



ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS POR ACESSO INDEVIDO  
AOS TRILHOS SUBTERRÂNEOS DE METRÔ

Leonardo Gutemberg Kriek Teles

Rio de Janeiro  
2019

LEONARDO GUTEMBERG KRIECK TELES

RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS POR ACESSO INDEVIDO  
AOS TRILHOS SUBTERRÂNEOS DE METRÔ

Artigo científico apresentado como exigência de  
conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato*  
*Sensu* da Escola da Magistratura do Estado do  
Rio de Janeiro. Professores Orientadores:  
Mônica C. F. Areal  
Néli L. C. Fetzner  
Nelson C. Tavares Junior

Rio de Janeiro  
2019

## RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS POR ACESSO INDEVIDO AOS TRILHOS SUBTERRÂNEOS DE METRÔ

Leonardo Gutemberg Kriek Teles

Graduado pela Universidade Estácio de Sá. Advogado.

**Resumo** – a sociedade moderna é uma sociedade de risco, em que a tecnologia é utilizada para garantir maior segurança à população. Algumas relações de consumo geram, por si só, riscos a seus usuários, sendo dever do prestador de serviço garantir a segurança e proteger seus usuários. Nem todo dano pode ser evitado, o que é ínsito a sociedade. O ordenamento jurídico disciplina a responsabilidade pela indenização dos danos causados, o que é a essência do trabalho, em uma abordagem sobre qual a responsabilidade das concessionárias de metrô no caso de acesso indevido aos trilhos de metrô e seus reflexos.

**Palavras-chave** – Direito Administrativo. Direito do Consumidor. Responsabilidade Civil de Prestadora de Serviço Público. Dever Legal de Segurança. Conduta Omissiva. Princípio da Precaução. Princípio da Dimensão Coletiva. Princípio da Proteção. Culpa Concorrente. Acesso aos trilhos do metrô.

**Sumário** – Introdução. 1. Da Responsabilidade por ato omissivo da concessionária. 2. Da responsabilidade pelo acesso indevido aos trilhos do metrô. 3. Das providências necessárias para evitar novas ocorrências. Conclusão. Referências.

### INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por fim debater a responsabilidade civil das concessionárias por acesso indevido aos trilhos subterrâneos de metrô para verificar a necessidade de uma prestação eficiente de informações sobre os acessos, de indenizações aos seus usuários afetados e de desenvolvimento de um sistema mecânico que impeça o acesso indevido, contudo, se faz necessário observar se tal responsabilidade existe e se é passível de compelir as concessionárias a enfrentar estes problemas.

Para tanto, posições doutrinárias e jurisprudenciais a respeito do tema são abordadas objetivando debater se o acesso indevido por terceiro aos trilhos se enquadra como hipótese em que há ausência de nexos causal entre os acessos e os danos ou se é uma omissão da concessionária que gera o dever de indenizar, informar e tomar medidas para evitar novas ocorrências.

O Código de Defesa do Consumidor, aplicável na relação entre a concessionária das linhas de metrô e seus usuários, a Constituição e a Cláusula de Incolumidade determinam a responsabilidade objetiva por fato do serviço, todavia, os acessos se dão por omissão do estado, em que há divergência doutrinária e jurisprudência quanto a sua caracterização.

Para alguns, mesmo no caso de omissão, a responsabilidade só poderá ser elidida com a ocorrência de alguma das excludentes de responsabilidade objetiva, ou seja, com a ocorrência de culpa exclusiva do consumidor, fato de terceiro ou caso fortuito, enquanto para outros deve ser apresentada a culpa da concessionária.

O primeiro capítulo do trabalho é iniciado abordando a responsabilidade por omissão das concessionárias, com uma visão sistêmica do ordenamento jurídico, com desdobramentos jurisprudenciais atuais.

Após, é ponderado no segundo capítulo que ao se observar a evolução da responsabilidade por omissão devem ser as concessionárias responsabilizadas pela sua omissão, verificando os limites de exigibilidade de seu dever de cuidado.

O terceiro e último capítulo se incumbe de analisar se é possível compelir as concessionárias a efetuar melhorias em seus serviços de modo a evitar novas ocorrência, tendo em vista os princípios da precaução, da proteção, da incolumidade física e da incolumidade psíquica. Para tanto, deve-se refletir sobre o alcance e limite da interferência do judiciário na esfera da tomada de decisões e alocação de recurso dos entes que prestam serviços públicos.

O desenvolvimento da pesquisa se dará pelo método hipotético-dedutivo, pretendendo o pesquisador eleger um conjunto de proposições hipotéticas, as quais crê serem viáveis e adequadas para analisar o objeto da pesquisa, para comprová-las ou rejeitá-las argumentativamente.

Para isto, a abordagem do objeto desta pesquisa jurídica será qualitativa, pois o pesquisador planeja se utilizar da bibliografia pertinente à temática em foco – analisada e fichada na fase exploratória da pesquisa (legislação, doutrina e jurisprudência) – para sustentar a sua tese.

## 1. DA RESPONSABILIDADE POR ATO OMISSIVO DE CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇO PÚBLICO

Não há dúvidas de que os atos perpetrados pelas pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos merecem enfoque diferenciado no estudo da responsabilidade civil, em especial, neste trabalho, recebe destaque a responsabilidade das concessionárias de metrô, que se englobam no segundo grupo.

Determina o art. 37, §6º, da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB)<sup>1</sup> que estas pessoas respondem objetivamente pelos danos causados a terceiros, tendo o Brasil adotado a Teoria do Risco Administrativo, como regra.

Considerados detentores de prerrogativas e poderio superiores aos demais sujeitos e aptos a arcar com um maior risco em suas atividades, o Estado e eventuais concessionárias, ao visar o bem comum, quando praticam atividades potencialmente danosas atraem o dever de indenizar, ainda que não tenham prestado o serviço de forma defeituosa.<sup>2</sup>

Nestes casos, bastará que os requisitos da responsabilidade civil estejam comprovados, quais sejam: o fato administrativo, o dano e o nexa causal entre eles.

Todavia, há divergência doutrinária e jurisprudencial se o referido artigo, por conseguinte a responsabilidade objetiva, engloba atos comissivos e omissivos ou apenas os comissivos. Para a doutrina tradicional a responsabilidade se caracteriza quando há comprovação de que a omissão produziu o prejuízo, aplicando a teoria objetiva.<sup>3</sup>

Para esta parcela, basta que exista o dano e o nexa causal com o ato da concessionária para que, mesmo na omissão, respondam objetivamente, sem se perquirir a existência de culpa, já que a Constituição não fez distinção entre a os atos comissivos e omissivos.

Assim também vem decidindo o Supremo Tribunal Federal, em que o Ministro Edson Fachin<sup>4</sup>, na primeira turma, expôs que: “a responsabilidade objetiva se aplica às pessoas jurídicas de direito público pelos atos comissivos e omissivos, a teor do art. 37, § 6º, do Texto Constitucional”.

Pela relatoria do Ministro Dias Tofolli<sup>5</sup>, a segunda turma decidiu no mesmo sentido:

A jurisprudência da Corte firmou-se no sentido de que as pessoas jurídicas de direito público e as pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público respondem objetivamente pelos danos que causarem a terceiros, com fundamento no art. 37, § 6º, da Constituição Federal, tanto por atos comissivos quanto por atos omissivos, em situações como a ora em exame, desde que demonstrado o nexa causal entre o dano e a omissão[...].

<sup>1</sup> BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2018.

<sup>2</sup> CARVALHO, Matheus. *Manual de direito administrativo*. 4. ed. rev. ampl. e atual. Salvador: JusPODIVM, 2017. p. 345.

<sup>3</sup> MAZZA, Alexandre. *Manual de direito administrativo*, 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2015. p. 380.

<sup>4</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *ARE nº 956285 AgR/CE*. Relator: Ministro Edson Fachin. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28RESPONSABILIDADE+E+ATO+OMISSIVO%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/ybpx59a7>>. Acesso em: 24 mai. 2018.

<sup>5</sup> Idem. Supremo Tribunal Federal. *ARE nº 951552 AgR/ES*. Relator: Ministro Dias Tofolli. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28RESPONSABILIDADE+E+ATO+OMISSIVO%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/ybpx59a7>>. Acesso em: 24 mai. 2018.

Em outra toada, parte da doutrina entende de modo diverso, no sentido de que nem toda a conduta omissiva gera a responsabilidade civil do Estado. Entendem que somente há a responsabilidade pela omissão quando houver um dever legal de impedir o resultado danoso e nada fizer ou a ação preventiva ou interventiva ser ineficaz.

A teoria a ser adotada neste entendimento é a da teoria da culpa anônima, também chamada de culpa do serviço público, que se consubstancia na responsabilidade do Estado, indiferente a qual agente público responsável, quando o serviço público não funcione quando deveria, atrase ou apresente mal funcionamento<sup>6</sup>

Ainda segundo Di Pietro, além do dever de agir para a responsabilização nos casos de omissão, deve existir a possibilidade de agir para evitar o dano, que deve ser analisada em cada caso concreto, ambos sendo observado o princípio da reserva do possível.<sup>7</sup>

Para José dos Santos Carvalho Filho<sup>8</sup>:

[...] não há dúvida de que o Estado é omissor no cumprimento de vários de seus deveres genéricos[...] Mas o atendimento dessas demandas reclama a implementação de políticas públicas para as quais o Estado nem sempre conta com recursos financeiros suficientes (ou conta, mas investe mal). Tais omissões, por genéricas que são, não rendem ensejo à responsabilidade civil do Estado, mas sim à eventual responsabilização política de seus dirigentes[...].

Não cabe, nestes casos, ao lesado comprovar a existência da culpa ou dolo. Deve o Estado demonstrar que a omissão a ele imputada não existiu, que agiu com toda a diligência necessária e utilizou meios corretos e possíveis para evitar o dano.

A responsabilidade subjetiva aqui abordada não comporta que a culpa nela perquirida seja compartilhada com outros motivos relacionados ao resultado, sendo necessário um nexo direto de causalidade da omissão com o dano, conhecida como teoria do dano direto e imediato.

Desta forma, percebe-se que o ato omissivo culposo que gera a responsabilidade deve ser um ato culposo ilícito, configurando a ausência do cumprimento de uma determinação legal, não a mera inércia.

A segunda seção do STJ<sup>9</sup> já aplicou este entendimento, em 2012, antes da alteração

---

<sup>6</sup> DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella et al. *Teses jurídicas dos tribunais superiores: direito administrativo III*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

<sup>7</sup> Mazza ensina que: a prestação do serviço público tem um padrão considerado normal, baseado no Princípio da Reserva do Possível, ou seja, tem que haver compatibilidade com o orçamento público e sua estruturação na prestação dos serviços. Se este está sendo realizado dentro do padrão normal esperado, não há que se falar em responsabilizar o Estado. MAZZA, Alexandre. *Manual de direito administrativo*, 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2015. p. 380.

<sup>8</sup> CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de direito administrativo*. 31. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2017, p. 380.

<sup>9</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 1172421/SP*. Relator: Ministro Luiz Felipe Salomão. Disponível

de entendimento do STF, nestes termos:

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[...] 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.

Importante hipótese no estudo em análise é a de que o Estado, não tendo possibilidade de tomar conhecimento de algum defeito em suas diversas atribuições, portanto agindo sem culpa por não ser garantidor universal, é expressamente advertido desta ocorrência que gera risco e passa, neste momento, a ter a possibilidade de ser responsabilizado caso ocorra um evento danoso pela sua omissão concreta ao caso.

## 2. DA RESPONSABILIDADE PELO ACESSO INDEVIDO AOS TRILHOS SUBTERRÂNEOS DO METRÔ

Aprofundando o tema proposto, as concessionárias do serviço de metrô, por serem prestadoras de serviço público<sup>10</sup> se submetem às regras de responsabilidade por omissão introduzidas no capítulo anterior.

Acidentes, fatais ou não, são frequentes na atividade ferroviária e metroviária, estabelecendo a legislação geral de prestação de serviço público e a legislação específica<sup>11</sup> diversos parâmetros para garantir a segurança dos usuários e da população, que, uma vez descumpridos, geram responsabilidade por omissão.

Diante de um caso concreto, o STJ<sup>12</sup> se posicionou no sentido de conceder indenização por danos morais em decorrência de atropelamento em linha férrea que resultou em morte, reduzindo o valor concedido pela existência de culpa concorrente da vítima, que agiu com imprudência ao transitar pela linha férrea.

Esse precedente concluiu a responsabilidade civil da concessionária com base na teoria da culpa anônima, averiguando a omissão quanto ao estado de manutenção dos muros e cercas da linha.

---

em:<[www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?processo=1172421&repetitivos=REPETITIVOS&&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO&p=true](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?processo=1172421&repetitivos=REPETITIVOS&&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO&p=true)>. Acesso em: 24 mai. 2018.

<sup>10</sup> DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014, Página 124.

<sup>11</sup> BRASIL. *Decreto nº 1.832*, de 04 de março de 1996. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1996/d1832.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm)>. Acesso em: 03 set. 2018.

<sup>12</sup> Idem. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 1172421/SP*. Relator: Ministro Luiz Felipe Salomão. Disponível em:<[www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?processo=1172421&repetitivos=REPETITIVOS&&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO&p=true](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?processo=1172421&repetitivos=REPETITIVOS&&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO&p=true)>. Acesso em: 24 mai. 2018

Entretanto, é necessário mencionar outro aspecto da responsabilidade civil das concessionárias de serviço público, que é a incidência do Código de Defesa do Consumidor (CDC)<sup>13</sup>.

Conforme ensinamento de Humberto Theodoro Júnior<sup>14</sup>:

[...] ante a ausência de legislação específica, doutrina e jurisprudência entendem que o Código de Defesa do Consumidor é aplicável aos serviços públicos prestados por concessionárias [...]

3. É pacífico o entendimento do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que os serviços públicos prestados por concessionárias, como no caso dos autos, são regidos pelo Código de Defesa do Consumidor.

Partindo dessa premissa, em sendo uma relação consumerista e aplicado o CDC, a responsabilidade por um acesso indevido aos trilhos subterrâneos do metrô, que geralmente causa um fato do serviço, é objetiva, não se perquirindo a culpa, desde que presentes o dano e o nexa causal com a ação comissiva ou omissiva do fornecedor de serviço.

A Vigésima Quinta Câmara Cível do Estado do Rio de Janeiro já decidiu no mesmo sentido, em caso de queda no vão entre o vagão e a plataforma<sup>15</sup>, em que se considerou que a “hipótese subsumida ao campo de incidência principiológico-normativo do Código de Proteção e Defesa do Consumidor.”

Assim sendo, a responsabilidade da concessionária pode ser vislumbrada pelo direito administrativo e consumerista, sendo imperiosa a utilização da teoria do diálogo das fontes<sup>16</sup>, na qual são possíveis influências recíprocas e aplicação concomitante de duas normas, que no caso se dará de forma complementar.

Com o diálogo entre a CRFB/88 e o CDC, a melhor interpretação é a de que a responsabilidade da concessionária se dará, mesmo nos casos de omissão, de forma objetiva, prestigiando o entendimento do STF, mencionado no primeiro capítulo, em que não é necessária a existência de culpa.

O sistema de metrô, diferentemente do trem, pode operar sob a superfície, o que permite que se tenha maior controle sobre aqueles que utilizam o serviço, impossibilitando o acesso aos trilhos fora da estação, de modo desviado.

---

<sup>13</sup> BRASIL. *Código de Defesa do Consumidor*. Disponível em: < [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm)>. Acesso em: 17 set. 2018.

<sup>14</sup> THEODORO JÚNIOR, Humberto, *Direitos do Consumidor*. 9. ed. Ref., e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2017. p. 74.

<sup>15</sup> BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. *Apelação nº 0166392-10.2009.8.19.0001*. Relator: Desembargador Werson Rêgo. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2018.001.17634>>. Acesso em: 04 set. 2018.

<sup>16</sup> TARTUCE, Flávio.; NEVES, Daniel Amorim Assumpção, *Manual de direito do consumidor: direito material e processual*. 6. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2017, p. 25.

Contudo, mesmo com a diminuição das possibilidades de acesso aos trilhos, continuam a ocorrer incidentes no sistema de metrô, seja por acidente ou por tentativas de suicídio.

Não restam dúvidas quanto à responsabilidade do metrô no caso de acidente, em que existem inúmeros exemplos: queda no vão entre a plataforma e o vagão; empurrada para fora da plataforma, caindo nos trilhos ou mesmo alguém que escorregue ou tropece e venha a cair nos trilhos.

Nesses casos, a concessionária responde objetivamente, existindo claro nexo de causalidade entre o dano sofrido pelo passageiro e a ausência proteção nas estações, que poderia evitar o dano, ocorrendo a quebra do dever de incolumidade presente nos contratos de transporte, também aplicável ao caso<sup>17</sup>.

Há incidência da teoria do diálogo das fontes também entre o CDC e o Código Civil de 2002<sup>18</sup>, tendo em vista o último tratar o tema dando maior proteção ao consumidor nos casos de transporte de passageiros.

Cabe ressaltar, ainda, que o acesso indevido aos trilhos causa a interrupção do serviço, por tempo indeterminado quando resulta em óbito, gerando danos a todos os passageiros que utilizam o serviço.

O dano que os passageiros sofrem em decorrência desses atrasos dificilmente é indenizado, tendo as concessionárias como praxe apenas devolver o valor da tarifa àqueles que ainda estão na estação, ignorando o maior tempo de deslocamento por eles enfrentado, bem como o dano sofrido pelas pessoas que passam longos períodos dentro dos vagões aguardando a solução do problema.

A alegação recorrente de que nesses casos ocorre a exclusão da responsabilidade por fato de terceiro merece ser aqui enfrentada para amplo desenvolvimento do tema.

Alega-se que o evento danoso, o que acarretou os atrasos na prestação de serviço, é fato de terceiro que rompe o nexo de causalidade, pois a concessionária não teria como impedir o evento. Entretanto, esse entendimento não merece prosperar.

É um risco inerente da atividade a queda de pessoas nos trilhos, especialmente quando a concessionária assume esse risco ao não incluir medidas de segurança que impeçam os acidentes, como grades que somente são acionadas quando o vagão está estacionado na estação.

Tem-se aqui o fato de terceiro se transformando em fortuito interno, que não exclui

---

<sup>17</sup>Ibidem., p. 125

<sup>18</sup> BRASIL. *Código civil*. Disponível em: < [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)>. Acesso em: 17 set. 2018.

a responsabilidade, já que se liga ao risco da concessionária e tem relação direta com a organização do negócio<sup>19</sup>, devendo o prestador de serviços executar investimentos na segurança dos consumidores a fim de evitar os acidentes, principalmente pelo fato de que outras cidades, como São Paulo, já implementaram o sistema que impede o acesso aos trilhos.

Ultrapassada a responsabilidade pelo acidente e a responsabilidade dele decorrente, passa-se a analisar a responsabilidade da concessionária nos casos de tentativa de suicídio nos trilhos subterrâneos de metrô.

De acordo com a psiquiatra Maria Dilma Alves Teodoro, presidente da Associação Psiquiátrica de Brasília, a cada 45 minutos um suicídio é cometido no país<sup>20</sup>. Tal número demonstra o quão grave é a situação no país e que força o sistema normativo pátrio a levar em conta essa altíssima taxa de suicídios, que são quase sempre decorrentes de transtornos mentais, e aplique todas as sistemáticas para a proteção dessas pessoas em situação de risco.

Conforme já abordado, as concessionárias de metrô realizam atividade de risco e devem observar, além das regras próprias de segurança, todos os deveres inerentes ao microsistema do CDC, que preza pela segurança dos consumidores.

Conforme Art. 6º, I, da Lei nº 8078/90, o CDC: “são direitos básicos do consumidor: a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos”.

O prestador de serviço ao não garantir a segurança, permitindo a tentativa de suicídio por parte do consumidor, comete um ilícito, mas entende o STF que é um fato da vítima que rompe o nexo de causalidade e exclui o dever de indenizar, exceto no caso de omissão específica do Estado no caso de suicídio de detento<sup>21</sup>.

Entretanto, diante do amplo debate acerca da depressão e sua caracterização com uma das doenças mais incapacitantes do mundo, que em casos severos leva ao cometimento de suicídio, não é razoável que os prestadores de serviços que forneçam ambientes propícios ao cometimento de suicídio saiam indenizados quando da ocorrência de um acidente, mormente quando não cumpridos os requisitos mínimos de segurança.

---

<sup>19</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 7 ed. São Paulo: Atlas. 2007. p. 293.

<sup>20</sup> BRASIL. Congresso Nacional. Senado Federal. Agência Senado. *Periódicos eletrônicos: A cada 45 minutos, uma pessoa se suicida no Brasil, dizem especialistas na CAS*. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/05/25/a-cada-45-minutos-uma-pessoa-se-suicida-no-brasil-dizem-especialistas-na-cas>>. Acesso em: 04 set. 2018.

<sup>21</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *ARE nº 638.467 RG / RS*. Relator: Luiz Fux. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4645403&numeroProcesso=841526&classeProcesso=RE&numeroTema=592>>. Acesso em: 17 set. 2018.

Desta forma, em casos de suicídios em local que poderia ser completamente controlado pelo fornecedor de serviços o grau de culpa do fornecedor é tão grande que pode afastar a excludente de responsabilidade pela culpa exclusiva da vítima, na medida em que a não efetivação de mecanismos de segurança, impostos pelos princípios já mencionados, gera para o fornecedor de serviço o dever de indenizar.

Aquele que deixa de observar um dever legal de proteção, quando da ocorrência do dano, deve ser responsabilizado, sob pena de enriquecimento sem causa, já que de um lado não se efetivam ações de segurança possíveis e eficazes e de outro não se arca com os prejuízos decorrentes da inercia em tomar as medidas cabíveis.

Existe, assim, uma culpa concorrente entre a vítima e a concessionária, devendo a indenização ser reduzida<sup>22</sup>, visto que não se pode negar que o suicídio é um ato voluntário da vítima, mas que no caso de estações subterrâneas não é uma culpa exclusiva da vítima, tendo a ausência de proteção nas estações uma relevante parcela de culpa neste tipo de suicídio.

### 3. DAS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS PARA EVITAR NOVAS OCORRÊNCIAS

Conforme verificado, a responsabilidade das concessionárias de metrô é configurada de forma objetiva, com a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, podendo ser majorado o *quantum* indenizatório no caso de acidente ocorrido nas linhas subterrâneas pela ausência de mecanismo apto a evitar o evento danoso, como existe, por exemplo, no metrô de São Paulo<sup>23</sup>, que possui fácil implementação e vem sendo negligenciado.

Ainda que, por mera argumentação, se considere como ausente a responsabilidade da concessionária no caso de acidente em linhas subterrâneas, por qualquer excludente de responsabilidade, deve-se atentar para a responsabilidade das concessionárias em garantir a segurança de seus passageiros e implementar constantemente medidas de segurança mais modernas, bem como deve ser observado o dever de informar, que vem sendo ignorado pelas concessionárias e imprensa.

A Organização Mundial da Saúde (OMS)<sup>24</sup> alerta que a depressão se tornou a doença mais incapacitante do mundo, e em seus quadros mais graves leva ao suicídio. Não pode

---

<sup>22</sup> MAZZA, Alexandre. *Manual de direito administrativo*, 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2015, p. 135.

<sup>23</sup>BRASIL. Globo Comunicação e Participações S.A. *Periódicos eletrônicos: Metrô lança edital para instalar 88 portas em 36 estações*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/09/03/metro-lanca-edital-para-instalar-88-portas-em-36-estacoes.ghtml>>. Acesso em: 17 set. 2018.

<sup>24</sup>Idem. Organização Pan-Americana da Saúde. *Periódicos eletrônicos: Com depressão no topo da lista de causas de problemas de saúde, OMS lança a campanha “Vamos conversar”*. Disponível em: <[https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5385:com-depressao-no-topo-da-lista-de-causas-de-problemas-de-saude-oms-lanca-a-campanha-vamos-conversar&Itemid=839](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5385:com-depressao-no-topo-da-lista-de-causas-de-problemas-de-saude-oms-lanca-a-campanha-vamos-conversar&Itemid=839)>. Acesso em: 17

o Estado permitir que uma concessionária de serviço público preste um serviço de alto risco, em situação propícia para a tentativa de suicídio, sem que sejam tomadas medidas protetivas para evitar ocorrências de suicídio ou mesmo acidentes.

Em decorrência disto, deve ser questionada a inércia das concessionárias e do poder público em incluir nos contratos de concessão de linhas de metrô a obrigatoriedade de instalação das grades de proteção nas estações subterrâneas.

A CRFB garante o direito à vida digna e a segurança, bem como estabelece em seu artigo 5º, XXXII, que o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor, tendo sido editada o CDC para este fim.

Dispõe o CDC, em seu artigo 6º, I, que são direitos básicos do consumidor a proteção da vida, saúde e segurança, devendo o Estado garantir estes direitos, que vêm sendo violados frequentemente com os acidentes em estações subterrâneas.

O CDC disciplina em seu art. 81 que a defesa dos interesses e direitos dos consumidores poderá ser exercida em juízo à título coletivo, quando se tratar de direitos coletivos, nos moldes do inciso II do mesmo artigo, possuindo legitimidade, entre outros, o Ministério Público.

Somado a isto, é também cabível a Ação Civil Pública<sup>25</sup> podendo o Ministério Público propor Ação Civil Pública, visando a condenação da concessionária ao cumprimento de obrigação de fazer, consistente na implementação do sistema de segurança de grades apenas nas estações subterrâneas, tendo em vista que as estações de superfície apresentam mais de um meio para ingresso, somente sendo completamente efetiva nas subterrâneas.

Somente com as instalações das grades ou portas de segurança estará garantido o direito a segurança e respeitada a Constituição da República e o Código de Defesa do Consumidor.

Outro aspecto importante na redução dos acidentes é o debate sobre as tentativas de suicídio e acidentes ocorridos nas linhas, que pode gerar manifestações e pleitos inerentes à democracia. Entretanto, este debate não vem ocorrendo uma vez que as concessionárias e a imprensa evitam tocar no tema, que gera intenso debate entre os profissionais da área<sup>26</sup>.

---

set. 2018.

<sup>25</sup>Idem. *Lei nº 7.347*, de 24 de julho de 1985. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7347Compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7347Compilada.htm)>. Acesso em: 03 set. 2018.

<sup>26</sup>Idem. Organização Pan-Americana da Saúde. *Periódicos eletrônicos*: OPAS capacita jornalistas das Américas sobre cobertura responsável do suicídio para prevenir "contágio". Disponível em: <[https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5395:opas-capacita-jornalistas-das-americas-sobre-cobertura-responsavel-do-suicidio-para-prevenir-contagio&Itemid=839](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5395:opas-capacita-jornalistas-das-americas-sobre-cobertura-responsavel-do-suicidio-para-prevenir-contagio&Itemid=839)>. Acesso em: 17 set. 2018.

O tema é evitado<sup>27</sup> sob o argumento de que a OMS orienta que os casos não sejam reportados, todavia, este entendimento não é o correto na atualidade. Conforme se verificou, o que deve ser efetuado é uma cobertura responsável sobre o tema.

Durante a pesquisa para substanciar o presente trabalho foi encontrado relato gravíssimo da Federação Nacional dos Metroviários (fenametro)<sup>28</sup>, que embora feito em 2013, permanece atual. Narra a notícia:

Nesse último suicídio em Cinelândia, os Agentes de Segurança tiveram que colocar a mão na massa literalmente, ou seja, pegaram a massa cefálica e as vísceras da vítima com as mãos tendo contato com o sangue e pasmem, ao final da operação ainda retornaram para o posto de trabalho sem antes passar por uma avaliação psicológica. A empresa também não disponibiliza profissional habilitado para dar apoio à família da vítima, ou seja, a única Assistente Social na empresa tem que atender a mais de dois mil funcionários, sendo humanamente impossível prestar mais esse auxílio.

Resta claro que suicídios ocorrem com maior frequência que a opinião pública tenha informação e somente com esta informação, repassada de forma responsável, pode ser alterado o quadro de obscuridade e falta de cuidado com a vida que vem sendo dado pelo poder público e concessionárias de metrô.

Com base nestas informações, pode o Ministério Público requerer informações sobre as ocorrências, de modo que possam responsabilizar as concessionárias pelos eventos já ocorridos e propiciar ao Ministério Público a celebração de Termos de Ajustamento de Conduta para regularizar a situação.

Fato é que os direitos vêm sendo negligenciados e obrigações não cumpridas, momento na qual é imperiosa a atividade efetiva dos órgãos de fiscalização para que se propicie o cumprimento das garantias de segurança, decorrentes da norma cogente que é o CDC e merecedor de uma melhor aplicação ao caso.

## CONCLUSÃO

Esta pesquisa constatou, como problemática essencial, a existência de graves danos em decorrência de ausência de mecanismos de proteção para evitar acidentes nas estações subterrâneas de metrô. Para a caracterização da Responsabilidade Civil as concessionárias invocam como matéria de defesa a culpa exclusiva de terceiro ou da vítima, a fim de excluir a sua responsabilidade.

<sup>27</sup> MENDES, Stephanie. *Afinal, imprensa deve ou não noticiar os casos de suicídio?* Eis a questão. Bhaz. Belo Horizonte, ano 2017 n. 09/23. p. 1-1, set 2017.

<sup>28</sup> Brasil. Federação Nacional dos Metroferroviários. *Mais uma morte nos trilhos do Metrô Rio*. Rio de Janeiro, 2013.

De um lado, pode-se aferir que a responsabilidade das concessionárias em caso de acesso indevido aos trilhos do metrô pode ser configurada de acordo com a teoria da culpa anônima, em um viés de Direito Administrativo, ou pela configuração de responsabilidade objetiva do Código de Defesa do Consumidor

Fruto das reflexões fundamentadas que se desenvolveram no decorrer da pesquisa, foi possível chegar à conclusão de que a teoria do dialogo das fontes deve ser aplicada de modo a compatibilizar as duas hipóteses, restando o melhor entendimento de que a responsabilidade no caso é objetiva, conforme entendimento das cortes superiores.

O entendimento a que chegou este pesquisador consubstancia-se na ideia de que a ausência de mecanismo que impeça o acesso aos trilho em uma estação de metrô subterrâneo, que é fechada e apresenta um único acesso, é capaz de transformar o fato exclusivo de terceiro em fortuito interno, que gera o dever de indenizar e não afasta a responsabilidade.

Quanto à questão que se descortinou ao final do segundo capítulo, em caso de suicídio nos trilhos de estação subterrânea de metrô, de igual modo não há uma excludente de responsabilidade, uma vez que não há culpa exclusiva da vítima, tendo em vista que a omissão da concessionária gera uma concorrência de culpas, que gera o dever de indenizar, mesmo que em um *quantum* menor ao habitual ao resultado morte.

O principal argumento usado por esta pesquisa, para a solução dessa questão, sustentou-se na premissa de que cada pessoa é inviolável em seus direitos e não pode a concessionária escusar-se de implementar medidas de segurança adequadas para proteção de seus usuários.

Por outro lado, frise-se que não deve ser fomentada a irresponsável indenização dos usuários acidentados, deve-se exigir um comportamento ativo da concessionária, que não pode apenas indenizar os danos, pois tem o dever de manter seus usuários incólumes.

Esta pesquisa pretende sustentar, portanto, que a atuação dos órgãos de fiscalização deve ser mais efetiva, transparente e eficaz, devendo a imprensa divulgar os casos que vierem aos seu conhecimento de forma responsável, de modo a evitar o fomento de casos de suicídio.

Ficou evidente, por essas razões, que a proposta do autor consiste na tese de que não há outro caminho para a segurança dos consumidores senão a implementação de sistema de segurança adequado e eficaz.

Deve ser preocupação constante do Ministério Público e das instituições legítimas a repressão aos danos sofridos pela população, gerados pela interrupção do sistema de transporte público ou mesmo danos físicos sofridos por acidentes.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. *Código Civil*. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2018.

\_\_\_\_\_. *Código de Defesa do Consumidor*. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm)>. Acesso em: 17 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Congresso Nacional. Senado Federal. Agência Senado. *Periódicos eletrônicos*: A cada 45 minutos, uma pessoa se suicida no Brasil, dizem especialistas na CAS. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/05/25/a-cada-45-minutos-uma-pessoa-se-suicida-no-brasil-dizem-especialistas-na-cas>>. Acesso em: 04 set. 2018.

\_\_\_\_\_. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2018.

\_\_\_\_\_. *Decreto nº 1.832*, de 04 de março de 1996. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1996/d1832.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm)>. Acesso em: 03 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Federação Nacional dos Metroferroviários. *Mais uma morte nos trilhos do Metrô Rio*. Rio de Janeiro, 2013.

\_\_\_\_\_. Globo Comunicação e Participações S.A. *Periódicos eletrônicos*: Metrô lança edital para instalar 88 portas em 36 estações. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/09/03/metro-lanca-edital-para-instalar-88-portas-em-36-esta-coes.ghtml>>. Acesso em: 17 set. 2018.

\_\_\_\_\_. *Lei nº 7.347*, de 24 de julho de 1985. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7347Compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7347Compilada.htm)>. Acesso em: 03 set. 2018.

\_\_\_\_\_. *Lei nº 8.078*, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2018.

\_\_\_\_\_. Organização Pan-Americana da Saúde. *Periódicos eletrônicos*: Com depressão no topo da lista de causas de problemas de saúde, OMS lança a campanha “Vamos conversar”. Disponível em: <[https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5385:com-depressao-no-topo-da-lista-de-causas-de-problemas-desau-de-oms-lanca-a-campanha-vamos-conversar&Itemid=839](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5385:com-depressao-no-topo-da-lista-de-causas-de-problemas-desau-de-oms-lanca-a-campanha-vamos-conversar&Itemid=839)>. Acesso em: 17 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Organização Pan-Americana da Saúde. *Periódicos eletrônicos*: OPAS capacita jornalistas das Américas sobre cobertura responsável do suicídio para prevenir "contágio". Disponível em: <[https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5395:opas-capacita-jornalistas-das-americas-sobre-cobertura-responsavel-do-suicidio-para-prevenir-contagio&Itemid=839](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5395:opas-capacita-jornalistas-das-americas-sobre-cobertura-responsavel-do-suicidio-para-prevenir-contagio&Itemid=839)>. Acesso em: 17 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *ARE nº 956285 AgR/CE*. Relator: Ministro Edson Fachin. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28RESPONSABILIDADE+E+ATO+OMISSIVO%29&base=baseAcordaos&url=>

<http://tinyurl.com/ybpx59a7> >. Acesso em: 24 mai. 2018.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *ARE nº 951552 AgR/ES*. Relator: Ministro Dias Tofolli. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28RESPONSABILIDADE+E+ATO+OMISSIVO%29&base=baseAcor-daos&url=http://tinyurl.com/ybpx59a7>>. Acesso em: 24 mai. 2018.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *ARE nº 638.467 RG/RS*. Relator: Luiz Fux. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4645403&numeroProcesso=841526&classeProcesso=RE&numeroTema=592>>. Acesso em: 17 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 1172421/SP*. Relator: Ministro Luiz Felipe Salomão. Disponível em: <[www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?processo=1172421&repetitivos=REPETITIVOS&&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO&p=true](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?processo=1172421&repetitivos=REPETITIVOS&&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO&p=true)>. Acesso em: 24 mai. 2018.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. *Apelação nº 0166392-10.2009.8.19.0001*. Relator: Desembargador Werson Rêgo. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2018.001.17634>>. Acesso em: 04 set. 2018.

CARVALHO, Matheus. *Manual de direito administrativo*. 4. ed. rev. ampl. e atual. Salvador: JusPODIVM, 2017.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de direito administrativo*. 31. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2017.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 7. ed. São Paulo: Atlas. 2007.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella et al. *Teses jurídicas dos tribunais superiores: direito administrativo III*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

\_\_\_\_\_. *Direito administrativo*. 27. São Paulo: Atlas, 2014.

MAZZA, Alexandre. *Manual de direito administrativo*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

MENDES, Stephanie. *Afinal, imprensa deve ou não noticiar os casos de suicídio?* Eis a questão. *Bhaz*. Belo Horizonte, ano 2017 n. 09/23. p. 1-1, set 2017.

TARTUCE, Flávio,; NEVES, Daniel Amorim Assumpção, *Manual de direito do consumidor: direito material e processual*. 6. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

THEODORO JÚNIOR, Humberto, *Direitos do Consumidor*. 9. ed. ref., e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2017.