



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

**Registro: 2020.0000415683**

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1034138-40.2018.8.26.0100, da Comarca de São Paulo, em que são apelantes ARIANA DO PRADO FEITOSA (JUSTIÇA GRATUITA), MARCELO DO PRADO FEITOSA (JUSTIÇA GRATUITA) e MARCELA DO PRADO FEITOSA DUARTE (JUSTIÇA GRATUITA), é apelada COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS.

**ACORDAM**, em 34ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Deram provimento em parte ao recurso. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores GOMES VARJÃO (Presidente) e CRISTINA ZUCCHI.

São Paulo, 8 de junho de 2020.

**L. G. COSTA WAGNER**  
**RELATOR**  
Assinatura Eletrônica



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

**Apelação Cível nº 1034138-40.2018.8.26.0100**

**Apelantes: Ariana do Prado Feitosa, Marcelo do Prado Feitosa e Marcela do Prado Feitosa Duarte**

**Apelado: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos**

**Comarca: São Paulo**

**Voto nº 8258**

Apelação. Responsabilidade civil. Acidente ferroviário. Ação de indenização por danos morais. Atropelamento por trem. Sentença de improcedência. Ação interposta pelos três filhos da vítima. A empresa que explora atividade de transporte ferroviário possui o dever legal de tomar as cautelas necessárias e indispensáveis para evitar a ocorrência de acidentes. Falha no isolamento da linha férrea que permite a entrada de pedestres nos trechos desprovido de barreiras (cerca ou muros). Vítima que age de forma imprudente andando ao lado dos trilhos em local estreito. Culpa concorrente configurada. Repercussão Geral sobre o tema reconhecida nos Recursos Especiais nº 1.210.064 e 1.172.421. Dano moral in re ipsa, pela perda trágica de ente querido, fixado em R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais) por autor. Sentença reformada. Sucumbência alterada. **RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.**

## **I – Relatório**

Trata-se de recurso de apelação interposto Ariana do Prado Feitosa, Marcelo do Prado Feitosa e Marcela do Prado Feitosa Duarte contra a sentença de fls. 303/305, proferida nos autos da ação de reparação por danos, decorrentes de atropelamento por trem, que vitimou o genitor dos autores (Cícero Gonçalves Feitosa) e foi promovida em face da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.

A ação foi julgada improcedente, condenando os Apelantes ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios, fixados em 10% (dez por cento) do valor da causa atualizado.

A sentença foi disponibilizada no Dje de 27/06/2019 (fls. 306).

Recurso tempestivo. Preparo dispensado em razão da concessão da gratuidade da justiça (fls. 210). Autos digitais, porte de remessa e de retorno dispensado nos termos do art. 1.007, §3º, do CPC. Contrarrazões às fls. 323/330.

Os Apelantes requerem a reforma da sentença. Alegam que há responsabilidade objetiva da Apelada em relação a terceiros e não apenas aos usuários do serviço, conforme já decidido pelo STF no julgamento do RE 591.874-2/MS no qual foi reconhecida a repercussão geral.

Aduzem que restou comprovado pela prova documental e oral que: a) os muros que cercavam a linha férrea continham buracos; b) o local era aberto e desprovido de segurança que impedisse a entrada de pedestres; c) no local havia tráfego intenso de pedestres; d) já ocorreram outros acidentes no local; e) as passarelas eram bem distantes.

Sustentam que a Apelada tinha ciência que pessoas atravessam no local e não tomou nenhuma precaução para evitar a prática. Argumentam que não houve culpa exclusiva da vítima, sendo a Apelada inteiramente responsável em razão do defeito de suas instalações e pela falta de segurança das linhas, porque deveria “cercar, murar ou tapar trecho ao longo do leito férreo”, conforme art. 1297 do CC e art. 12 do Decreto 1832/96.

Alegam que o hábito dos moradores de cruzarem a linha férrea decorre da postura omissa da Apelada, que não poderia admitir o ingresso de pessoas no leito férreo.

A Apelada, por sua vez, requer a manutenção da sentença.

É a síntese do necessário.

## **II – Fundamentação**

O recurso comporta parcial provimento.

Adoto o relatório da sentença:



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

Ariana do Prado Feitosa, Marcela do Prado Feitosa Duarte e Marcelo do Prado Feitosa ajuizaram ação de indenização contra CIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS sob a alegação de serem filhos de Cícero Gonçalves Feitosa, que fora atropelado por um trem da Ré, fato ocorrido no dia 05 de maio de 2017, nas proximidades da Estação Franco da Rocha, quando tentou atravessar o leito férreo. Disseram que Cícero fora atropelado e faleceu no local, que não era provido de segurança aos pedestres e imputaram responsabilidade objetiva à Ré pelo acontecido. Também sustentaram responsabilidade pelo fato de ser atividade perigosa e argumentaram ter sofrido danos morais passíveis de indenização. Ao final, pleitearam pela condenação da Ré em lhes pagar indenização pelo dano moral, estimada no equivalente a 500 salários mínimos. Deram à causa o valor de R\$ 550.000,00. Juntaram documentos.

Citada (fls. 103), a Ré apresentou contestação (fls.104/121), oportunidade em que sustentou não haver responsabilidade objetiva. Disse ainda que a conduta da vítima fora temerária e imprudente, eis que transitava na via férrea sem a atenção devida. Impugnou documentos, insurgiu-se contra os pedidos dos Autores e, ao final, pediu pela improcedência da ação.

Réplica a fls. 198/204.

O processo foi saneado (fls. 210/211), tendo sido determinada a produção de prova oral.

Oitiva das testemunhas arroladas pelos Autores a fls. 250 e pela Ré a fls. 269/277.

Encerrada a instrução (fls. 293), as partes apresentaram alegações finais escritas (fls. 289/292 e 295/301), oportunidade em que reiteraram suas antagônicas posições.

Respeitado o entendimento do MM Juízo *a quo*, analisando as provas contidas nos autos, a lide comporta solução diversa.

Incontroverso que Cícero Gonçalves Feitosa, genitor dos Apelantes, foi a óbito no dia 05/05/2017, aos 67 anos de idade (fls. 33), em razão de atropelamento por trem, enquanto estava na linha férrea de responsabilidade da Apelada.

Sobre a responsabilidade das empresas prestadoras do serviço de transporte ferroviário, o Superior Tribunal de Justiça, no julgamento dos Recursos Especiais nº 1.210.064 e 1.172.421, submetidos a sistemática do art. 543-C do CPC (Recursos Repetitivos), deixou assente a seguinte tese:

**No caso de atropelamento de pedestre em via férrea, configura-se a concorrência de causas quando:** (i) a concessionária de 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

TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
PODER JUDICIÁRIO  
São Paulo

tendentes a evitar a ocorrência de sinistros; e (ii) a vítima adota conduta imprudente, atravessando a linha ferroviária em local inapropriado. Todavia, a responsabilidade da ferrovia é elidida, em qualquer caso, pela comprovação da culpa exclusiva da vítima.

O referido Recurso Especial nº 1.210.064 foi assim ementado:

RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO ESPECIAL SUBMETIDO À SISTEMÁTICA PREVISTA NO ART. 543-C DO CPC. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA FATAL. COMPROVADA A CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA NA INSTÂNCIA ORDINÁRIA. SÚMULA 7 DO STJ. NÃO COMPROVAÇÃO DO DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL NOS MOLDES EXIGIDOS PELO RISTJ.

**1. A culpa da prestadora do serviço de transporte ferroviário configura-se no caso de atropelamento de transeunte na via férrea quando existente omissão ou negligência do dever de vedação física das faixas de domínio da ferrovia com muros e cercas bem como da sinalização e da fiscalização dessas medidas garantidoras da segurança na circulação da população. Precedentes.**

2. A responsabilidade civil do Estado ou de delegatário de serviço público, no caso de conduta omissiva, só se desenhará quando presentes estiverem os elementos que caracterizam a culpa, a qual se origina, na espécie, do descumprimento do dever legal atribuído ao Poder Público de impedir a consumação do dano.

3. A exemplo de outros diplomas legais anteriores, o **Regulamento dos Transportes Ferroviários (Decreto 1.832/1996)** disciplinou a segurança nos serviços ferroviários (art. 1º, inciso IV), impondo às administrações ferroviárias o cumprimento de medidas de segurança e regularidade do tráfego (art. 4º, I) bem como, nos termos do 'inciso IV do art. 54, a adoção de "medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a prevenir acidentes". Outrossim, atribuiu-lhes a função de vigilância, inclusive, quando necessário, em ação harmônica com as autoridades policiais (art. 55).

4. Assim, o descumprimento das medidas de segurança impostas por lei, desde que aferido pelo Juízo de piso, ao qual compete a análise das questões fático-probatórias, caracteriza inequivocamente a culpa da concessionária de transporte ferroviário e o consequente dever de indenizar.

5. A despeito de situações fáticas variadas no tocante ao descumprimento do dever de segurança e vigilância contínua das vias férreas, a responsabilização da concessionária é uma constante, passível de ser elidida tão somente quando cabalmente comprovada a culpa exclusiva da vítima. Para os fins da sistemática prevista no art. 543-C do CPC, citam-se algumas situações: (i) existência de cercas ao longo da via, mas caracterizadas pela sua vulnerabilidade, insuscetíveis de impedir a abertura de passagens clandestinas, ainda quando existente passarela nas imediações do local do sinistro; (ii) a própria inexistência de cercadura ao longo de toda a ferrovia; (iii) a falta de vigilância constante e de manutenção da incolumidade dos muros destinados à vedação do acesso à linha férrea pelos pedestres; (iv) a ausência parcial ou total de sinalização adequada a indicar o perigo representado pelo

TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
PODER JUDICIÁRIO  
São Paulo

tráfego das composições.

6. No caso sob exame, a instância ordinária, com ampla cognição fático-probatória, consignou a culpa exclusiva da vítima, a qual encontrava-se deitada nos trilhos do trem, logo após uma curva, momento em que foi avistada pelo maquinista que, em vão, tentou frear para evitar o sinistro. Insta ressaltar que a recorrente fundou seu pedido na imperícia do maquinista, que foi afastada pelo Juízo singular, e na responsabilidade objetiva da concessionária pela culpa de seu preposto. Incidência da Súmula 7 do STJ.

7. Ademais, o dissídio jurisprudencial não foi comprovado nos moldes exigidos pelo RISTJ, o que impede o conhecimento do recurso especial interposto com fundamento tão somente na alínea "c" do permissivo constitucional.

8. Recurso especial não conhecido. Acórdão submetido ao regime do art. 543-C do CPC e da Resolução STJ 08/2008.

(REsp 1210064/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 08/08/2012, DJe 31/08/2012)

O Recurso Especial nº 1.172.421 recebeu a seguinte 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 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.

(REsp 1172421/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 08/08/2012, DJe 19/09/2012).

Conforme as decisões supramencionadas do Superior Tribunal de Justiça, a responsabilidade das empresas ferroviárias em caso de atropelamento de pedestre é subjetiva, devendo ser verificada se a conduta omissiva é culposa, pelo eventual descumprimento do dever legal de impedir a consumação do dano.

Também restou assente que a empresa ferroviária tem o dever de cercar e fiscalizar os limites da linha férrea, exemplificando algumas falhas nesse dever: a) 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; b) a própria inexistência de cercadura ao longo de toda a ferrovia; c) a falta de vigilância constante e de manutenção da incolumidade dos muros destinados à vedação do acesso à linha férrea pelos pedestres; d) a ausência parcial ou total de sinalização adequada a indicar o perigo representado pelo tráfego das composições.

Em contestação, a Apelada alegou culpa exclusiva da vítima porque, de forma imprudente, optou em não utilizar a passarela existente nas proximidades e adentrou em local ermo, em curva, proibido, sinalizado, cercado de vegetação densa. Aduziu a ausência de culpa de sua parte porque a via é cercada por vegetação densa.

Sustentou que o laudo do Instituto de Criminalística e de seu processo interno comprovou que *“o local do acidente é ermo e que a vegetação é extremamente densa, evidenciando que a vítima não adentrou à via por este local, que devia estar caminhando pelo leito férreo quando foi colhida e que não pretendia simplesmente atravessar de um ado ao outro da via”* (fls. 114). [destaquei]

A própria Apelada admitiu que a vítima adentrou em outro local e não no sítio do atropelamento (Km 31, poste 13, via 02, da Linha 7 – Rubi), portanto é indiferente se no local do óbito havia barreira física, consistente em vegetação densa, que impediria a entrada de pessoas.

Em relação a facilidade de acesso ao local do acidente e ingresso no leito férreo, restou comprovado pelo depoimento da testemunha Julio Cezar, arrolada pelos Apelantes, que informou que estava indo para a cidade (Franco da Rocha), deu carona a dois conhecidos, momento em que soube que eles iriam reconhecer o corpo da vítima e decidiu ir junto. Narrou que parou o veículo perto, foram caminhando e, ao chegar, o corpo estava no local coberto com plástico preto. Questionado sobre como era o local, afirmou que *“é uma linha de trem, o pessoal passa pela linha mesmo, assim, atravessa, em cima da linha, tem umas pessoas que vai pelo cantinho e quando dá passa, normal [...] tem umas partes que tem um pedacinho de cerca, outros não tem [...] chegar na linha é a coisa mais fácil que tem”*.

É certo, então, que a testemunha afirmou que não tinha passarela no local, que é de fácil acesso ao trânsito de pessoas; não haviam placas e a passarela fica na estação que não era perto, fatores esses que culminam com constantes atropelamentos na região (mídia digital).





**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

A Apelada arrolou duas testemunhas (Márcio e Valdemar), cujos depoimentos foram registrados por estenotipia (fls. 266) e transcritos às fls. 269/277.

A testemunha Márcio, maquinista da Apelada, afirmou que não conduzia o trem que atropelou a vítima. Relatou que estava conduzindo o trem e recebeu um chamado do Centro de Controle para verificar a informação passada pelo trem à frente de que havia um corpo caído na via. Informou que passou com cautela e constatou que havia um corpo, parou o trem e informou o Centro de Controle, que o mandou prosseguir viagem porque mandaria a equipe de segurança para o local. Questionado sobre o local do atropelamento, informou que o trecho é fechado, tem um barranco ao lado e nunca ouviu sobre acidentes ali.

A testemunha Valdemar, policial ferroviário, informou que não viu o atropelamento, foi até o local, constatou o óbito e tomou as medidas de praxe. Relatou que não tinha conhecimento de outros óbitos naquele local. Questionado sobre o local, informou que em alguns lugares há proteção lateral na linha férrea e, especificamente no sítio do atropelamento, o lugar “*é cheio de arbustos, matas, exatamente cercado o local, não*”, é ermo (sem habitação e cheio de mata), não destinado a passagem de pedestres, fica entre as estações Franco da Rocha e Caieiras, mas existe a possibilidade das pessoas atravessarem a linha para ir até um campo próximo ao Juquery (hospital psiquiátrico). Informou, também, que ocorreram outros atropelamentos, não exatamente no local, mas entre Franco da Rocha e Caieiras.

Diante do depoimento das testemunhas, conclui-se que era fácil o acesso de pessoas à linha férrea, que não contava com barreiras laterais em toda a sua extensão, permitindo que as pessoas daquela localidade ingressassem na via férrea em diversos trechos abertos e chegassem até o local do atropelamento.

O Decreto nº 1.832/96, que aprovou o Regulamento dos Transportes Ferroviários, dispõe que:

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

Art. 13. A Administração Ferroviária é obrigada a manter a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações em



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

adequadas condições de operação e de segurança, e estar aparelhada para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

Art. 15. A Administração Ferroviária manterá cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo.

§ 1º Todo acidente será objeto de apuração mediante inquérito ou sindicância, de acordo com a sua gravidade, devendo ser elaborado o seu laudo ou relatório sumário no prazo máximo de trinta dias da ocorrência do fato, sendo assegurada a participação das partes envolvidas no processo, para assegurar o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º No caso de acidentes graves, a Administração Ferroviária deverá encaminhar ao Ministério dos Transportes cópia do laudo do inquérito ou relatório da sindicância.

Art. 54. A Administração Ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a: [...]

IV - prevenir acidentes; [...]

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

Portanto, patente que a Apelada descumpriu o dever de segurança e vigilância, eis que era possível o acesso de pedestres à linha férrea em razão de não haver barreiras laterais em toda a extensão da linha, mas somente em alguns trechos.

Reconhecida a culpa por omissão da Apelada pela falha no dever de segurança, resta afastada a culpa exclusiva da vítima, devendo ser verificada se a sua conduta contribuiu para o resultado danoso.

De início, registre-se que consta do laudo necroscópico que foi colhido material para exame toxicológico, entretanto, não foi apresentado o seu resultado, de modo que não se pode reputar que a vítima estava em estado de embriaguez.

Em relação a proximidade de passarela, o laudo do Instituto de Criminalística (IC) nada registrou, limitando-se ao sítio do atropelamento (fls. 47/51).

As fotos constantes do processo interno da Apelada, realizado conforme determina o art. 15 do referido decreto, demonstram mais claramente o local do acidente (também fotografado pelo IC), no qual é possível observar que o corpo estava em um local de curva (fls. 155), sendo fotografava a placa que identifica o Km 31/poste 13 (fls. 160).

Os documentos de fls. 172/173 comprovam que havia passarela na estação Franco da Rocha, localizada no Km 32/poste 15.

Em réplica, os Apelantes destacaram que, pelo depoimento do maquinista, *“somente a 500 m de distância é que havia um viaduto para travessia de veículo e pedestres”* e o local era utilizado pelos moradores para atravessar a linha férrea para ir de um lado a outro do bairro.

Considerando que os Apelantes admitiram a existência de uma passagem segura a 500 metros, consistente em viaduto, e a existência de passarela da estação ferroviária a um quilômetro, bem como que pelas fotos do local, que bem demonstram que há vegetação razoavelmente densa que impossibilitaria a travessia da linha naquele ponto, é certo que a vítima não ingressou naquele ponto, não estava atravessando a linha de uma lado para outro, conforme alegado pelos Apelantes, mas andando na linha férrea, após ingressar na linha em outro ponto em que não havia barreira lateral, conforme fez a própria testemunha Julio Cezar.

Conclui-se que a vítima não pretendia apenas atravessar a via, mas andava à margem da linha do trem, que era estreita, conforme se infere do depoimento da testemunha Julio e das fotos do local, arriscando-se a seguir até mesmo no trecho de curva mais fechada, o que demonstra a imprudência de sua conduta.

Registre-se que mesmo que a intenção da vítima fosse atravessar de um lado ao outro naquele trecho, o que não parece provável, a atitude continuaria sendo imprudente, visto que havia local seguro para sua travessia a 500m, que não é uma distância tão longa.

Portanto, no caso, resta patente que houve concorrência de culpas no acidente, que ocorreu por dois motivos: a ausência de barreiras laterais ao longo da via, que permite que os pedestres tenham acesso a diversos trechos da linha, e a conduta imprudente da vítima de andar ao lado dos trilhos em trecho estreito e ermo.

Estabelecida a culpa concorrente, passa-se a análise das indenizações requeridas.

Os Apelantes pleitearam danos morais pela morte trágica do genitor no importe de 500 (quinhentos) salários mínimos.

O dano moral em relação a vítima fatal, pleiteada por seus filhos, ocorre *in re ipsa*, uma vez que o dano, nesses casos, decorre do fato em si. A morte de um ente querido, no caso pai dos Apelantes, torna certa a indenização por danos morais, sendo evidente o sofrimento experimentado pela perda repentina e de forma trágica de uma pessoa querida que fará falta no seio familiar.

Sobre o *quantum* a ser fixado para a indenização por danos morais, a jurisprudência desta 34ª Câmara de Direito Privado tem aplicado aos casos de morte trágica em acidente o valor de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) por pessoa afetada (genitores, filhos, cônjuge/companheiro).

Vejamos os precedentes desta Câmara:

Responsabilidade civil. Acidente causado em rodovia, colidindo o caminhão dirigido por preposto da empresa ré na traseira de caminhão em que se encontravam as vítimas fatais, marido e companheiro das autoras. Culpa do motorista preposto da ré provada, ausente prova de mal súbito ou de culpa concorrente das vítimas. Pensionamentos materiais bem fixados, observada corretamente expectativa de vida média em 70 anos de idade, até baixa para o Estado de São Paulo, em que já se encontra por volta de 75 anos de idade. **Danos morais majorados para o valor de R\$ 150.000,00 por autora.** Correção monetária e juros de mora bem fixados. Apelo da ré improvido, provido parcialmente o das autoras. (TJSP; Apelação 9000450-77.2007.8.26.0506; Relator (a): Soares Levada; Órgão Julgador: 34ª Câmara de Direito Privado; Foro de Ribeirão Preto - 3ª. Vara Cível; Data do Julgamento: 24/11/2014; Data de Registro: 25/11/2014).

Reponsabilidade Civil. Apelação dos autores, dos réus e da denunciada. Acidente de trânsito. Ação de reparação por danos materiais, morais, estéticos e pedido de pensão mensal vitalícia. Acidente de trânsito entre

TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
PODER JUDICIÁRIO  
São Paulo

ônibus e ambulância. Imperícia do motorista do ônibus da empresa ré ao realizar manobra de ultrapassagem sem a devida cautela. Imperícia do motorista da ambulância do município réu que trafega, sem necessidade, em velocidade acima do permitido. Reconhecimento de culpa concorrente de ambos os motoristas, na proporção de 50% para cada um. [...] Danos morais pleiteados pela esposa e dois filhos da vítima fatal e fixados em R\$ 100.000,00 a ser divididos entre eles. **Dano moral in re ipsa, majorados para R\$ 150.000,00 para cada um em razão da perda do ente querido de forma trágica por ato ilícito dos prepostos dos réus.** [...] Sentença parcialmente reformada. RECURSO DOS AUTORES PARCIALMENTE PROVIDO E DA DENUNCIADA PARCIALMENTE PROVIDO COM OBSERVAÇÃO. RECURSO DA EMPRESA RÉ DESPROVIDO E DO MUNICÍPIO DESPROVIDO COM DETERMINAÇÃO. (TJSP; Apelação 1000945-15.2014.8.26.0281; Relator (a): L. G. Costa Wagner; Órgão Julgador: 34ª Câmara de Direito Privado; Foro de Itatiba - 2ª Vara Cível; Data do Julgamento: 23/05/2018; Data de Registro: 28/05/2018).

Apelação. Responsabilidade civil. **Acidente ferroviário.** Ação de indenização por danos materiais e morais. **Atropelamento por trem.** Sentença de improcedência. Embriaguez da vítima não comprovada. Culpa exclusiva da vítima afastada. Ação interposta pela genitora da vítima. As empresas que exploram atividade de transporte ferroviário possuem o dever legal de tomar as cautelas necessárias e indispensáveis a evitar a ocorrência de acidentes. Fiscalização e sinalização ineficientes e inexistência de local seguro para travessia de pedestres. Vítima que age de forma imprudente atravessando a linha férrea entre os vagões. **Culpa concorrente configurada.** Repercussão Geral sobre o tema reconhecida nos Recursos Especiais nº 1.210.064 e 1.172.421. Família de baixa renda. Ajuda mútua presumida. Pensão mensal devida no importe de 1/3 do salário mínimo. Dano moral in re ipsa, pela perda trágica de ente querido, fixado em R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais). Sentença reformada. Sucumbência alterada. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. (TJSP; Apelação Cível 1000917-54.2017.8.26.0083; Relator (a): L. G. Costa Wagner; Órgão Julgador: 34ª Câmara de Direito Privado; Foro de Aguai - Vara Única; Data do Julgamento: 01/07/2019; Data de Registro: 18/07/2019).

Considerando a culpa concorrente, o valor deve ser reduzido pela metade, restando fixado em R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais) por Apelante, totalizando R\$ 225.000,00 (duzentos e vinte e cinco mil reais), com correção monetária desde a fixação (Súmula 362 do STJ) e juros desde o evento danoso (Súmula 54 do STJ).

Em resumo, de rigor, a reforma da sentença, impondo-se o parcial provimento do recurso.



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

Em razão da alteração do julgado, necessária a redistribuição da sucumbência.

Considerando o teor da Súmula 326 do STJ<sup>1</sup>, a Apelada deverá arcar com as custas, despesas processuais e honorários advocatícios, em favor do patrono dos apelantes, fixados em 10% (dez por cento) do valor da condenação, nos termos do art. 85, §2º, do CPC.

Para fins de acesso aos Egrégios Tribunais Superiores, ficam expressamente prequestionados todos os artigos legais e constitucionais mencionados pelas partes.

### **III - Conclusão**

Diante do exposto, conheço e **dou parcial provimento** ao recurso, nos termos constantes do voto.

**L. G. Costa Wagner**

Relator

---

<sup>1</sup> Súmula 326, STJ: Na ação de indenização por dano moral, a condenação em montante inferior ao postulado na inicial não implica sucumbência recíproca.