SOUZA E OUTRO
ADVOGADO : ROBERTO DIAS VIANNA DE LIMA E OUTRO(S)
RECORRIDO : COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS -
CPTM
ADVOGADO : PAULO SAMUEL DOS SANTOS E OUTRO(S)
INTERES. : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADO : JULIANO MARTINS DE GODOY - DEFENSOR PÚBLICO DA
UNIÃO

VOTO

EXMO. SR. MINISTRO MASSAMI UYEDA(Relator):

Sr. Presidente, com o esclarecimento prestado pelo eminente Relator, com relação àquela parte do relatório – e S. Exa. vai complementar –, a tese está de acordo com o nosso entendimento.

Acompanho o voto do Sr. Ministro Relator.

Ministro MASSAMI UYEDA



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO SEGUNDA SEÇÃO

Número Registro: 2009/0249646-0

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.172.421 / SP

Números Origem: 112108411
9118305

11210842
953440

112108423

200801466460

60098497

PAUTA: 08/08/2012

JULGADO: 08/08/2012

Relator

Exmo. Sr. Ministro **LUIS FELIPE SALOMÃO**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **SIDNEI BENETI**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **PEDRO HENRIQUE TÁVORA NIESS**

Secretária

Bela. **ANA ELISA DE ALMEIDA KIRJNER**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : FLORIVALDO DE SOUZA E OUTRO
ADVOGADO : ROBERTO DIAS VIANNA DE LIMA E OUTRO(S)
RECORRIDO : COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM
ADVOGADO : PAULO SAMUEL DOS SANTOS E OUTRO(S)
INTERES. : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADO : JULIANO MARTINS DE GODOY - DEFENSOR PÚBLICO DA UNIÃO

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil

SUSTENTAÇÃO ORAL

Sustentou, oralmente, a Dra. **ANDREA HELENA COSTA PRIETO**, pelos RECORRENTES.

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia SEGUNDA SEÇÃO, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A Seção, por unanimidade, conheceu parcialmente do recurso e, nessa extensão, deu-lhe parcial provimento, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Para os efeitos do artigo 543-C, do CPC, foi fixada as seguintes tese:

No caso de atropelamento de pedestre em via férrea, configura-se a concorrência de culpas 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 composição ferroviária em local inapropriado.

Os Srs. Ministros Raul Araújo, Paulo de Tarso Sanseverino, Maria Isabel Gallotti,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Antonio Carlos Ferreira, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Buzzi e Massami Uyeda votaram com o Sr. Ministro Relator.

Ausente, justificadamente, a Sra. Ministra Nancy Andrighi.