

A&C
Revista de Direito
Administrativo & Constitucional

Ano 2 – N. 8



EDITORA AFILIADA

Visite nosso *site* na Internet

www.jurua.com.br

e-mail:

editora@jurua.com.br

ISBN: 1516 – 3210



Matriz / Curitiba: Av. Munhoz da Rocha, 143 - Juvevê
CEP: 80.035-000 - Fone: (0--41) 352-1200 - Fax: 252-1311

Representação / Rio de Janeiro: Excelência Assessoria Editorial
Av. Rio Branco, 257 gr. 410/12 – CEP: 20040-009 - Fone: (0--21) 220-2096

Editor: José Ernani de Carvalho Pacheco

R454 Revista de Direito Administrativo & Constitucional.
Curitiba: Juruá, 2001.
266 p.

1. Direito Administrativo – Periódicos. 2. Direito
Constitucional – Periódicos. I. Título.

CDD 342

CDU 342.951

00020

ASSALTOS A PASSAGEIROS DE ÔNIBUS NO RIO DE JANEIRO: O PROBLEMA DA REPARAÇÃO DE DANOS¹

Cesar Caldeira²

“A análise crítica do que existe assenta no pressuposto de que a existência não esgota as possibilidades da existência e que portanto há alternativas susceptíveis de superar o que é criticável no que existe. O desconforto, o inconformismo ou a indignação perante o que existe suscita impulso para teorizar a sua superação”.

Boaventura de Sousa Santos³

1 INTRODUÇÃO

A crescente violência nas relações sociais exige uma reavaliação da sua regulação jurídica. O reconhecimento público desse problema tem sido, até agora, predominantemente na área criminal⁴ e

¹ O Autor agradece os comentários e sugestões feitos ao texto por Patrícia Serra e André-Jean Arnaud. Agradece também o material e as informações que enviaram Cintia Cardinali, Heloisa Carpena, Leonarda Musumeci, Eduardo Paes Machado, Paulo Cesar Salomão e Túlio Kahn. Este texto não teria sido escrito sem o apoio de Maria Celina Bodin de Moraes, que acompanhou sua feitura. A responsabilidade pelas opiniões emitidas no texto são de responsabilidade do Autor.

² Professor de Direito da Universidade do Rio de Janeiro (UNI-RIO) e da Universidade Candido Mendes-Ipanema (UCAM-Ipanema). Mestre em Direito pela Yale University.

³ SANTOS, Boaventura de Sousa. **A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência**. São Paulo: Cortez, 2000, p. 23.

⁴ Para um balanço recente da produção acadêmica nessa área, ler: ZALUAR, Alba. “Violência e crime”, **O que ler na Ciência Social brasileira (1979-1995)**, v. I, MICELI, Sérgio (org.), São Paulo: Editora Sumaré / ANPOCS, 1999, p. 13- 107.

cultural⁵. Este artigo aponta para a necessidade de reexaminar a prática judicial na reparação de danos nos casos que envolvem violência contra a integridade física e moral⁶ de passageiros do transporte coletivo realizado por ônibus⁷.

A violência efetivada através de assaltos e roubos de passageiros de ônibus no Estado do Rio de Janeiro será abordada como um problema específico e setorial, dentro do campo da prática judicial em matéria de responsabilidade civil. Na primeira seção, o artigo evidencia que a violência cometida contra os usuários de ônibus aumentou de forma significativa a ponto de fazer que o reconhecimento público do problema fosse alterado qualitativamente: os assaltos em ônibus passaram a ser um risco cotidiano e inerente ao uso desse transporte coletivo. Essa mudança na percepção social dos riscos⁸ no transporte coletivo, e a crescente tentativa de buscar indenizações judiciais pelos danos sofridos demandam uma nova abordagem para a resolução do problema jurídico. Ocorre uma

⁵ Ler, por exemplo, a coletânea recente: PEREIRA, Carlos Alberto Messeder, *et alii* (orgs.) **Linguagens da violência**. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

⁶ Para um estudo anterior que desenvolve esta linha de pesquisa sobre responsabilidade civil, ler: CALDEIRA, Cesar. "Caso do Carandiru: um estudo sóciojurídico, 2ª parte", **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, n. 30, abr./jun./2000, p. 143-188.

⁷ O setor de transporte coletivo no Rio é dominado pelo ônibus. Nas décadas de 50 e 60, 70% dos deslocamentos urbanos eram feitos sobre trilhos (bondes e trens). Hoje, a população é totalmente dependente dos ônibus, responsáveis por 90% das 8 milhões de viagens diárias realizadas na região metropolitana do Rio de Janeiro. No Rio circulam 245 linhas intermunicipais, que se somam às outras 446 que circulam só no município. A qualidade do serviço oferecido pelas empresas de ônibus é ruim. Engarrafamentos e poluição são causados pelos ônibus. O trânsito também é demorado: a velocidade média dos ônibus é de 16 km/h, metade da alcançada pelos trens. Segundo os especialistas, trens e metrô deveriam ser os principais meios de transporte no Rio. O papel dos ônibus seria o de alimentar a rede sobre trilhos. Sobre o debate eleitoral a respeito do transporte coletivo, ler: "No Rio, interligação dos sistemas de transporte une candidatos a prefeito: principal problema é que ônibus transportam 90% dos passageiros". **O Globo**. 3. ed., Caderno O País, 20.08.2000, p. 4.

⁸ Sobre a percepção de riscos, ler: DOUGLAS, Mary. **Risk acceptability according to the Social Sciences**. New York: Russel Sage Foundation, 1985. Para um balanço bibliográfico sobre a temática do risco nas Ciências Sociais, ler: GUIVANT, Julia S. "A trajetória das análises de risco: da periferia ao centro da teoria social", BIB. **Revista brasileira de informação bibliográfica em Ciências Sociais**, n. 46. Rio de Janeiro: Relume-Dumará/ANPOCS, 2º semestre, 1998, p. 3-38.

construção social da realidade que faz possível ascender as demandas singulares e atomizadas de responsabilização por danos ao plano de um “problema social”.

A segunda seção aborda a prática judicial no Rio de Janeiro nas ações indenizatórias por assaltos a passageiros no Tribunal de Justiça, e no extinto Tribunal de Alçada **no período de 1975 até o primeiro semestre de 2000**. Duas conclusões são apresentadas. Primeiro, a prática judicial dominante é de não responsabilizar nem o Estado, nem a empresa transportadora pelos danos causados às vítimas dos assaltos em ônibus. Esta tendência jurisprudencial dominante encontra-se na contramão das expectativas sociais da resolução judicial de um problema que é cada vez mais visto como um “problema social”. No entanto, os Tribunais continuam a vê-lo como episódios singulares e julgá-los a partir de uma abordagem jurídica que não considera nem as mudanças constitucionais e legislativas – como o Código de Defesa do Consumidor – nem *a nova dimensão de risco que emerge com a crescente violência*. Segundo, o artigo focaliza a divergência jurisprudencial que foi ao longo dos anos se formando em torno do problema. A posição dos desembargadores que responsabilizaram as empresas transportadoras pelos danos causados às vítimas de assaltos em ônibus é analisada. Esta tendência ainda minoritária, mas em ascensão, será apontada como mais conforme a uma interpretação e aplicação da Constituição e da legislação. Será indicado, porém, que os desembargadores vêm efetuando um “ajuste equitativo” socialmente desejado.

Na terceira seção, serão apresentadas as decisões das Turmas Recursais do Juizados Especiais do Rio de Janeiro, que vêm responsabilizando as empresas transportadoras pelos danos causados às vítimas de assaltos em ônibus.

Na conclusão, se argumenta que a questão da reparação de danos na problemática setorial e específica do transporte coletivo precisa ser reapreciada devido às mudanças ocorridas nas relações sociais sob o impacto da violência. A regulação jurídica e a prática judicial precisam dar respostas socialmente adequadas ao novo patamar de conflitualidade existente e aos riscos e danos decorrentes dessa situação prática. A responsabilidade do transportador não se origina exclusivamente dos eventos comumente verificados no exercício de sua atividade, mas de todos aqueles que se possa esperar como possíveis ou previsíveis de acontecer, dentro de um leque amplo de variáveis

inerentes ao meio, interno e externo, em que trafega o coletivo. Em certas localidades o assalto e o roubo de passageiros de ônibus deve ser incluído como uma das hipóteses de risco do negócio.

O direito precisa ser interpretado e aplicado a partir dos princípios⁹ que se encontram, de maneira expressa ou latente, no ordenamento jurídico. A inviolabilidade da vida, a integridade física e moral da pessoa humana, a incolumidade do passageiro são princípios que devem nortear, no transporte coletivo, a **reparação de danos orientada pela ética e pelo interesse público**. Nesse sentido, sugere-se que análises jurídicas sejam realizadas tendo em vista detectar os setores e os problemas que, sob o impacto da sociabilidade violenta, imponham “responsabilidades especiais”, que precisam ser ponderadas dentro do campo da responsabilidade civil.

2 O ROUBO EM COLETIVOS COMO PROBLEMA SOCIAL

“O assalto, hoje, se insere nos riscos próprios do deslocamento. É mais provável o passageiro ser assaltado, do que sofrer danos decorrentes do próprio transporte”.

Des. Mello Tavares, na Apelação Cível 3913/99¹⁵¹

Assaltos a passageiros de ônibus são frequentes, e as estatísticas indicam que é um problema crescente no transporte urbano,¹⁰

⁹ Segundo Ronald DWORKIN, o processo hermenêutico se fundamenta na concepção de “integridade” do direito. Ao justificar a importância desse ideal político – segundo o qual o Estado ou a comunidade devem atuar enquanto agentes morais, no sentido de que suas atividades precisam ser compatíveis com um conjunto de princípios DWORKIN escreve: *“Integrity becomes a political ideal when we make the same demand of the state or community taken to be a moral agent, when we insist that the state act on a single, coherent set of principles even when its citizens are divided about what the right principles of justice and fairness really are. We assume, in both the individual and the political cases, that we can recognize other people’s acts as expressing a conception of fairness or justice or decency even when we do not endorse that conception ourselves. This ability is an important part of our more general ability to treat others with respect, and it is therefore a prerequisite of civilization.”* DWORKIN, Ronald. *Law’s Empire*. Cambridge: Harvard University Press, 1986, p. 166.

¹⁰ Ementa completa: *Responsabilidade civil. Assalto em ônibus. Dano ao passageiro. Responsabilidade da transportadora. Constituição Federal art. 37, § 6º. Súmula 187 do STF. Ação de indenização proposta por passageira, quando viajava em ônibus de propriedade da transportadora, por ter sido assaltada e baleada*

intermunicipal e interestadual. No Estado do Rio de Janeiro, **o risco de o passageiro ser vitimado por roubo em coletivo é maior que o de ser acidentado**. Segundo as estatísticas do Detran, em 1998, 828 ônibus estiveram envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas; em 1999, as estatísticas indicam um total de 3.449 acidentes de trânsito com ônibus no Estado do Rio de Janeiro. As estatísticas oficiais sobre roubos em ônibus são mais altas. Em 1998, foram registradas 6.774 ocorrências de assaltos em ônibus; em 1999, a estatística oficial se eleva para 7 683 ocorrências no Estado do Rio de Janeiro.

Ônibus envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas no Estado do Rio de Janeiro

	Capital	Interior	Rodovia Estadual	Rodovia Federal	Total
1998	464	243	121	–	828
1999	1.901	895	372	281	3.449

Fonte: DETRAN/Rio, Secretaria de Segurança Pública.

Estatísticas oficiais de assaltos de ônibus são extremamente precárias. Os números oficiais não revelam a “criminalidade real” – o número de assaltos efetivamente ocorridos – mas apenas a “criminalização” – o conjunto de ocorrências que foram registradas nas delegacias de polícia. O que o sistema penal institucionalizado capta é um percentual muito pequeno do que de fato acontece. Um número muito alto de assaltos ocorre sem que as vítimas notifiquem à polícia pois estimam, com grande dose de realismo, que os assaltantes não serão presos, os objetos roubados não serão recuperados, e não será possível obter ressarcimento pelas suas perdas patrimoniais e pelos seus danos físicos e morais. Ainda assim, as estatísticas oficiais revelam que os assaltos a ônibus são um **risco diário** nas principais capitais brasileiras.

na cabeça. A responsabilidade contratual do transportador não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva (Súmula 187 do STF). O assalto, hoje, se insere nos riscos próprios do deslocamento. É mais provável o passageiro ser assaltado, do que sofrer danos decorrentes do próprio transporte. Afastada a hipótese de caso fortuito, posto que só é admissível quando se trata de eventos imprevisíveis, o que não é o caso. Recurso conhecido e provido.” Ap. Cív. 3.913/99. Décima Primeira Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Relator designado: Des. Mello Tavares. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. Mário Rangel. Julgamento: 15.04.1999. Registrado em: 01.09.1999.

**TABELA 1 - ASSALTOS EM ÔNIBUS EM
CAPITAIS BRASILEIRAS, 1998**

Cidades	Ocorrências	% Mil Hab.
São Paulo	12.905	1,3
Rio de Janeiro	6.774	1,2
Salvador	3.407 ¹¹	1,5
Recife	2.754	2,0
Vitória	1.170	4,3
Belo Horizonte	712	0,3

Fonte: Revista CNT, 1999.

As estatísticas oficiais de roubo em ônibus no Estado do Rio de Janeiro de 1991 até 1999 evidenciam que esta prática delituosa está em notável ascensão.

TABELA 2 - ASSALTOS EM COLETIVOS 1991-1999

ANO	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Número de ocorrências	4.249	4.810	4.722	4.759	5.126	5.480	6.574	6.774	7.683
TOTAL (1991-99): 50 177 ASSALTOS									

Fonte: Secretaria de Estado de Segurança Pública – SESP, Subsecretaria de Planejamento Operacional, SsPop. Números compilados do Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro.

Nos primeiros cinco meses do ano 2000, a polícia registrou 3.832 ocorrências de roubos em ônibus - em média 766 por mês ou 25 por dia. Nesse ritmo o Rio chegaria ao fim do ano com aproximadamente 10.000 roubos em coletivos¹².

¹¹ Esta cifra é apenas da delegacia especializada em assaltos a ônibus em Salvador. Quando se agregam as ocorrências de outras delegacias de Salvador o número sobe para **4.745** assaltos de ônibus.

¹² Cf. Revista da CNT, edição julho/2000. Ver: <http://cnt.org.br> Após o caso do seqüestro no ônibus 174, no dia 12.06.2000, as autoridades de segurança pública do Rio iniciaram um intensa atuação de rua através de “blitzes” policiais. Além de constituírem um transtorno e um cerceamento de locomoção nas vias públicas, as “blitzes” policiais são criticadas por serem pouco eficazes. Ler: “Seqüestrado diz ter passado por 4 blitzes”, **O Globo**, 14.08.2000, p. 1. Porém, o clamor público recente contra os assaltos a passageiros de ônibus, com divulgação na mídia, mobilizou recursos policiais para esse problema. Talvez em consequência

É possível se verificar na tabela 3 a incidência territorial dos assaltos em ônibus no período 1997-98.

TABELA 3
ASSALTOS EM ÔNIBUS EM 1997-99 NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

OCORRÊNCIAS REGISTRADAS PELA POLÍCIA CIVIL DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL					
1997					
	Total	Capital	Baixada	Interior	
N. de Ocorrências	6.574	3.553	1.203	1.818	
1998					
	Total	Capital	Baixada	Interior	Niterói
N. de Ocorrências	6.774	3.779	1.186	350	1.422

Fonte: Secretaria de Estado de Segurança Pública - SESP, Subsecretaria de Planejamento Operacional - SsPOp.

A tabela 4 indica quais foram os locais de maior incidência de assaltos de ônibus no Estado do Rio de Janeiro no ano de 1997, ilustrando que a distribuição da vitimização dos passageiros é bastante desigual.

TABELA 4
ROUBOS EM COLETIVOS EM 1997 – LOCAIS DE MAIOR INCIDÊNCIA

Niterói, Icarai	874
Duque de Caxias	756
Madureira, Marechal Hermes, Rocha Miranda	718
São Gonçalo, Alcantara	614
Nova Iguaçu, Belfort Roxo e Nilópolis	403

dessa atenção concentrada nesse problema houve uma redução nas “estatísticas oficiais” da Secretaria de Segurança Pública do Rio. Os roubos a coletivos foram reduzidos de 807, em junho, para 662, em julho de 2000. Cf. “Cresce roubo a residências: Barra da Tijuca e Jacarepaguá lideram estatísticas da Secretaria de Segurança”, *Jornal do Brasil*, caderno Cidade, 11.08.2000, p. 22.

Méier e Engenho de Dentro	359
Bangu, Realengo e Vila Kennedy	348
Tijuca, Vila Isabel e Grajaú	323
Bonsucesso, Benfica	256
Zona da Leopoldina	251

Fonte: Secretaria de Estado de Segurança Pública - SESP, Subsecretaria de Planejamento Operacional - SsPOp.

Essa prática criminosa vulnera preponderantemente usuários de transporte intermunicipal e suburbano que são trabalhadores de baixa renda, carentes de outras alternativas de transporte. Usando o ano de 1997 como referência, constata-se que a zona sul da cidade do Rio – mais policiada devido à sua importância como área de turismo e por ter moradores de maior poder aquisitivo – é menos atingida por esse delito. Assaltos a passageiros de coletivos constituem uma prática delituosa particularmente odiosa e injusta porque atinge os setores de trabalhadores empobrecidos por um sistema de economia privada, que irá usar de suas regras e instituições jurídicas para impossibilitá-los ao menos de obter o ressarcimento por suas perdas e danos. O ônus da vitimização é todo do usuário. A empresa transportadora, conforme será analisado adiante, é exonerada de responsabilidade por suas atividades que criam riscos e vulnerabilidades à segurança dos passageiros.

A análise da efetiva situação dos roubos em coletivos poderia ser feita se as autoridades públicas exigissem que os fiscais das empresas – os ostensivos e os secretos – revelassem o número de assaltos que ocorrem em cada linha, e descrevessem onde, como e com quantos delinquentes foram praticados. A vitimização precisaria também ser acuradamente relatada: se houve somente perda de patrimônio do usuário, ou se o passageiro também sofreu dano físico além de moral.

Nada disso é atualmente exigido pelas autoridades públicas. O encobrimento da vulnerabilidade do passageiro se propaga e políticas governamentais de caráter preventivo aos assaltos não são efetivadas. Ao contrário, o que se revela em entrevistas feitas e depoimentos obtidos ¹³ é que no Rio de Janeiro existe um conluio cres-

¹³ Estudos abrangentes e sistemáticos ainda não foram feitos ou, pelo menos, não foram suficientemente divulgados sobre este tema. O Autor conduziu várias

cente entre empresas de transporte e redes criminosas, notavelmente de narcotraficantes. Em regra, as associações de moradores são os mediadores entre os “donos do morro” (os traficantes de drogas) e as empresas de ônibus. Os acordos são feitos para evitar que os motoristas e trocadores sejam assaltados, e principalmente agredidos. Dessa maneira, as empresas reduzem as suas perdas financeiras, que aliás são geralmente repassadas aos seus empregados através de descontos, se forem além de um determinado montante. Em troca as empresas de ônibus prestam alguns serviços para a “comunidade”, como levar o pessoal do “movimento”, e seus amigos à praia, ou tornar disponível um ônibus, supostamente “fretado”, para que o pessoal do morro possa ir ao enterro de algum traficante.

No que concerne aos assaltos aos passageiros, duas regras geralmente são fixadas nos acordos informais: 1. Não se permitir a concentração de assaltos em uma só linha quando há competição entre elas. Ou seja, os assaltos devem ser divididos de maneira mais ou menos equilibrada para que uma linha não seja tida pelos usuários como “mais visada” pelos assaltantes. Tal linha seria evitada pelos passageiros e diminuiria os lucros das empresas de transporte. 2. Os empregados da transportadora – motorista e trocador, principalmente – não devem se envolver na situação do assalto aos passageiros. Se violência excessiva for usada pelos assaltantes – o que ocorre mais frequentemente com assaltos praticados por “pivetes” – a punição virá através dos “soldados” do tráfico de drogas.

O objetivo mais notável desses acordos entre empresas transportadoras e redes criminosas é assegurar que os assaltos e roubos em ônibus não configurarão riscos financeiros substanciais para as empresas e que seus empregados não estarão muito vulneráveis com esta criminalidade crescente. O risco e as perdas são deslocadas para o usuário que passa a conviver quase diariamente com a incerteza quanto à sua incolumidade física e moral. O quadro é ainda mais odioso quando se verifica que muitos desses passageiros não têm qualquer alternativa de transporte adequada devido a sua baixa renda.

Um debate público sobre a situação das vítimas de assaltos em coletivos, por outro lado, raramente consegue romper a barreira

entrevistas com autoridades da área de segurança pública, rodoviários, usuários vitimados, jornalistas e empresários de transporte para obter informações sobre o tema dos roubos em coletivos no Rio.

da indiferença dos empresários da mídia com o tema. Apenas em situações dramáticas, como o seqüestro ocorrido com o ônibus 174, no dia 12.06.2000, a trezentos metros da Rede Globo, no Jardim Botânico, e durante uma reunião internacional de jornalistas na cidade, é que a imprensa cobre mais intensamente esses problemas. Além de notícias sobre esses episódios extraordinários, existem várias matérias jornalísticas sobre os perigos que estão presentes nas vias de acesso ao Rio¹⁴, mas são voltadas para o avanço da barbárie sobre os setores de classe média que estão cada vez mais vulneráveis à violência e criminalidade. Mesmo os pesquisadores raramente voltam suas pesquisas¹⁵ para esses assuntos que revelam a mais grosseira violação do direito à incolumidade da pessoa humana, em seu patrimônio e integridade física e moral.

É, por fim, raro encontrar uma reportagem na grande imprensa que venha resumir o perfil do lucrativo negócio dos ônibus na cidade do Rio de Janeiro, como fez a revista VEJA na matéria “Os Barões do Transporte Urbano”:

O transporte urbano no Rio é negócio de mais de 1 bilhão de reais por ano. Quase 80% da população carioca depende dos ônibus para se locomover. O poder político dos empresários é enorme. “Os políticos sempre querem ganhar com o lançamento de novas linhas de ônibus”, reconhece Barata (...) Cinquenta e cinco empresas controlam os ônibus da cidade. A maioria está nas mãos de apenas seis empresários que, nas décadas de 60 e 70, receberam

¹⁴ Ler, por exemplo: “Perigo ronda as vias de acesso ao Rio: assaltos, saques, balas perdidas e pedradas apavoram motoristas em mais de 60 pontos”, **O Globo**, 2. ed., caderno Rio, 28.02.1999, p. 12. “Pelo menos 60 pontos de violência estão no caminho de cerca de 500 mil motoristas que trafegam diariamente por quatro principais acesso ao Rio – Linha Vermelha, Avenida Brasil, e rodovias Presidente Dutra (Rio – São Paulo) e Washington Luís (Rio-Petrópolis) – e uma importante via da cidade, a Linha Amarela”.

¹⁵ Existe um trabalho recente e importante sobre o impacto dos assaltos sobre os rodoviários: MACHADO, Eduardo Paes e LEVENSTEIN, Charles. “Assaltantes a bordo: violência ocupacional, tensão racial e (in) segurança no transporte coletivo de Salvador, Brasil”, mimeo, Caracas, 2000. Este trabalho foi apresentado na primeira reunião do Grupo Violencia y Sociedad, do CLACSO (Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales), realizada em Caracas, Venezuela, entre 17 e 21.01.2000.

*as linhas de graça da prefeitura e ainda ganharam o direito de explorá-las sem pagar impostos (...).*¹⁶

Em suma, a violência cometida contra os usuários de ônibus aumentou de forma significativa a ponto de fazer que o reconhecimento público do problema fosse alterado qualitativamente: os roubos em ônibus passaram a ser percebidos como **um risco cotidiano e inerente ao uso desse transporte coletivo**. Essa mudança na avaliação social dos riscos no transporte coletivo, e a crescente tentativa de buscar indenizações judiciais pelos danos sofridos, demandam uma nova abordagem para a resolução do problema jurídico.

No Estado do Rio de Janeiro, ocorre uma construção social da realidade que faz possível ascender as demandas singulares e atomizadas de responsabilização por danos ao plano de um “problema social”.¹⁷ Face a esta modificação, que se dá nas relações sociais submetidas a um novo patamar de predação criminosa, as demandas sociais de regulação através de políticas governamentais de segurança pública aumentaram. Exige-se que haja mais prevenção e repressão aos assaltantes de ônibus pela polícia. Mas esta é apenas uma das importantes dimensões da questão que se apresenta na esfera pública. Nesse artigo dedicamos atenção à indagação: quem repara os danos causados às vítimas dos roubos em ônibus no Rio?

A tese sustentada, no plano sociológico, nesse texto é a seguinte. Devido ao crescente reconhecimento público dos danos diariamente causados aos passageiros de ônibus pelos assaltantes no Rio, ocorre uma “repolitização dos riscos”¹⁸. Em decorrência

¹⁶ Esta transcrição da matéria publicada na **Revista Veja**, edição 1.531, de 28.01.1998, p. 64 encontra-se no *voto vencido* do Juiz Ademir Paulo Pimentel, na Apelação Cível 8.972/97, da 8ª Câmara Cível do Tribunal de Alçada do Rio de Janeiro, julgada em 18.02.1998. Observação: este caso não foi incluído no presente artigo pois versa sobre lesão em passageiro decorrente de pedra arremessada contra ônibus em via urbana.

¹⁷ Sobre esta dinâmica sociológica, ler: GUILLEMARD, Anne-Marie. “*Vues Rétrospectives sur le social et le juridique*”, Normes juridiques et régulation sociale, CHAZEL, F. e COMMAILLE, J. (orgs.), Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1991, p. 225-29.

¹⁸ A expressão é de Raffaele de GIORGI. “Para afrontar as situações caracterizadas pelo risco, os sistemas sociais singulares são constringidos a reestruturar os dispositivos que possuem, de maneira a sempre poder imputar um dano a uma

dessa percepção social do risco de violência durante a execução do contrato de transporte coletivo, torna-se indispensável rediscutir politicamente a responsabilidade da empresa transportadora pelos danos sofridos pelos roubos em ônibus. Eventualmente, a responsabilização da empresa transportadora pelos danos originados por assaltos precisará ser expressamente estipulada, através de regulamentação detalhada, pelo Estado. Enquanto esta regulamentação especial não triunfar politicamente em defesa da cidadania, o Judiciário terá um número crescente de “casos difíceis” (“*hard cases*”, na expressão usada por Ronald Dworkin) para adjudicar. Esse artigo celebra o avanço que essas decisões judiciais constituem no Rio de Janeiro e analisa criticamente as mudanças na fundamentação dessas decisões.

2 MAPEAMENTO DE UMA DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL: COMO OS TRIBUNAIS DO RIO VÊM DECIDINDO NOS CASOS DE REPARAÇÃO DE DANOS POR ASSALTOS A PASSAGEIROS DE ÔNIBUS

As estatísticas oficiais informam que **50.177 assaltos** a ônibus ocorreram no Estado do Rio de Janeiro entre 1991 e 1999. Conforme mencionado anteriormente, esses registros expressam uma parcela muito pequena da vitimização efetivamente sofrida pelos passageiros de ônibus. Além disso, cada assalto pode envolver várias vítimas. Mesmo assim, o número de ocorrências registradas serve como uma referência, ainda que precária, da situação em que se encontram os usuários desse meio de transporte.

As vítimas desse delito deveriam, num Estado Democrático de Direito, buscar no Judiciário o ressarcimento pelo dano sofrido, principalmente nos casos em que sua integridade psicofísica fosse atingida. Um exame do número de casos de reparação de danos que foram decididos pelo Tribunal de Alçada e pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro sugere que pouquíssimas vítimas de

decisão. E visto que o processo e imputação é sempre uma contínua repolitização dos riscos, é como se sabe, para a política arriscada tanto a situação que se decide, como a situação em que não se decide.” GIORGI, Raffaele. “O risco na sociedade contemporânea”, **Direito, democracia e risco: vínculos com o futuro**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris editor, 1998, p. 198-9.

assaltos tentaram obter justiça através dessas instituições. Contando-se todos os casos decididos no período 1991-1999, somando-se inclusive os embargos infringentes às apelações cíveis, foram encontradas **77 decisões judiciais** em que se tentava obter ressarcimento de danos causados em assaltos a passageiros de ônibus. Dessas 77 decisões, 76 buscavam responsabilizar a empresa transportadora e uma tentava obter a indenização do Estado.

Na apelação cível 5.179/96, um passageiro é morto no interior de um ônibus e pleiteia-se a aplicação do princípio da responsabilidade civil do Estado. O Tribunal de Justiça decide pela inaplicabilidade do art. 37, § 6º da Constituição pois o roubo foi praticado apenas por assaltantes, sem qualquer participação de policiais no evento¹⁹.

No levantamento jurisprudencial feito foi encontrada uma segunda tentativa de responsabilizar-se o Estado fora do período 1991-99. Na apelação cível 35.790/85, porém, ocorre envolvimento de policiais militares em um tiroteio, durante o assalto aos passageiros do ônibus, saindo ferido, entre outros, o Autor do pedido. A vítima ficou incapacitada total e permanentemente para o trabalho. Apesar de não ter sido identificada a autoria dos disparos que atingiram o Autor, a 5ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça confirmou a sentença de 1ª instância que responsabilizou o Estado, e condenou-o a pagar pensão mensal vitalícia, e até indenização por dano moral – o que é relativamente raro em se tratando de decisão anterior à Constituição de 1988²⁰.

Se o Tribunal de Justiça toma, por unanimidade, uma decisão que responsabiliza o Estado e que protege de maneira ampla a integridade psicofísica do passageiro colhido por um tiroteio que

¹⁹ **Ementa:** *Apelação Cível. Procedimento sumário. Responsabilidade Civil. Passageiro morto no interior do ônibus, vítima de roubo praticado por marginais. Inaplicabilidade da regra do art. 37, § 6º da Constituição Federal. Valoração da prova. Pedido improcedente. Sentença confirmada. Recurso desprovido.* Apelação Cível 5.179/96 4ª Câmara Cível Decisão por unanimidade Rel.: Des. Celso Guedes Julgamento: 15.04.1997.

²⁰ **Ementa:** *Responsabilidade Civil objetivando Estado em assalto, ocorrido no interior de um ônibus. Tiroteio, do qual participaram dois soldados da P.M. Ferimento e lesão permanente de um passageiro. Recurso desprovido.* Apelação Cível 35.790/85. 5ª Câmara Cível. Relator: Des. C.H. Porto Carreiro. Decisão por unanimidade. Julgamento: 03.05.1985.

envolve policiais e assaltantes de ônibus – mesmo sem se identificar a origem do disparo – tal diretriz supostamente humanista não se efetiva mais quando se pleiteia responsabilizar a empresa transportadora.

Quando a demanda judicial almeja o ressarcimento das empresas privadas, os desembargadores do Tribunal de Justiça, e em menor grau no Tribunal de Alçada, aderem a doutrinas e elaboram argumentos que visam minimizar o ônus financeiro que o risco da atividade de transporte rodoviário deveria implicar numa perspectiva jurídico-constitucional que afirme a prevalência da dignidade, e a integridade psicofísica, da pessoa humana sobre o lucro da empresa transportadora.

2.1 Mapeamento do Tribunal de Alçada: 1975-2000

No período anterior à Constituição de 1988, apenas a Apelação Cível 60.582/81²¹ foi encaminhada ao Tribunal de Alçada. Este caso decidido já evidencia a divergência jurisprudencial que iria se acentuar na década seguinte. O pai da autora foi morto por um disparo de arma de fogo, quando reagiu a dois assaltantes. O relator designado, Juiz Renato Maneschy, considerou que:

“Nas circunstâncias do fato, a responsabilidade do transportador está elidida pela ocorrência de força maior, que nos termos da lei das estradas de ferro, aplicável ao transporte de passageiros em geral, é elisiva daquela responsabilidade”²².

O Juiz Raul Quental, vogal, declarou o seu voto apenas para consignar que o evento em questão melhor se conceituaria

²¹ **Ementa completa:** *Responsabilidade civil. Transporte de passageiros. A responsabilidade civil do transportador cessa em face da força maior, caso fortuito ou culpa exclusiva da vítima. Constitui força maior, exoneradora da responsabilidade do transportador, o assalto à mão armada ao veículo do transportador, quando vem a ser vitimado um dos passageiros.* Quarta Câmara Cível do Tribunal de Alçada do Rio de Janeiro. Decisão: por maioria. Relator designado: Juiz Renato Maneschy. Relator vencido: Juiz Gustavo do Valle. Julgamento: 10.03.1981. Apelante: Márcia Cristina Antonio Torres. Apelada: Transportes São Silvestre S.A. Acórdão publicado na íntegra na Revista ATA, n. 29, Rio de Janeiro: Ed. LEX, 1981, p. 230-32.

²² *Idem*, p. 231.

como “caso fortuito, caracterizando-se como ato de terceiro pelo qual não responde o devedor (Miranda, Pontes de. **Tratado de Direito Privado**, t. 2, n. 179)”.

A distinção entre “força maior” e “caso fortuito” será motivadora de inúmeras apreciações das decisões dos tribunais do Rio de Janeiro, mas permanecerá como uma distinção acadêmica, pois as conseqüências são as mesmas: a empresa transportadora fica exonerada de ressarcir o dano à vítima do assalto.

O relator vencido, Juiz Gustavo do Valle, decide pela condenação da empresa transportadora e já no início da década de oitenta afirma:

*“Tornou-se quase comum o assalto nos coletivos dessa cidade, deixando de ser um acontecimento imprevisível e invencível. O caso fortuito, como excludente da responsabilidade, deve ser demonstrado pela transportadora, o que inoconcorre”*²³. (grifo nosso)

Um detalhe final sobre a Apelação Cível 60.582/81 que inaugura esse ciclo de ações indenizatórias. A empresa transportadora, em agravo retido, solicitou a denunciação da lide ao Estado do Rio de Janeiro, alegando que seria responsável, em via de regresso, pela reparação de dano que a ré viesse a pagar. Fundamentou seu pedido afirmando que a segurança pública é competência exclusiva do Estado. O agravo retido foi rejeitado por unanimidade. O Juiz Gustavo Valle, em sua declaração de voto escreveu: *“Inexiste qualquer dispositivo legal no sentido de determinar a obrigação do Estado de indenizar pessoas pelas ocorrências de fatos criminosos”*²⁴.

A tabela abaixo elenca um total de 37 decisões do Tribunal de Alçada do Rio de Janeiro. Desse número, 21 decisões foram favoráveis à exoneração da responsabilidade da empresa transportadora por unanimidade, e 7, por maioria. Das 7 decisões por maioria, duas foram revertidas em condenações das empresas transportadoras nos embargos infringentes: uma por unanimidade (Apelação Cível 4.912/93), e a outra, por maioria (Apelação Cível 4.918/94).

²³ *Idem*, p. 231.

²⁴ *Idem*, p.231.

Por outro lado, o Tribunal de Alçada decidiu 9 vezes por condenar a empresa transportadora a pagar indenizações pelos assaltos. Desse total, 4 decisões foram por unanimidade. Dentre as 5 decisões tomadas por maioria, 3 apelações foram revertidas a favor da empresa transportadora por ocasião dos embargos infringentes (Apelação Cível 9.083/94; Apelação Cível 9.197/96 e Apelação Cível 10.221/96).

Em resumo, existem 5 condenações importantes – sendo 4 por unanimidade – das empresas transportadoras no Tribunal de Alçada, no período 1975-97.

TABELA 5

Decisão a favor da empresa?	CÂMARAS CÍVEIS								GRUPOS DE CÂMARAS			TOTAL
	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	6 ^a	7 ^a	8 ^a	I	II	III	
UN a favor	3	3	5	1	3	3	1	1	x	x	1	21
Por maioria a favor	x	x	x	1	1	2	x	1	x	1	1	7
Por maioria contra	x	x	x	x	x	3	1	x	1	x	x	5
UN contra	1	x	x	1	x	x	x	1	1	x	x	4
TOTAL	4	3	5	3	4	8	2	3	2	1	2	37 casos

Obs.: UN indica decisão por unanimidade.

Deixando-se de lado o único acórdão da década de oitenta, que foi julgado por maioria na 4^a Câmara Cível, verifica-se que um total de 36 decisões judiciais foram proferidas entre 1992 e 1997. Das 8 Câmaras Cíveis que julgaram casos de ações indenizatórias contra empresas transportadoras, apenas 2 – a Segunda e a Terceira Câmaras – decidiram exclusivamente por unanimidade para exonerá-las de responsabilidade. Analisando-se o período, fica evidente que, pelo menos, um desembargador, em cada uma das seis Câmaras Cíveis do Tribunal de Alçada, votou pela condenação de uma empresa transportadora. Mais importante ainda, apenas um dos embargos infringentes foi decidido, no IV Grupo de Câmaras Cíveis, por unanimidade a favor da não-responsabilização da empre-

sa. Porém, anteriormente, o IV Grupo de Câmaras Cíveis havia decidido por maioria, exibindo divergência entre os juízes.

A análise dos votos dos desembargadores do Tribunal de Alçada sugere que o Juiz Jorge de Miranda Magalhães, da Sexta Câmara, teve um destacado papel na promoção da tese da responsabilização da empresa transportadora. Aliás, na Apelação Cível 2.625/95²⁵, o relator Juiz Ronald dos Santos Valladares parece referir-se à tese do colega de Câmara quando escreve no acórdão:

*A doutrina e a jurisprudência, a respeito do tema, vêm sustentando, com alguma apostasia, é verdade, que a transportadora só responde objetivamente pelos danos sofridos pelos seus passageiros, quando originados das atividades que desempenha*²⁶. (grifo nosso)

O Juiz Jorge Magalhães não declarou o voto nesse caso, talvez devido à insuficiência de provas de que os disparos de arma de fogo tenham ocorrido dentro do ônibus, conforme se verifica pelo relatório daquele acórdão. Seu voto dissidente na Apelação Cível 4.912/93 foi a base argumentativa da primeira decisão unânime pela responsabilização da empresa transportadora no Embargos Infringentes 145/93²⁷. O Juiz Magalhães²⁸ não era um apóstata isolado no

²⁵ Ementa: Ação indenizatória. Procedimento de rito sumário. Autor dizendo-se vítima de assalto, quando transportado em ônibus da ré, e alvejado por disparos de armas de fogo feitos pelos terceiros meliantes. Ausência de elementos probatórios seguros em torno da versão passada pelo interessado ofendido. Mesmo que se desejasse aceitar a ocorrência, como relatada, mostrar-se-ia completamente afastada da atividade do transportador e aos deveres deste de ordem contratual. Fato de terceiros, inopinado e inevitável nas circunstâncias, produzido por força humana a que não se pode resistir, caracteriza motivo de força maior capaz de afastar a culpa objetiva da firma transportadora. Sentença de improcedência do pedido. Recurso improvido. Sexta Câmara Cível do Tribunal de Alçada. Decisão por unanimidade. Relator: Juiz Ronald dos Santos Valladares. Julgamento: 10.08.1995. Registrado em 15.08.1995. Apelante: João Luiz Alves Manhães. Apelada: Viação Madureira Candelária Ltda.

²⁶ *Idem*, p. 75-6.

²⁷ **Ementa:** Responsabilidade civil. Assalto em ônibus. Dano ao passageiro. Responsabilidade da transportadora. CF, art. 37, § 6º Súmula 187 STF. A responsabilidade contratual do transportador pelo acidente não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva (Súmula 187, STF). A concessionária do serviço público responde pelos danos causados por seu agente, mercê de sua responsabilidade objetiva (CF, art. 37, § 6º). Não é força maior capaz de excluir a

Tribunal em agosto de 1995. Duas apelações, decididas por unanimidade, na Primeira²⁹ e na Quarta³⁰ Câmaras Cíveis, já haviam con-

responsabilidade da transportadora a ocorrência de assalto ao ônibus, ensejando a causalidade adequada às lesões sofridas pela vítima, se tal fato de tão repetido, é previsível e, com cautela, seria evitado. Embargos providos. Embargos Infringentes 415/93 Primeiro Grupo de Câmaras do Tribunal de Alçada Cível do Estado do Rio de Janeiro. Decisão: por unanimidade. Embargante: José Pereira de Souza. Embargado Transportes Vila Isabel S/A. J em 24.02.1994.

²⁸ Sua posição foi vitoriosa também nos Embargos Infringentes 384, na Apelação Cível 4.918/94. Ementa: *Assalto a ônibus. Responsabilidade Objetiva das concessionárias do serviço público. As concessionárias do serviço público respondem pelos danos causados por seu agente (CF, art. 37, § 6º), assegurando o regresso contra o causador por dolo ou culpa.*

Primeiro Grupo de Câmaras Cíveis. Decisão: por maioria. Rel.: Juiz Mário Rangel. Voto vencido: Juiz Antonio Eduardo Ferreira Duarte. Partes: José Alípio Santos Auto Diesel LTDA. Julgamento: 30.03.1995. Na Apelação 6.112/93, que é a mais antiga condenação de empresa transportadora, o Juiz Jorge M. Magalhães foi relator. Ementa: *Indenização. Assalto em ônibus. Força maior. Improcedência. A responsabilidade contratual do transportador pelo acidente com o passageiro não é ilidida por culpa de terceiro, contra qual tem ação regressiva (Súmula 187, do STF). As concessionárias do serviço público respondem pelos danos causados por seu agente (CF, art. 37, § 6º), assegurado o regresso contra o causador por dolo ou culpa. Não é força maior exculpadora a ocorrência de assalto a ônibus, ensejando a causalidade adequada às lesões sofridas pelo Autor, se tal fato, por repetido, é previsível e, com cautela, seria evitável. Voto Vencido: Ousei discordar da douta maioria, por entender que a transportadora não pode responder por fatos que não estão relacionados com o contrato de transporte. Os assaltos em coletivos são diários. Mas as empresas de ônibus nada podem fazer para impedi-los. São também vítimas, pois que tais ocorrências afastam os usuários. A transportadora só pode responder por fatos ligados à sua atividade. Não pelas ações de terceiros, que, em relação a ela, se constituem em força maior..* Apelação Cível 6.112/93. Sexta Câmara Cível. Votação: por maioria. Voto vencido: Juiz Nilson de Castro Dião. Partes: Ricardo Santos do Carmo e outra e Auto Viação Alpha S.A. Julgamento: 03.08.1993.

²⁹ Apelação Cível 2.143/94. Ementa: *Responsabilidade civil. Acidente de trânsito. Queda de veículo sofrida pela vítima, que em consequência, veio a falecer. Alegação da empresa transportadora, da ocorrência de assalto dentro do coletivo, não a exime do pagamento da indenização pelos danos morais causados aos autores. Confirmação da sentença. Reg. em 03.06.1994. Relª Juíza Helena Bekhor. Apelante: Viação Madureira Candelária LTDA. Apelados Renato Andrade da Cruz e outro. J em 10.05.1994.*

³⁰ Apelação Cível 9.753/94. Ementa: *Responsabilidade Civil. Assalto em ônibus intermunicipal. Caso Fortuito. Inocorrência. Indenização por danos morais e materiais. Cabimento. Responsabilidade Civil - Transporte intermunicipal -*

denado empresas transportadoras em assaltos a passageiros. Em voto dissidente nos Embargos Infringentes 78/95³¹, o Juiz Salim José Chalub em 30.03.1995, escrevia:

Ousei discrepar da Douta Maioria, negando provimento aos embargos, eis que entendo, como dizia Planiol, “que os Juízes devem viver com sua época, se não querem que esta viva sem eles”. Ora, a época atual, no Estado do Rio de Janeiro, é da mais absoluta insegurança e assim a controvérsia, a meu sentir, não podia ser dirimida à luz do disposto no art. 37, § 6.º da Constituição da República. Ora, a cláusula de incolumidade é inerente ao contrato de transporte de pessoas e se, uma vez paga a passagem, sofre o passageiro algum dano dentro do coletivo, ainda que praticado por terceiro, a transportadora deve responder pelo ressarcimento do referido dano. A insegurança, a que já me referi, impõe às transportadoras o dever de fiscalizar e proibir que pessoas armadas adentrem seus coletivos. Veja-se, a propósito, a lição de Aguiar Dias:

“Quando, porém, o terceiro intervém, espontaneamente, e, então, acarreta o dano, impõe-se um esclarecimento: Ensinam os Mazeaud que, se a sua intervenção não podia ser

Assalto a passageiros - Fortuito inocorrente - Obrigação de indenizar. A empresa que se dispõe a transportar passageiros, sem que se empenhe no sentido de se adotarem sérias medidas de segurança, quando isto é perfeitamente possível, considerando o seu invidioso poder econômico e político, assim o risco da sua atividade, respondendo pelos danos que terceiros possam causar aos demais passageiros. Sentença reformada. Apelante Cátia Regina Magalhães da Silva e Apelada Viação Itapemirim S.A. Rel.: Juiz Carlos Ferrari. J. em 09.02.1995.

³¹ **Ementa:** “Embargos infringentes. Reparação de danos. Roubo no interior de veículo coletivo. Nexo causal. **Inexistência. Indenização. Descabimento. Voto vencido.** A empresa transportadora somente responde pela indenização quando há o nexo causal, resultante de infração de qualquer norma do trânsito por culpa do motorista ou preposto da empresa ou em caso de insegurança técnica por defeito dos mecanismos de segurança do veículo de que resulta o dano. Não se caracterizando na hipótese, a teoria do risco administrativo, consubstanciada no § 6º do art. 37 da CF, é de se exonerar a embargante do dever de indenizar. **Recurso provido.** Quarto Grupo de Câmaras do Tribunal de Alçada. Decisão por maioria. Relator: Juiz Roberto de Souza Côrtes. Voto vencido: Juiz Salim José Chalub. J. em 30.05.1995. Embargante: Viação Mauá Ltda. Embargado: Ancelmo Mauro do Lago Carvalho.

*prevista ou impedida pelo contraente, ocorre o caso fortuito ou de força maior, que exclui a responsabilidade contratual deste. Se, entretanto, o contraente podia prever ou impedir a intervenção do terceiro, sua responsabilidade é iniludível. Mas esta responsabilidade não é, também, responsabilidade por fato de outrem. É responsabilidade contratual por fato próprio, que vem a ser a imprudência ou negligência demonstrada na circunstância de não prever ou não evitar a intervenção desastrosa". (Cfr. **Da Responsabilidade Civil**, v. I, p. 215, 5. ed., 1973).*

"E, para evitar fato desastroso, basta que as transportadoras substituam a figura do cobrador, que aliás não existe nos países da Europa, por um vigilante que passe a revistar as pessoas que embarcam nos coletivos. O fato era, por conseguinte, previsível e evitável pela embargante".

A importância dos votos dissidentes é notável no tema sob estudo. O voto do Juiz Ademir Pimentel na Apelação Civil 7.846/97 servirá, em parte, de fundamentação para a importante decisão majoritária nos Embargos Infringentes 368/99 no Tribunal de Justiça, praticamente dois anos depois. Lamentavelmente existem desembargadores nos Tribunais do Rio que aderem a posições dominantes dos colegiados e afirmam nos acórdãos que ficam ressaltadas suas convicções pessoais na matéria³².

Devido a sua importância na definição dos contornos da divergência jurisprudencial, é necessário caracterizar os quatro casos em que os desembargadores decidiram por unanimidade condenar a empresa transportadora. Primeiro, **o ponto de referência inicial de todas as quatro decisões é o voto vencido do Juiz Jorge Miranda Magalhães na Apelação Civil 4.912/93**. Neste voto se fixaram três pontos básicos que retornarão nas decisões subsequentes: 1. Desde a Constituição de 1988, está previsto – sem mais

³² A propósito dessa questão escreveu o Ministro do Supremo Tribunal Federal, Victor Nunes Leal: "*Firmar a jurisprudência, de modo rígido, não seria um bem, nem seria viável. A vida não pára, nem cessa a criação legislativa e doutrinária do direito. Mas vai uma enorme diferença entre a mudança, que é freqüentemente necessária, e a anarquia jurisprudencial, que é descabro e tormento. Razoável e possível é o meio-termo*". Cf. LEAL, Victor Nunes. Atualidade do Supremo Tribunal Federal, **Revista de Direito Processual Civil**, v. 5, 1966, p. 73.

debates jurídicos nessa matéria – que o art. 37, § 6º “impôs a responsabilidade pelo risco às empresas concessionárias do serviço público”. 2. “No Rio de Janeiro, a entidade transportadora, concessionária do serviço público, age com culpa, por omissão de cuidados, quando não policia seus transportes, nem fiscaliza o ingresso neles de pessoas que venham a praticar assaltos no seu interior.” Segundo o Juiz Jorge Miranda:

Elas próprias tomam essas medidas quando se trata de transportar o dinheiro apurado nesses transportes, protegendo o seu lucro, com carros-fortes, veículos blindados e quejandos, mas negligenciam e se omitem no cuidado às verdadeiras galinhas de ovos de ouro, que são seus transportados-contratantes, os quais têm todo direito à incolumidade, até como preservação de seus lucros.

Conclui o Desembargador Jorge Miranda:

Assim, o teor do texto constitucional hoje vigente, é perfeitamente lógico e jurídico entender-se que, se alguém sofre danos em sua incolumidade por ocasião de transporte contrato (sic), presumida é a culpa do transportador, cabendo-lhe provar sua exculpação. E o assalto ao coletivo não o demonstra, servindo, ao contrário, para evidenciar sua desídia e incúria no cumprimento da avença, pela adoção de medidas de segurança que viessem a impedir o evento ocorrido ao transportado³³.

O terceiro ponto do voto do Juiz Jorge Miranda consiste em equiparar os assaltos aos acidentes com passageiros de ônibus, da maneira seguinte:

Assinale-se, por fim que a própria Súmula 187 do STF já preconiza, na mesma esteira de raciocínio: A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com

³³ Analisando o inteiro teor das apelações 4.912/93 e 6.121/93, verifica-se que o argumento é reproduzido pelo juiz Jorge Miranda *ipsis litteris* nas passagens citada nesse artigo. Conclui retoricamente da maneira seguinte: “Efetivamente, numa cidade sabidamente violenta e plena de assaltos a coletivos e residências, seqüestros, furtos e roubos de carros, enquanto as empresas seguradoras redobram seus cuidados e providências para, pelo menos, dificultar os crimes, que fazem as empresas de ônibus nesse sentido? Nada, absolutamente nada!”.

passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

*Ora, se assim é em relação a acidentes, por que não aplicar a regra com assaltos, **nomen juris** hoje consagrado, que guarda plena similitude com a hipótese?.*

A segunda característica dessa linha de decisões é o impacto paradigmático da decisão nos Embargos Infringentes n. 415/93. Em primeiro lugar, porque afirmou que “a razão está com o voto vencido” do Juiz Jorge Miranda na Apelação Cível 4.912/93. Em segundo lugar porque o relator, Juiz Gustavo Adolpho Kuhl Leite, atribuiu ao voto vencido um argumento que não estava expressamente posto no texto:

Contudo, importa considerar que, como bem destacou o voto vencido, o assalto hoje se insere nos riscos próprios do deslocamento. É mais provável o passageiro ser assaltado, do que sofrer danos decorrentes do próprio sistema viário. É mais provável o assalto do que um choque de veículos, por exemplo. (grifo nosso)

Em terceiro lugar, o relatório e a fundamentação da decisão nos Embargos Infringentes 415/93 dão ênfase a que o “ônibus trafegava com as portas abertas”. Este fato pode ter facilitado a entrada dos “funkeiros” que saquearam os passageiros, conforme o depoimento de duas testemunhas. Ou, as portas podem ter sido abertas para facilitar a fuga do grupo, ocasião em que a vítima foi lançada para fora do ônibus. De qualquer forma, o autor dos embargos destacou que o “ônibus trafegava com as portas abertas”. O relatório frisou também este fato³⁴.

Em quarto lugar, o relator Juiz Gustavo Leite menciona que:

Portanto, se vê que melhor doutrina assuma a defesa do voto vencido, cumprindo, ainda, destacá-lo quando fez ressaltar que também aqui está presente a hipótese da regra constitucional (art. 37, § 6º) que traduz a responsabilidade civil objetiva das empresas concessionárias do serviço público, transcrevendo lição de José Afonso da SILVA, constitucio-

³⁴ “De forma, que a vítima foi arremessada fora do ônibus e por ele atropelada. A porta do veículo estava aberta. Estes os fatos”.

nalista, que preleciona que: “O terceiro prejudicado não tem que provar que o agente (da Administração) procedeu com culpa ou dolo, para lhe correr o direito ao ressarcimento dos danos sofridos. Basta comprove o dano e que este tenha sido causado por agente da entidade imputada.

E, por último, o Juiz Gustavo Leite transcreve, ainda, parte do voto vencido do Juiz Jorge Miranda, ao qual subscreve. É precisamente o trecho acima citado que menciona que “(n)o Rio de Janeiro, a entidade transportadora, concessionária do serviço público, age com culpa, por omissão de cuidados etc.”

Há um paradoxo neste paradigma criado pelos Embargos Infringentes 145/93. Sendo a responsabilidade da empresa concessionária objetiva – *independente de culpa* – e tendo o paradigma repudiado a equiparação do chamado fato de terceiro (assalto ou roubo) à excluyente de responsabilidade da força maior ou caso fortuito que rompe com o nexos causal, não caberia inquirir sobre a “conduta culposa” do preposto da transportadora (por exemplo, tráfegar com a porta aberta, ou não pedir a identificação de passageiros de “aparência suspeita” em uma parada de ônibus intermunicipal).

Porém, o paradigma introduz uma visão doutrinária peculiar: a de que o assalto ou roubo decorre de uma “omissão culposa”, o que faz que a **responsabilidade deixe de ser objetiva, e se torne subjetiva.**

Provavelmente não é coincidência que nos quatro casos em que se decidiu por unanimidade no Tribunal de Alçada se pode, de alguma forma, vislumbrar uma falha ou “conduta culposa” do preposto da empresa transportadora, conforme se vê na tabela abaixo. O ônibus tráfegava com a porta aberta em três casos (Embargos Infringentes 145/93; Apelação Cível 2.143/94 e Apelação Cível 6.086/96); em um caso, os três passageiros ingressaram na parada de um ônibus intermunicipal sem mostrar identificação, e depois roubaram e assediaram a passageira (Apelação Cível 9.753/54). A relatora, Juíza Helena Bekhor³⁵, da Apelação Cível 2.143/94, por exemplo, descreve a queda letal do caso:

³⁵ A desembargadora foi relatora também da Apelação 7.846/97 na qual uma passageira foi empurrada para fora de um ônibus da linha 627, que tráfegava supostamente **com a porta dianteira aberta**, na Av. Suburbana, por três assal-

O fato ocorreu quando o veículo estava saindo do ponto e portanto, já em movimento, com a porta traseira aberta, demonstrando a conduta culposa do preposto da apelante,

tantes. Em conseqüência a passageira veio a sofrer lesões corporais, inclusive fratura do fêmur e glaucoma. Nesse caso, a juíza Helena Bekhor sustentou como relatora a tese exatamente oposta a que embasou sua decisão na Apelação Cível 2.143/94, ao sustentar que era “o caso fortuito externo, inevitável, em nada relacionado com o transporte em si (fls. 98) e para o qual em nada contribuiu o preposto da apelada, não comprovando a apelante a versão de que o ônibus trafegava com as portas abertas”. (grifo nosso) A relatora do voto majoritário indicou que nesse caso – em que não se comprovou a conduta culposa do motorista do ônibus – a Súmula 187 do STF não tem incidência, **“em face da inexistência de nexo de causalidade entre o acidente e o transporte a cargo da apelada”**. Ementa do voto da juíza Helena Bekhor: *“Responsabilidade civil. Passageira lançada para fora do coletivo. Não responde a transportadora pelas lesões sofridas pela Autora, que em decorrência de assalto teria sido empurrada do veículo. Trata-se de fato de terceiro, configurando caso fortuito externo, inevitável, a afastar a responsabilidade contratual da transportadora”*. Nesse caso o Juiz Ademir Paulo Pimentel redigiu um voto vencido, muito importante para o debate no Tribunal de Alçada. É importante destacar que na conclusão o Juiz destaca a falha dos prepostos da empresa transportadora nos termos seguintes: *“Como se não bastasse a jurisprudência reproduzida, a hipótese dos autos exterioriza comportamento decorrente de contrato de transporte, mal executado, demonstrando um ônibus com excesso de passageiros e que, nas circunstâncias teve a porta aberta, sem qualquer culpa da vítima que, diante dos gritos de seus ocupantes, foi, segundo admite o motorista, projetada para fora do veículo. Se tivesse o coletivo, pelo menos com normal lotação, não teria resultado o evento danoso”*. Ementa do voto vencido: *Reparação de danos. Assalto a ônibus. Inexistência de caso fortuito ou de força maior, no contexto violento em que vivemos. Omissão da transportadora. Dever indenizatório.*

I. Os assaltos a ônibus, fato lamentavelmente rotineiro em nossas cidades, perfeitamente previsível, faz parte do risco da atividade econômica, configurando-se imoral posicionamento a unilateralidade do contrato de transporte, que beneficiando apenas o transportador, não traduz qualquer responsabilidade da transportadora, que se locupleta dos bônus, tem o dever moral e legal de suportar os ônus;

II. Configurado o excesso de passageiros, do qual resultaram empurrões na saída de possíveis assaltantes e por conseqüência a queda de passageiros, resulta o dever indenizatório da transportadora, a cuja conduta se soma o contrato de transporte.

III. Reforma do julgado para julgar procedente o pedido.

Apelação Cível 7.846/97. Oitava Câmara Cível. Rel. Juíza. Helena Bekhor. Decisão: por maioria. Voto vencido: juiz Ademir Paulo Pimentel. Apelante: Ony Furtado Von Borell. Apelada: Transporte Campo Grande Ltda. Julgamento: 12.11.1997. Registro: 29.01.1998.

*que aliada à obrigação de a mesma transportar os passageiros incólumes a seu destino, arrimam o pedido indenizatório. O assalto, sequer registrado (fls. 53), não pode ser considerado fato excludente da responsabilidade, tanto mais que em se tratando de permissionária de serviço público, tem o dever de indenizar os danos que seus agentes causam a terceiros na forma do art. 37, § 6º da Constituição Federal*³⁶.

Em suma, o paradigma que triunfou ao obter decisões por unanimidade no Tribunal de Alçada filia-se a uma teoria em que o assalto ou roubo de passageiro de ônibus decorre de uma “omissão culposa” da empresa transportadora cujos prepostos falharam em tomar medidas de segurança adequadas para garantir a incolumidade dos passageiros. O Juiz Carlos Ferrari, relator da Apelação Cível 9.753/94, argumenta que “medidas simples poderiam, pelo menos, diminuir a incidência de assaltos”.

As empresas de transporte são ricas, de grande poder político, detentoras de lobbies que se manifestam de forma efficientíssima quando se trata de defender interesses seus. Sem muito esforço, poderiam impor revistas nos terminais rodoviários, exatamente como ocorrem nos terminais aéreos, em que passageiros, sem afronta a sua pessoa, passam por detetores de metais e têm suas bagagens submetidas a exame através de RX. É bem verdade que em se tratando de transporte urbano, em que os passageiros são apanhados e deixados em pontos, tais medidas seriam de difícil aplicação. Mas não quando se trata de transporte intermunicipal, como no caso presente, quando as dificuldades para a sua adoção seriam mínimas. Enquanto tais providências não vêm, que assumam as empresas a responsabilidade pelos danos causados aos passageiros, ante a invidiosa quebra da obrigação ínsita a todo contrato de transporte. Se elas insistem em transportar passageiros

³⁶ Relatora: Juíza Helena Bekhor. Ementa: Responsabilidade civil. Acidente de trânsito. Queda de veículo sofrida pela vítima, que em consequência, veio a falecer. A alegação da empresa transportadora, da ocorrência de assalto dentro do coletivo, não a exime do pagamento da indenização pelos danos morais causados aos autores. Confirmação da sentença.

*sem a adoção de sérias medidas de segurança, tem-se que estão assumindo o risco de sua atividade e, por via de consequência, responsabilizando-se por eventuais danos*³⁷.

Dos quatro casos em que a empresa transportadora foi condenada por unanimidade, apenas a Apelação Cível 6.086/96³⁸ menciona, ainda que de passagem, o Código de Defesa do Consumidor para frisar que a responsabilidade da empresa de ônibus é objetiva³⁹. E sustenta:

Face à responsabilidade objetiva da transportadora só ficaria esta afastada se demonstrada culpa exclusiva da vítima, do que nem se cogita, ou ocorrência de caso fortuito ou força maior, hipóteses que, obrigatoriamente só ocorrem, se forem imprevisíveis, o que também não aconteceu, porquanto o motorista e o trocador do ônibus que depuseram foram unânimes em afirmar serem freqüentes os assaltos naquela linha.

³⁷ **Ementa:** “Responsabilidade Civil. Transporte intermunicipal . Assalto a passageiros. Fortuito inocorrente. Obrigação de indenizar. A empresa que se dispõe a transportar passageiros, sem que se empenhe no sentido de se adotarem sérias medidas de segurança, quando isto é perfeitamente possível, considerando o seu indubitado poder econômico e político, assume o risco da sua atividade, respondendo pelos danos que terceiros possam causar aos demais passageiros. Sentença reformada”.

³⁸ **Ementa:** Responsabilidade civil. Indenização. Assalto a ônibus. Morte de passageira. Ação de indenização proposta por viúvo e filhos menores de passageira de ônibus morta em razão de queda do veículo, ocasionada durante um assalto.

Responsabilidade da transportadora face ao entendimento de que a freqüência com que ocorrem os assaltos no interior dos coletivos da linha, afasta a hipótese de caso fortuito, só admissível quando se trata de eventos imprevisíveis, o que não é o caso.

Pensionamento devido tão-somente a menores, porquanto o pai dispõe de economia própria; as pensões vincendas são devidas apenas até que os beneficiados atinjam a maioridade. A verba relativa ao FGTS deverá ser pleiteada perante os gestores do fundo. Recurso parcialmente provido.

³⁹ “Segundo determina o art. 17 do Decreto 2.681, o art. 14 da Lei 8.087, Código de Proteção ao Consumidor, e art. 175, parágrafo único, inc. IV da Constituição Federal, a recorrente, por ser prestadora de serviço público, de caráter essencial, transporte público, responde independentemente de existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por ocasião de prestação dos serviços”. (grifo nosso) Relatora: Juíza Valéria Maron.

Empresa condenada **por unanimidade** no Tribunal de Alçada em 4 casos

Bem. Inf. 415/93	Ap. Cív. 9.753/94	Ap. Cív. 2.143/94	Ap. Cív. 6.086/96
Fato: Durante assalto, passageiro é atirado para fora do ônibus. Teve pé amputado. Porta estava aberta.	Três passageiros entraram no ônibus intermunicipal sem mostrar identificação. Em consequência, é roubada e assediada.	Durante assalto, passageira é empurrada e falece devido à queda.	Durante assalto, passageira é atirada para fora do ônibus. Morre na queda.
1º grau condenou a empresa?			
Sim	Não	Sim	Sim
Condenou a dano material?moral?			
Sim, material e moral	Não	Sim, danos morais	Sim, material e moral
Quanto?			
Pensão de 50% do S.M., Dano estético, aparelho ortopédico.	-	100 SM para cada um dos dois filhos maiores e capazes da vítima.	Pensões mensais, 13º, FGTS, grat. de férias, luto, funeral, sepultura, e dano moral de 100 SM para marido e 200 p/ cada uma das duas crianças.
Relator no Tribunal			
Juíza Valéria Maron ⁴⁰	Juiz Carlos Ferrari	Juíza Helena Bekhor	Juíza Valéria Maron

⁴⁰ Na Apelação Cível 4.912/93, o voto vencido que propiciou o recurso (embargos infringentes 415/93) foi do Juiz Jorge Miranda Magalhães. **Ementa do voto vencido:** Ação sumaríssima. Indenização por violação à incolumidade em contrato de transporte. Defesa fundada em ocorrência de assalto ao veículo, configurando força maior com aplicação do art. 17, I, da Lei 2.681/1912. Sentença de improcedência. Recurso.

1. A responsabilidade contratual do transportador pelo acidente com o passageiro não é elidida por culpa do terceiro, contra o qual tem ação regressiva (Súmula 187, do STF).
2. As concessionárias do serviço público respondem pelos danos causados por seu agente (Constituição Federal, art. 37, § 6º), assegurado o regresso contra o causador por dolo ou culpa.

Condenou a dano material/moral?			
Não. Inversão do ônus da sucumbência	Sim. Danos morais e materiais.	Sim, danos morais.	Sim, danos morais e materiais, mas reduziu o <i>quantum</i> do marido e filhos
Quanto?			
—	Danos morais de 50 S.M. Danos materiais a serem apurados em artigos de liquidação.	100 SM, para cada um dos filhos.	Ao viúvo, apenas dano moral. Aos filhos pensão até a maioridade, retirando o FGTS. O resto foi mantido.
Relator:			
Juiz Gustavo Adolfo Kuhl Leite	—	—	—
Condenou a dano material/moral?			
Sim	—	—	—
Quanto?			
Pensão de 50% do S.M. gratificação de férias, FGTS e Dano estético, aparelho ortopédico. Inversão do ônus da sucumbência.	—	—	—

Entre as cinco Apelações Cíveis que condenaram a empresa transportadora, por maioria, duas se destacam por aprimorarem a argumentação, e superarem o paradigma criado pelos Embargos Infringentes 145/93, no que tange ao entendimento de que existiria “omissão culposa” nos casos de assaltos a passageiros de ônibus.

3. Não é força maior exculpadora a ocorrência de assalto a ônibus, ensejando a causalidade adequada às lesões sofridas pelo Autor, se tal fato, por repetido, é previsível e, com cautela seria evitável.

Apelo provido.

Na primeira, o relator designado, Juiz Sylvio Capanema de Souza, na Apelação Cível 9.083/94⁴¹, afasta-se da visão doutrinária da “omissão culposa” que transforma a responsabilidade prevista no art. 37, § 6º da Constituição em subjetiva. No caso um passageiro de ônibus pleiteia indenização dos danos sofridos quando um tiro, disparado por um assaltante, deixou-lhe irreversíveis seqüelas, tendo ficado paraplégico. A materialidade do fato e a autoria são pontos incontroversos. O dano foi também comprovado. O juiz Sylvio Capanema fundamenta o acórdão da maneira seguinte:

Resta, apenas, apreciar se a causa direta do dano se constitui excludente de responsabilidade do transportador, equiparando-se a caso fortuito ou força maior, como vinha entendendo grande parte da jurisprudência.

Entendemos, assim, como o fez o eminente juiz monocrático, que responde a empresa transportadora pelo dano sofrido pelo passageiro, no curso do contrato de transporte, não se podendo admitir como força maior ou fortuito o assalto ocorrido no interior do veículo.

Em linhas gerais, tem sustentado a doutrina, que caracteriza o caso fortuito a sua imprevisibilidade, enquanto conceito de força maior repousa na sua irresistibilidade.

Tais conceitos, entretanto, não são estáticos, engessados em estereótipos, variando de acordo com a realidade social e os avanços tecnológicos.

O que ontem era imprevisível ou irresistível, hoje, com os milagres da cibernética, pode ser previsto com precisão matemática, ou prevenido de maneira eficiente.

⁴¹ Ementa: Ação sumaríssima. Responsabilidade civil. Dano sofrido por passageiro de ônibus, atingido, no curso de viagem, por projétil de arma de fogo, disparado por assaltante, em seu interior, e que o deixou paraplégico. Inexistência, na espécie, de força maior, tendo em vista que hoje é fato previsível o roubo no interior dos veículos coletivos, cabendo à transportadora adotar as medidas necessárias à proteção dos passageiros. Aplica-se, na espécie, a teoria do risco administrativo, ex vi do art. 37, § 6º da Constituição da República, impondo-se o dever de indenizar, não demonstrada a culpa exclusiva da vítima. Desprovisamento do recurso, vencido o relator. Apelação Cível 9083/94. Relator designado: Juiz Sylvio Capanema de Souza. Decisão: por maioria. Juiz vencido: Gualberto de Miranda. Julgamento: 16.11.1994. Registro: 13.01.1995.

Nos dias de hoje, em que a cidade do Rio de Janeiro vive mergulhada em verdadeira e declarada guerra contra o crime organizado, e onde impera a violência, com a repetição diária de atos criminosos, nada mais previsível que os assaltos aos veículos de transporte coletivo.

Tal fato, ontem estranho às circunstâncias do próprio contrato de transporte, hoje a ele se integra, como risco inerente, que cabe à transportadora prevenir.

Aplica-se à hipótese a Teoria do Risco Criado ou do Risco Proveito, ainda mais fortalecida com o advento da regra enumerada no § 6º, do art. 37 da Constituição da República.

Se a empresa Ré tira proveito econômico da atividade de transporte de passageiros, criando para seus usuários, um risco de dano, deve responder por ele, se de fato vier a se caracterizar, ressalvado apenas, o caso de culpa exclusiva da vítima ou do fortuito.

Ao que se sabe, as empresas de transporte disputam, acirradamente, as concessões para a exploração de tais serviços, não sendo raras as denúncias de corrupção e violência para se conseguir tais concessões. Sinal evidente de ser lucrativa a atividade, devendo a concessionária, que usufrui benesses, arcar com os riscos.

A Ré inadimpliu obrigação contratual de conduzir o Autor, incólume, ao ponto de destino. Não teve o Réu a menor parcela de culpa, e, como já vimos, o fato era imprevisível.

Na segunda decisão que responsabiliza empresa transportadora, por maioria, foi relator o juiz Carlos Raimundo Cardoso. A Apelação Cível 9.197/96⁴² merece destaque porque traz ao debate

⁴² **Ementa:** Responsabilidade civil. Contrato de transporte. Fato de terceiro doloso. Previsibilidade. Risco do empreendimento. Se os roubos a mão armada em ônibus de passageiros se tornam corriqueiros e previsíveis para o transportador, o dano deles decorrentes se insere entre aqueles a que cabe ao concessionário do serviço público indenizar porque tais atos ilícitos, embora fatos de terceiro dolosos e inevitáveis, configuram risco do empreendimento, que não afasta a responsabilidade objetiva do transportador. O usuário de transporte

do Tribunal de Alçada a contribuição da normatividade advinda do Código de Defesa do Consumidor sobre o problema. Mais ainda, o relator enfrenta frontalmente o núcleo da tese dominante (no Tribunal de Alçada e no Tribunal de Justiça) ao questionar a interpretação do assalto a passageiro como um “fortuito externo” que exoneraria a empresa transportadora do dever de indenizar.

No caso em tela, a morte da vítima decorreu de disparo de arma de fogo durante roubo à mão armada praticado no interior do coletivo, fato ocorrido em 27.11.1993, na Avenida Brasil, próximo à refinaria de Manguinhos, tendo sido feridos, na ocasião mais três passageiros. A sentença de primeiro grau, entendendo que embora não seja incomum, se insere na categoria do caso fortuito. Julgou improcedente o pedido. O longo voto do relator juiz Carlos Raymundo Cardoso aponta inicialmente o impacto do Código de Defesa do Consumidor sobre a discussão da matéria. Segue a transcrição dos principais pontos do voto do relator:

A meu sentir, a matéria, em que pese a vigência da chamada “Lei das Estradas de Ferro”, ganhou novos e vivos contornos a partir da Constituição de 1988 e do advento do “Código de Defesa do Consumidor” (Lei 8.078 de 11.09.1990).

O art. 37 do texto constitucional, em seu § 6º, estabeleceu a responsabilidade objetiva das pessoas jurídicas concessionárias de serviço público pelos danos causados por seus agentes no desempenho do serviço concedido.

De outro lado, o Código de Defesa do Consumidor garantiu ao usuário o direito a “adequada e eficaz prestação dos serviços públicos, em geral (art. 6º, X) dispondo seu art. 22 que órgãos públicos, inclusive por suas concessio-

coletivo tem direito à prestação de serviço adequada, eficaz e contínua ao qual corresponde a obrigação de o Estado, inclusive pelos concessionários e permissionários de serviços públicos, prestá-los em tais condições. O fato que viola, ainda que parcialmente, esta obrigação deve ser indenizado. Inteligência do art. 22 e parágrafo único do Código de Defesa do Consumidor. Recurso provido. Apelação Cível 9.197/96. Sexta Câmara Cível do Tribunal de Alçada. Relator: Juiz Carlos Raymundo Cardoso. Decisão: por maioria. Voto vencido: Juiz Paulo Gustavo Horta. Apelante: Eunice Ananias de Macedo e outros. Apelada: Empresa Viação Ideal S/A J. em 25.02.1997. Registro: 31.03.1997.

nárias ou permissionárias, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos, prevendo o parágrafo único deste dispositivo legal a obrigação de reparar os danos causados pelo descumprimento total ou parcial de tais encargos.

E esta reparação, que a norma determina se faça nos termos previstos no próprio Código, deve ser efetiva e completa – quanto aos danos morais, materiais, individuais, coletivos e difusos – (art. 6º, VI), defluindo do comando contido no art. 14 que se dará independentemente da culpa do prestador do serviço público ou de seus prepostos, salvo quanto aos danos causados por culpa exclusiva do usuário ou de terceiro (inc. II do § 3º).

Por fim, anote-se que o § 2º do art. 3º do Código de Defesa do Consumidor define serviço como “qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária”.

Deste breve esboço dos textos legislativos pertinentes à espécie, algumas conclusões podem ser extraídas.

A primeira delas é de que, à vista da ampla conceituação de serviço exposta no § 2º do art. 3º do código de Defesa do Consumidor e ante a incisiva disposição alojada em seu art. 22, é inquestionável que a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros é atividade que se submete ao regime nele definido.

Em segundo lugar, é indubitoso que as disposições inscritas no art. 37, § 6º da Carta da República e o artigo do Código de Defesa do Consumidor não apenas consagraram a responsabilidade objetiva dos concessionários e permissionários de serviço público como equipararam o risco de empreendimento ao risco administrativo.

Sob tal prisma, quem se dispõe a prestar serviço público concedido ou permitido assume o risco de responder pelos danos causados por fatos ou vícios do serviço, independentemente de perquirição de culpa. Ao usuário do serviço, portanto, compete comprovar apenas a dano e o nex

causal. Qualquer questionamento acerca da culpa extrapola a discussão sobre a responsabilidade.

Ao depois, forçoso é admitir-se que o nexo de causalidade entre o dano e o serviço somente pode ser rompido por fato decorrente de culpa exclusiva do usuário ou de caso fortuito. Não exclui o fato fortuito interno nem, a meu sentir, o fato de terceiro externo, quando previsível”.

Na segunda parte do acórdão, o juiz Carlos Raymundo Cardoso refuta a tese central que domina, até hoje, o conjunto de decisões do Tribunal de Alçada e do Tribunal de Justiça. A apresentação doutrinária desta tese se encontra nos trabalhos do Desembargador Sergio Cavalieri Filho,⁴³ e tem sido aplicada de maneira inteiramente mecânica e descontextualizada por seus seguidores nos casos de assaltos a passageiros de ônibus. Eis a argumentação apresentada:

“É aqui que ousar, com todas as vênias pelo atrevimento, dissentir parcialmente do preclaro mestre, pois estou que o fato doloso do terceiro, conquanto inevitável, se previsível, se insere no risco do empreendimento e, por conseguinte, não exclui a responsabilidade do transportador.

⁴³ A citação feita no acórdão é a seguinte: “Tão forte é a presunção de responsabilidade do transportador, que nem todo fortuito exonera o seu dever de indenizar. A moderna doutrina, para tal fim, faz distinção entre o **fortuito interno** e o **fortuito externo**. Entende-se por **fortuito interno** o fato imprevisível, e por isso inevitável, que se liga à organização da empresa, e que se relaciona com os riscos da atividade empresarial desenvolvida pelo transportador. O estouro de um pneu de ônibus, o mal súbito do motorista etc., são exemplos de fortuito interno, por isso que não obstante acontecimentos imprevisíveis, estão ligados à organização do negócio explorado pelo transportador.

O **fortuito externo** é também fato imprevisível e inevitável, mas estranho à organização do negócio. É fato que não guarda nenhuma ligação com os riscos da empresa, como fenômenos da natureza – tempestades, enchentes etc. Duas são as características do fortuito externo: **autonomia** em relação aos riscos da empresa e **inevitabilidade**, razão pela qual alguns autores o denominam força maior.” E conclui: “Pois como dizia, tão forte é a presunção de responsabilidade do transportador que nem mesmo o fortuito interno o exonera do dever de indenizar; só o **fortuito externo**, ou seja, o fato estranho à empresa, sem ligação alguma com a organização do negócio”. Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio. “A responsabilidade do transporte terrestre de passageiros à luz do Código do Consumidor”, *Ensaios Jurídicos*, IBAJ – Instituto Brasileiro de Atualização Jurídica, v. 1, Rio de Janeiro, 1996, p. 208-9.

É nesta linha de raciocínio que abarco o fato discutido neste apelo, que vejo como desdobramento do risco do negócio e, portanto, inserido na órbita da responsabilidade do transportador por inexecução eficaz do contrato de transporte.

É notório que a região onde opera a apelada ostenta maciços índices de roubos praticados em veículos de transporte coletivo, fato corriqueiro que lesa os passageiros e, às vezes, as próprias transportadoras (por insondáveis fados do destino, não raro os ladrões só levam os haveres dos usuários do transporte; o dinheiro das tarifas não é tocado!). Ora, não se pode dizer, então, que o roubo de um ônibus, em tais condições de tempo e lugar seja fato imprevisível para o transportador. Não é! Pode ser inevitável; mas imprevisível, positivamente não!

Sabido, pois, que o fortuito interno, fato imprevisível e inevitável, mas que se coloca no desdobramento das atividades do transportador, não lhe afasta a responsabilidade pelos danos causados em razão do descumprimento do contrato de transporte, o que dizer do fato de terceiro, inevitável, mas previsível, e que se coloca também no desdobramento das atividades do transportador?

O usuário do transporte coletivo tem direito a um serviço adequado e eficaz (art. 6º, X do Código de Defesa do Consumidor) e o transportador, como concessionário ou permissionário de serviço público que é, está obrigado a prestá-lo de forma adequada, eficiente, segura e contínua (art. 22 do mesmo diploma legal), sendo responsável pela reparação do dano causado em descumprimento total ou parcial, de suas obrigações (parág. único do citado dispositivo).

O evento descrito na peça vestibular configura violação do contrato de transporte, com quebra da obrigação da segurança do serviço, por fato de terceiro previsível, fortuito interno que não exculpe a responsabilidade do transportador, que lhe cabe indenizar, nos precisos termos da legislação de proteção ao consumidor”.

Por último, o juiz Carlos Raymundo Cardoso desvincula a polêmica sobre as medidas regulatórias indispensáveis para garantir

a segurança do passageiro, do evento danoso que gera a responsabilidade de indenizar.

“Compete ao transportador prevenir o risco, treinando seus prepostos para procurar evitá-lo ou pleiteando ao poder concedente a mudança do itinerário das linhas, no intuito de flanquear os trajetos mais perigosos.

O que descabe, ao meu modo de ver, é que o fato violador do contrato de transporte e do dever de segurança que a lei obriga ao poder público, por si, seus concessionários ou permissionários, observar fique a descoberto de reparação quando a mesma lei assegura ao usuário que ela desfrutará de serviço adequado, eficaz, seguro e contínuo. O concessionário do serviço público que aufera os lucros do empreendimento tem que assumir os riscos dele decorrentes”.

Nas decisões relatadas pelo juiz Sylvio Capanema de Souza e pelo juiz Carlos Raymundo Cardoso encontra-se um segundo paradigma decisório para os casos de assaltos a passageiros de ônibus. Neste modelo depura-se o critério usado da “conduta omissiva culposa” que estava presente no paradigma dos Embargos Infringentes 145/93. Neste segundo paradigma, portanto, a responsabilidade da empresa transportadora é efetivamente objetiva, e fundamentada na teoria do risco-proveito ou risco-criado. A segunda característica notável é a menor ênfase nas sugestões sobre quais medidas de segurança devem ser tomadas pela empresa transportadora.

2.2 Mapeamento das decisões do Tribunal de Justiça: 1975-2000

Foram documentadas 40 decisões em ações indenizatórias contra empresas transportadoras por assaltos a passageiros entre 1975 e o primeiro semestre de 2000 no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Desse total, 28 decisões foram tomadas entre fevereiro de 1998 e abril de 2000. Não foram encontradas ações antes de 1991. O crescimento de litigiosidade em torno desse problema é, portanto, rápido e muito recente. Provavelmente, este crescente número de ações nos Tribunais acompanha a tendência ascendente na prática desse delito. Porém, pode-se especular que

a maior parte das ações nessa matéria fora encaminhada para, primeiro, os Juizados de Pequenas Causas, e posteriormente, para os Juizados Especiais Cíveis. Lamentavelmente, não se encontrou qualquer estatística relevante que pudesse comprovar, ou não, essa hipótese⁴⁴.

A divergência de interpretação já se evidencia nas Câmaras Cíveis do Tribunal de Justiça. De 34 casos julgados, em cerca de um terço houve pelo menos um voto de desembargador contrário à exoneração da responsabilidade da empresa transportadora por assalto a passageiro. Mas se nenhuma empresa foi condenada unanimemente a indenizar, nos Grupos de Câmaras Cíveis dos seis Embargos Infringentes, apenas um foi decidido por unanimidade a favor da empresa transportadora; e um foi julgado por maioria contra a transportadora.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO 40 DECISÕES

Decisão a favor da empresa?	CÂMARAS CÍVEIS																TOTAL
	1 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	6 ^a	7 ^a	8 ^a	9 ^a	10 ^a	11 ^a	12 ^a	13 ^a	14 ^a	16 ^a	18 ^a		
UN a favor	3	3	x	1	2	3	1	1	1	x	1	2	3	1	1	23	
Por maioria a favor	x	2	1	2	x	1	x	1	x	x	x	1	1	x	x	9	
Por maioria contra	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1	x	1	x	x	x	2	
UN, contra	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	
TOTAL	3	5	1	3	2	4	1	2	1	1	1	4	4	1	1	34	

Obs.: UN indica decisão por unanimidade.

⁴⁴ Na próxima seção desse artigo serão indicadas as principais decisões das Turmas Recursais dos Juizados.

GRUPOS DE CÂMARAS CÍVEIS

Decisão a favor da empresa?	GRUPO DE CÂMARAS CÍVEIS				TOTAL
	I	II	III	IV	
UN a favor	1	x	x	x	1
Por maioria a favor	2	x	1	1	4
Por maioria contra	x	1	x	x	1
UN, contra	x	x	x	x	0
TOTAL	3	1	1	1	6

A análise das 40 decisões do Tribunal de Justiça propicia as seguintes conclusões. Primeira, a tendência decisória dominante é a mesma do extinto Tribunal de Alçada. O assalto ou roubo de passageiro de ônibus configura o chamado “fortuito externo”, que é o fato imprevisível e inevitável, totalmente estranho à organização do negócio explorado sob concessão pela empresa transportadora. Sob a forma de fato de terceiro abrigado sob o manto do “fortuito externo”, os desembargadores invocam e aplicam esse **formalismo doutrinário** de forma mecânica em qualquer situação de assalto, roubo, latrocínio ou agressões a passageiros de ônibus. Nessa perspectiva, para imputar à empresa transportadora a responsabilidade de indenizar o passageiro é indispensável que se evidencie a conivência dos seus prepostos (motorista, trocador ou fiscal) com o evento danoso, quer por omissão ou qualquer outra forma de participação, capaz de caracterizar **a culpa ou dolo da transportadora**.

A apelação 3.330/97, cuja relatora Des. Helena Bekhor – que no Tribunal de Alçada elaborou uma das quatro decisões que condenou por unanimidade a empresa transportadora⁴⁵ – ilustra **os limites** da linha interpretativa dominante. Nesse caso, o marido da apelante foi morto por disparo de arma de fogo, durante um assalto no interior de um ônibus da linha 457 (Copacabana-Abolição). A ação indenizatória foi movida em face da empresa transportadora e do Estado do Rio de Janeiro. A sentença de primeiro grau julgou o pedido improcedente. Na decisão do Tribunal de Justiça, a Des.

⁴⁵ Apelação Cível 2.143/94.

Helena Bekhor enfatiza no relatório que, apesar de constar do Registro de Ocorrência tratar-se de um assalto, as circunstâncias levam a suspeitar que os dois indivíduos – **que entraram como passageiros, passando pela roleta** – praticaram **uma vingança** contra a vítima (policial lotado na Divisão de roubos e Furtos). Esta passagem do relatório é sintomática da abordagem dominante: aponta para o fato que os dois assassinos não eram *a priori* suspeitos – pareciam passageiros comuns e até pagaram a passagem. Subitamente, na interpretação dada pela relatora, um dos indivíduos segura a vítima pelo pescoço, e “o outro desfechou-lhe um tiro, indo para a frente do ônibus e retornando, em seguida, para efetuar outros disparos contra a vítima”. “Quando o ônibus parou, em decorrência do pânico dentro do veículo”, os “ditos assaltantes” saíram correndo. Conforme o relatório, não houve falha do cobrador – que realizou sua tarefa de cobrar a passagem. Nem houve falta ocupacional do motorista, que não andava com a “porta aberta” e por isso ninguém se acidentou. Tudo foi feito de acordo com as regras que supostamente regem o transporte: o único problema é que houve um latrocínio ou um homicídio naquela viagem do ônibus da linha 457. Como decidir este problema? A Des. Helena Bekhor afirma:

Adentrando no mérito, ainda que se lamente por demais o trágico evento que ceifou a vida do marido e pai dos Autores, o apelo não tem como prosperar. O fato ocorreu, de modo inevitável e inesperado, no interior do coletivo da primeira ré, sendo majoritário o entendimento de que o fato de terceiro, não guardando conexão com o transporte, exonera de responsabilidade o transportador, em caso de assalto, como retratado na hipótese versada. (grifo nosso)

Apesar da retórica de solidariedade no infortúnio, a desembargadora não encontra fundamento jurídico para imputar a responsabilidade nem à empresa transportadora nem ao Estado.

No tocante à pretensão autoral em face ao Estado do Rio de Janeiro, melhor sorte não colhem os Apelantes, a teor dos pareceres dos ilustres representantes do Ministério Público em ambas as instâncias e, principalmente, da incensurável sentença da lavra do ilustre Juiz Nagib Slaibi Filho que assim se expressou, decidindo a controvérsia: “Impossível jungir o poder público em segurador univer-

sal”, estando traçados no art. 37, § 6º da Constituição Federal, os limites à responsabilidade civil do Poder Público, nos quais se insere o ato danoso, consistente no bárbaro assassinato da vítima. (grifo nosso)

Estão expressas em várias decisões dos desembargadores que subscrevem esta tendência dominante o **tom de lamento e resignação face ao dano injusto** e não ressarcido que eles mesmos ratificam no caso concreto. Retórica, ou não, essas manifestações são um constante lembrete de que existe uma tensão ou contradição entre o formalismo doutrinário ao qual aderem e os valores da Justiça que estão presentes no direito. O voto vencido nesta Apelação Cível 3.330/97 é **exemplar** como manifestação da tendência dos desembargadores **“humanistas”** e aponta para a **indignação ética** que os impulsiona⁴⁶. Aliás, o Des. Humberto Perri está presente na

⁴⁶ O Desembargador inicia seu voto transcrevendo o texto do Juiz da 3ª Vara de Fazenda Pública, para depois criticá-lo. Eis o voto vencido do Des. Humberto Perri:

“Disse o douto magistrado:

“De qualquer forma, impossível jungir o Poder Público em segurador universal ou exigir de empresa concessionária de serviço público de transporte que atue de forma a garantir a segurança de seus passageiros se, em megalópolis, tal item não tem sido alcançado”.

Conclusão: um detetive de 1ª classe é baleado dentro de um coletivo, morto impiedosamente por assaltantes, e ninguém é responsável pelo evento, ou seja todos estão entregues à própria sorte.

Ocorre que a Constituição Federal, em seu art. 144, dispõe que: “A *segurança pública, dever do Estado e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio...*”

Portanto, se a segurança pública é dever do Estado não se entende como passageiros de ônibus não tenham a menor segurança e fiquem sem a proteção do Estado quando se utilizem dos coletivos.

Existissem policiais nas ruas fazendo policiamento ostensivo que, por certo, os bandidos ficariam inibidos nas suas atividades criminosas.

O Estado é totalmente omisso nessa atividade, encorajando criminosos, a ponto de andarem armados invadindo coletivos e matando impunemente.

É a barbárie instalada em nossa sociedade. Estamos todos desprotegidos e perdidos.

O art. 6º da mesma CF assevera que são direitos sociais entre eles a segurança, e o art. 5º garante a inviolabilidade do direito à vida.

Ora, se existe esse direito alguém há de ser responsável e, no caso, só pode ser o Estado.

dissidência contra os “**formalistas doutrinários**” com três importantes votos minoritários, sendo que um deles deu origem ao Embargos Infringentes 264/99. Curiosamente, a Revista de Direito do Tribunal de Justiça publicou a Apelação Cível 13.303/98⁴⁷ que pos-

O Dr. Juiz falou em segurador universal que o Poder Público não pode ser. Então o que representa o Estado?

No tocante à empresa de ônibus, também se houve com parcela de culpa, visto que em razão do contrato de transporte (a vítima era passageiro) tem o dever de transportar o passageiro são e salvo até o lugar de seu destino.

Não se pede, como o Dr. Juiz entendeu, que a empresa tome o lugar do Estado e passe a garantir a segurança de seus passageiros, e sim que em razão do contrato de transporte indenize o passageiro porque o fato não pode ser tido como fortuito ou imprevisível a ponto de isentá-lo de qualquer culpa. (grifo nosso)

Assaltos a ônibus, principalmente na zona Norte, são mais do que previsíveis e, se ainda assim ocorrem, a empresa que transporta os passageiros assume o risco do que vier a acontecer em relação àqueles que podem vir a ser vítimas.

Assim, não há que ser aceito o argumento da empresa-ré quando, referindo-se a disparos de arma de fogo no interior do coletivo, falou de ocorrência do fortuito, fato imprevisível e inevitável, alheio ao contrato de transporte e à responsabilidade objetiva da prestadora de serviço público, que elimina qualquer relação de causalidade entre o dano e o desempenho do contrato, **porque inevitável poderia ser, mas não imprevisível, daí assumir o risco do transporte.** (grifo nosso)

Ementa do voto vencido: Ação de indenização. Assalto com morte ocorrido com passageiro no interior do ônibus. É dever do Estado oferecer segurança pública aos cidadãos (art. 144 da Constituição Federal). Responsabilidade concomitante da empresa de ônibus que tem o dever de conduzir o passageiro são e salvo ao lugar de destino. Sendo constantes os assaltos, não pode a empresa alegar caso fortuito ou força maior. Impossibilidade de se aceitar o assalto como fato estranho à atividade inerente ao transporte”. Apelação Cível 3.330/97. Terceira Câmara Cível. Relatora: Des. Helena Bekhor. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. Humberto Perri. Julgamento: 12.08.1997. Registro: 01.12.1997.

⁴⁷ Conferir: **Revista de Direito**, v. 41, out./dez./1999, p. 315-19. O texto menciona que a decisão foi por maioria, e que o presidente da Terceira Câmara era o Des. Humberto Perri, mas não transcreve seu **voto vencido!** O texto completo do voto aparece transcrito nos Embargos Infringentes 264/98. A ementa desse voto vencido do Des. Perri é a seguinte: Responsabilidade civil. Assalto à mão armada ocorrido no interior do ônibus. Tratando-se de fato previsível pela repetição dos eventos no local é dever da empresa providenciar junto à autoridade pública medidas tendentes a proteger os passageiros. Hipótese em que não se pode falar em caso fortuito ou força maior. Tratando-se de contrato de transporte a obrigação do transportador é levar o passageiro, incólume, até o local de seu destino. Responsabilidade objetiva que somente ficaria afastada no caso de culpa exclusiva do autor, ou nas hipóteses acima referidas que não ficaram caracterizadas”.

sibilitou os importantes Embargos Infringentes 264/99⁴⁸ na presente divergência interpretativa, **sem transcrever o voto vencido do Des. Humberto Perri.**

A segunda tendência encontrada no Tribunal de Justiça é tipicamente o campo interpretativo e argumentativo dos **humanistas**. Entre os desembargadores **humanistas** existe em comum a procura de efetivar um “ajuste equitativo”, que conduza à reparação de danos. Os estilos e argumentos usados variam talvez porque são desembargadores com visões diferenciadas. No campo dos **humanistas** estão os desembargadores Carpena Amorim⁴⁹, Semy Glanz⁵⁰, Mello Tavares⁵¹, Humberto Perri, Jorge de Miranda Magalhães, José Pi-

⁴⁸ Ementa: Responsabilidade civil. Transporte urbano. Passageiros que são feridos no interior de um ônibus por assaltantes. Fato estranho ao contrato de transporte. Ausência de responsabilidade da empresa transportadora. 1 – Se o fato danoso é estranho ao contrato de transporte, por ele não responde a transportadora, eis que inexistente o nexo de causalidade. 2 – não cabe a alegação de que o fato de haver um assalto no interior de um ônibus é previsível, porque acontece freqüentemente. É que a transportadora não tem como evitá-lo, já que não dispõe de poder de polícia, e ainda não se encontrou um sistema de segurança que conseguisse coibir tais acontecimentos.” Embargos Infringentes 264/99 na Apelação Cível 13.303/98. VIII Grupo de Câmaras Cíveis. Relator designado para o acórdão: Des. Nilson de Castro Dião. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. José Pimentel Marques. Julgamento: 06.04.2000.

⁴⁹ Veja o seu reconhecimento da omissão do Estado, em voto dissidente nos Embargos Infringentes 124/95, na Apelação Cível 1.761/94. Às vezes o voto dissidente pode parecer isoladamente pouco importante ou ser apresentado de maneira prudente. Mas mesmo quando isto acontece o dissidente está efetivamente aderindo a uma tese insurgente com pacificação imposta pela maioria. Neste caso, o Des. Carpena Amorim, de fato, apóia a tese dissidente do Des. Humberto Perri, que na época tinha como companheiro de dissidência somente o Des. Semy Glanz – cujas posições são coerentes ao longo do tempo mas também bastante moderadas.

⁵⁰ Veja como o Des. Semy Glanz reinterpreta os fatos ocorridos, no voto vencido, e termina em enquadrar o caso como acidente no qual a **causa imediata** da morte da passageira foi a atuação motorista, que teve “culpa leve”. Decide por responsabilizar a empresa transportadora. Cf. Apelação Cível 3.362/96. Quarta Câmara Cível. Relator: Des. Celso Guedes. Decisão: Por maioria. Voto vencido: Des. Semy Glanz. Julgamento: 18/06/96.

⁵¹ Cf. Apelação Cível 3.913/99. Décima Primeira Câmara Cível. Relator designado: Des. Mello Tavares. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. Mário Rangel. Julgamento: 15.04.1999. Registrado: 01.09.1999.

mentel Marques⁵², Paulo Cesar Salomão⁵³, Ademir Pimentel, J. C. Pestana Aguiar⁵⁴, Carlos Raymundo Cardoso e Sylvio Capanema⁵⁵.

⁵² É importante ressaltar que, em seu voto vencido, o Des. José Pimentel Marques – ao afirmar que assalto a ônibus não pode mais ser equiparado a caso fortuito ou de força maior - argumenta que: “Por derradeiro, a jurisprudência tem se inclinado a esta tese, ainda que de maneira incipiente, responsabilizando o transportador por assaltos, pedradas e outros fatos de terceiros ocorridos no curso da viagem”. O Des. cita “**como paradigmas**” os acórdãos proferidos pelas 3^a, 9^a e 11^a Câmaras Cíveis do Tribunal de Justiça do Rio, relatados pelos desembargadores Humberto Perri (Apelação cível 2.331/98), Mello Tavares (Apelação cível 3.913/99) e Jorge Magalhães (Apelação cível 12.819/98). Esta ação é bem recente, o que indica que há uma tendência, ou pelo menos, um esforço de mudança na jurisprudência sobre a matéria. Cf. voto vencido do Des. José Pimentel Marques nos Embargos Infringentes 264/99 na Apelação Cível 13.303/98. VIII Grupo de Câmaras Cíveis. Relator designado: Nilson de Castro Dião. Decisão: por maioria. J. em 06.04.2000.

⁵³ O Des. Paulo Cesar Salomão reconsiderou sua antiga posição, e votou como relator designado – com base na argumentação do Des. Ademir Pimentel - nos Embargos Infringentes 368/99 na Apelação Cível 3096/98. V Grupo de Câmaras Cíveis. Votação. Por maioria. Votos vencidos: Des. Marcus Tullius Alves e Renato Simoni. Julgamento: 10.11.1999. Registrado: 27.04.2000.

⁵⁴ Nesse caso, o Desembargador, em voto vencido, reinterpreta os fatos para indicar que o fiscal da empresa contribuiu para que houvesse o assalto. Dessa maneira, responsabiliza a empresa transportadora à indenização por danos morais. A ementa do voto vencido é a seguinte: “*Dano moral. Assalto a passageiro no interior de coletivo. Alegado nexó causal com o transporte, já que o fiscal da empresa transportadora autorizou que dois elementos, parados na escada da porta traseira do coletivo e após tentar retirá-los desse local, descessem e entrassem pela porta da frente sem pagar passagem. Comportamento suspeito dos indevidos caronas a exigir cuidado maior, já que logo após os mesmos assaltaram os passageiros, dentre os quais o autor. Sentença de procedência. Desprovemento do apelo.*” Apelação Cível 15.527/98. Sétima Câmara Cível. Relatora: Des. Áurea Pimentel Pereira. Decisão: por maioria. Voto vencido: João Carlos Pestana de Aguiar Silva. Julgamento: 09.03.1999.

⁵⁵ Cf. Apelação Cível 13.310/98 Décima Câmara Cível. Relator designado: Sylvio Capanema de Souza. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. José Carlos Varanda. Julgamento: 21.09.1999. Relator Ementa: *Ação ordinária. Perdas e danos morais. Assalto a ônibus. Passageira estuprada. Fortuito interno. A reiteração dos assaltos no curso da viagem, sem qualquer providência das transportadoras, para reduzir os riscos a que estão expostos os passageiros, já tornou previsível tal evento, que já se caracteriza como **fortuito interno**, acarretando o dever de indenizar. O comportamento omissivo do motorista agrava a responsabilidade da empresa, sendo de se elevar a verba indenizatória, diante da gravidade do fato e de suas conseqüências. Provimento parcial do segundo recurso, para se elevar a indenização para 500 salários mínimos, negando-se provimento*

O conjunto de 40 decisões do Tribunal de Justiça analisadas sugere que as teses interpretativas mais abrangentes e sistemáticas vieram dos juízes do extinto Tribunal de Alçada, quando na época decidiram sobre a matéria. Quando esses juízes se tornaram desembargadores mantiveram suas posições, e aperfeiçoaram seus argumentos. O Des. Carlos Raymundo Cardoso repetiu seus argumentos e perspectiva construídos no Tribunal de Alçada nas duas Apelações Cíveis que julgou no Tribunal de Justiça:⁵⁶ devem ser

ao primeiro, vencido o Relator, que dava provimento ao primeiro recurso, para julgar improcedente o pedido e julgava prejudicado o segundo. Ementa do voto vencido do JDS Des. José Carlos Varanda: Responsabilidade civil. Transporte de passageira que foi assaltada no interior do coletivo, para em seguida, em outro local ser estuprada pelos assaltantes. Ação criminosa que teve início no interior do coletivo quando transitava pelo Alto da Boa Vista, e prosseguiu mata a dentro. Alegação de que o motorista fora conivente com os meliantes não comprovada. O fato de conhecê-los e de que pudesse ter relacionamento com a mãe de um deles, não influenciou na ação criminosa, que se considera fato exclusivo de terceiro, a isentar o transportador de eventuais danos à passageira. Precedentes doutrinários e jurisprudenciais que equiparam o ato de terceiro a caso fortuito ou força maior. Sentença reformada para julgar-se improcedente a pretensão indenizatória”.

⁵⁶ Apelação cível 8.289/98. Quinta Câmara Cível. Rel.: Carlos Ferrari. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. Carlos Raymundo Cardoso. Apelante: Josefa Pereira Barbosa. Apelada: Transporte Santo Antonio LTDA Julgamento: 13.10.1998. Registro: 27.11.1998. Ementa: “*Ação de reparação de danos. Transporte. Morte de soldado da PM, no interior do ônibus. Improcedência. Não responde a transportadora pela morte de passageiro por assaltantes, vez que nas linhas urbanas não tem ela como fiscalizar os passageiros. Recurso improvido.*” **Ementa do voto vencido:** *Responsabilidade civil. Contrato de transporte. Fato de terceiro doloso. Previsibilidade. Risco do empreendimento. Se os roubos à mão armada em ônibus de passageiros se tornam corriqueiros e previsíveis para o transportador, o dano deles decorrentes se insere entre aqueles a que cabe ao concessionário do serviço público indenizar porque tais atos ilícitos, embora fatos de terceiro dolosos e inevitáveis, configuram risco do empreendimento, que não afasta a responsabilidade objetiva do transportador. O usuário de transporte coletivo tem direito à prestação de serviço adequada, eficaz e contínua ao qual corresponde a obrigação de o Estado, inclusive pelos concessionários e permissionários de serviços públicos, prestá-los em tais condições. O fato que viola, ainda que parcialmente, esta obrigação deve ser indenizado. Inteligência do art. 22 e parágrafo único do Código de Defesa do Consumidor.* Apelação Cível 16.027/99. Quinta Câmara Cível. Rel.: Des. Thiago Ribas Filho. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. Carlos Raymundo Cardoso. J. em 08.02.2000. Ementa: *Responsabilidade civil. empresa de ônibus. Assalto no interior de coletivo do qual saiu ferida passageira em*

lidos, portanto, os comentários feitos anteriormente neste artigo. **Em sentido contrário foi a trajetória do Des. Carlos Ferrari. Enquanto Juiz do Tribunal de Alçada, foi relator de uma importante decisão por unanimidade: a Apelação Cível 9.753/94. na Quarta Câmara Cível. J. em 09.02.1995.** Na ementa dessa decisão lê-se: “A empresa que se dispõe a transportar passageiros, sem que se empenhe no sentido de tomar sérias medidas de segurança, quando isto é perfeitamente possível, considerando o seu indubitável poder econômico e político, assume o risco da sua atividade, respondendo pelos danos que terceiros possam causar aos demais passageiros”. No Tribunal de Justiça, o Des. Carlos Ferrari foi relator da Apelação Cível 8.289/98, da Quinta Câmara Cível, julgada em 13.10.1998, em cuja ementa se lê: “*Não responde a transportadora pela morte de passageiro por assaltantes, vez que nas linhas urbanas não tem ela como fiscalizar os passageiros*”. O que mudou na apreciação do Desembargador? Provavelmente, sofreu o impacto da decisão, por unanimidade, da 3ª Turma do Superior Tribunal de Justiça que rejeitou a sua decisão na Apelação Cível 9.753/94⁵⁷.

decorrência de troca de tiros. Caso fortuito. O fato exclusivo de terceiro, como assalto à mão armada, por ser inevitável, equipara-se ao fortuito externo, excludente do nexo de causalidade, sem conexão com o transporte, não inserido nos riscos do negócio. Improcedência da ação, que se confirma, em grau de apelação. Voto vencido. Ementa do voto vencido: Responsabilidade civil. Contrato de transporte. Fato de terceiro doloso. Previsibilidade. Risco do empreendimento. Se os roubos à mão armada em ônibus de passageiros se tornam corriqueiros e previsíveis para o transportador, o dano deles decorrente se insere entre aqueles a que cabe ao concessionário do serviço público indenizar porque tais atos ilícitos, embora fatos de terceiro dolosos e inevitáveis, configuram risco do empreendimento, que não afasta a responsabilidade objetiva do transportador. O usuário de transporte coletivo tem direito à prestação de serviço adequada, eficaz e contínua ao qual corresponde a obrigação de o Estado, inclusive pelos concessionários e permissionários de serviços públicos, prestá-los em tais condições. O fato que viola, ainda que parcialmente, esta obrigação deve ser indenizado. Inteligência do art. 22 e parágrafo único do Código de Defesa do Consumidor.

⁵⁷ Ementa do Recurso Especial 74.534-RJ. “Responsabilidade civil. Transporte intermunicipal. Assalto praticado dentro do ônibus. Caso em que o fato de terceiro não guarda conexão com o transporte. Exoneração da responsabilidade do transportador, de acordo com precedentes do STJ: Resps. 13.351, 30.992 e 35.436.” Terceira turma do STJ. Relator: Min. Nilson Naves. Decisão: por unanimidade. Recte: Viação Itapemirim S/A Recdo: Cátia Regina Magalhães da Silva. Data do julgamento: 04.03.1997.

O Des. Jorge de Miranda Magalhães continuou a ser uma referência crucial nessa divergência interpretativa. Foi voto vencido na Apelação 1.328/98 na Nona Câmara de Justiça⁵⁸. Nesse voto

A situação das decisões do STJ na matéria divide-se claramente entre a Terceira Turma que vem decidindo pela exoneração da responsabilidade da empresa transportadora, e a Quarta Turma que tem recentemente condenado a empresa ao ressarcimento pelos danos causados em assaltos a passageiros.

STJ - ASSALTOS DE PASSAGEIROS DE ÔNIBUS

Exclusão da responsabilidade do transportador de indenizar

Caso	Turma	Decisão Morto?	Voto vencido	Passageiro	Julgamento
1)	REsp. 172.333-RS	4ª	unânime	–	não, lesões por daf 06.08.1998
2)	REsp. 118.123-SP	4ª	unânime	–	sim, 23.06.1998
3)	REsp. 61.526- RJ	3ª	unânime	–	sim, no assalto 08.08.1995
Ver: Ap. Cível 13176/93, 5ª CC do TA-RJ					foi lançada para fora do ônibus
4)	REsp. 74.523-RJ	3ª	unânime	–	não, passageira foi 04.03.1997
Ver: Ap. Cível 9753/94, 4ª CC do TA-RJ					assedida e roubada
5)	REsp. 67.921-4	3ª	unânime	–	sim, 30.10.1995
Ver: Ap. Cível 4698/94, 8ª CC do TA-RJ					
6)	REsp. 61.921-7	3ª	unânime	–	sim, por daf 08.08.1995
Ver: Ap. Cível 13176/93 da 5ª CC do TA-RJ					
RESPONSABILIDADE DA EMPRESA TRANSPORTADORA					
1)	Resp. 234.263-RJ	4ª	unânime	–	não, lesões devido a queda durante assalto, 02.12.1999
2)	REsp. 175.794-SP	4ª	unânime	–	sim, menor de 11 anos 05.11.1998

⁵⁸ Ementa do voto vencido: 1. Segundo a Súmula 187, do Supremo Tribunal Federal, a culpa de terceiro não ilide a responsabilidade do transportador, devendo-se entender que tal ocorra mesmo nos casos de assalto, por inerente ao chamado **fortuito interno**, eis que não tomada qualquer providência quanto ao embarque dos assaltantes. 2. Ademais, a revelia importa em confissão dos fatos da inicial, assim entendidos, inclusive, o pedido e suas causas, próximas ou remotas. 3. É insuficiente a condenação em danos morais à esposa e filha da vítima no valor de 100 (cem) salários mínimos a cada uma, mas ante a ausência de apelo dos autores, deve ser mantida a verba. 4. Em face de sua extrema volatilidade,

argumenta que “o assalto à mão armada, em ônibus, situa-se entre os chamados **fortuitos internos do contrato de transporte**, ocasionando a responsabilidade do transportador”:

“Ademais, concessionária que é do serviço público, encontra a transportadora regulamentação no art. 37 §6º do Texto Maior, que agasalha a teoria do risco administrativo, só afastada sua responsabilidade pela culpa exclusiva da vítima, o que não alegou nem provou!

Nem mesmo a alegação de ausência de comportamento de qualquer preposto seu a socorre, na configuração no nexo causal, porque, como temos entendido em outras hipóteses, há evidente omissão dos prepostos na fiscalização dos passageiros, e até da empresa, em não dotar os coletivos, como nas aeronaves, de instrumento capaz de detectar e impedir o ingresso de armas no carro!

Em cidades perigosas, reiterados casos de assalto a ônibus, com resultado morte, é extremamente cômodo lançar culpa sobre o Estado e buscar-se inocentar-se de ônus indenizatório, quando muitas providências poderiam e deveriam ser tomadas. Daí a responsabilidade da ré”.

Esta apreciação do Des. Jorge Magalhães recebe um tratamento mais detalhado na Apelação Cível 12.819/98⁵⁹, na qual é incluída a discussão sobre o Código de Defesa do Consumidor. No entanto, essa apelação tem como vítima um cobrador de ônibus – ao invés de um passageiro – e será examinada em artigo futuro em que se contempla a especificidade do risco desses trabalhadores nessa matéria.

Por fim, merecem destaque duas apelações em que a empresa transportadora foi condenada. A Apelação Cível 3.913/99⁶⁰,

não se pode entender solvável a empresa de ônibus, para efeito de isentá-la de incidência do art. 602, do Código de Processo Civil. Apelo improvido.

⁵⁹ Apelação Cível 12.819/98. Nona Câmara Cível. Relator: Des. Jorge de Miranda Magalhães. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. Marcus Tullius Alves. Julgamento: 23.02.1999. Registro: 17.05.1999.

⁶⁰ Ementa completa: *Responsabilidade civil. Assalto em ônibus. Dano ao passageiro. Responsabilidade da transportadora. Constituição Federal art. 37, § 6º. Súmula 187 do STF. Ação de indenização proposta por passageira, quando viajava em ônibus de propriedade da transportadora, por ter sido assaltada e baleada na cabeça. A responsabilidade contratual do transportador não é elidida por culpa de*

cujo relator designado foi o Des. Mello Tavares, não inova, mas tem a virtude de incorporar os argumentos mais adequados para estabilizar um novo padrão decisório na matéria. Afirma a responsabilidade **objetiva** da empresa transportadora, e subscreve a teoria do risco criado. Sustenta que o assalto, hoje, se insere nos riscos do deslocamento; e que diante da previsibilidade de assalto, não se pode sustentar de que se trata de fato de terceiro, excludente de responsabilidade civil da transportadora. Apoia-se na decisão do julgamento dos Embargos Infringentes n. 415/93, realizado pelo 1º Grupo de Câmaras Cíveis do extinto Tribunal de Alçada. E reforça seu ponto ao citar, mais uma vez nessa matéria, o entendimento do Ministro Antônio Torreão Braz, do Superior Tribunal de Justiça, por ocasião do julgamento do RE n. 50.129-6:

“O caso fortuito ou a força maior caracteriza-se pela imprevisibilidade e inevitabilidade do evento; no Brasil contemporâneo, o assalto à mão armada nos meios de transporte de cargas e passageiros deixou de revestir esse atributo, tal a habitualidade de sua ocorrência não sendo lícito invocá-lo como causa de exclusão da responsabilidade do transportador”.

Por fim, acrescenta que essa discussão já se encontra dirimida pela Súmula 187 do STF, segundo a qual, a responsabilidade contratual do transportador pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro.

A decisão na Apelação Cível 3.913/99 aproxima-se do modelo de argumentação presente na importante na Apelação Cível 9.083/94⁶¹, cujo relator, Juiz Sylvio Capanema de Souza, afastou-se

terceiro, contra o qual tem ação regressiva (Súmula 187 do STF). O assalto, hoje, se insere nos riscos próprios do deslocamento. É mais provável o passageiro ser assaltado, do que sofrer danos decorrentes do próprio transporte. Afastada a hipótese de caso fortuito, posto que só é admissível quando se trata de eventos imprevisíveis, o que não é o caso. Recurso conhecido e provido.” Apelação Cível 3.913/99. Décima Primeira Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Relator designado: Des. Mello Tavares. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. Mário Rangel. Julgamento: 15.04.1999. Registrado em: 01.09.1999.

⁶¹ Ementa: *Ação sumaríssima. Responsabilidade civil. Dano sofrido por passageiro de ônibus, atingido, no curso de viagem, por projétil de arma de fogo, disparado por assaltante, em seu interior, e que o deixou paraplégico. Inexistência, na espécie, de força maior, tendo em vista que hoje é fato previsível o roubo*

da visão doutrinária da “omissão culposa” que transforma a responsabilidade prevista no art. 37, § 6º da Constituição em subjetiva. Esta decisão também passa ao largo das sugestões e recomendações sobre medidas de segurança.

A segunda decisão a condenar a empresa transportadora por maioria trata de **um assalto seguido de estupro da passageira**⁶². A autora da ação, comerciária no Barrashopping, tomou um dos ônibus da ré, que ia subir a estrada do Alto da Boa Vista. Ainda perto do Itanhangá ingressaram os assaltantes, sendo que um deles era conhecido do motorista, já que filho de companheira sua, conforme se apurou no inquérito policial. A autora, após o

no interior dos veículos coletivos, cabendo à transportadora adotar as medidas necessárias à proteção dos passageiros. Aplica-se, na espécie, a teoria do risco administrativo, ex vi do art. 37, § 6º da Constituição da República, impondo-se o dever de indenizar, não demonstrada a culpa exclusiva da vítima. Desprovisamento do recurso, vencido o relator. Apelação Cível 9.083/94. Relator designado: Juiz Sylvio Capanema de Souza. Decisão: por maioria. Juiz vencido: Gualberto de Miranda. Julgamento: 16.11.1994. Registro: 13.01.1995.

⁶² Apelação Cível 13.310/99. Décima Câmara Cível. Relator designado: Sylvio Capanema de Souza. Decisão: por maioria. Voto vencido: Des. José Carlos Varanda. J. em 21.09.1999. Registro: 28.04.1999. Ementa: *Ação ordinária. Perdas e danos morais. Assalto a ônibus. Passageira estuprada. Fortuito interno. A reiteração dos assaltos no curso da viagem, sem qualquer providência das transportadoras, para reduzir os riscos a que estão expostos os passageiros, já tornou previsível tal evento, que já se caracteriza como **fortuito interno**, acarretando o dever de indenizar. O comportamento omissivo do motorista agrava a responsabilidade da empresa, sendo de se elevar a verba indenizatória, diante da gravidade do fato e de suas conseqüências. Provimento parcial do segundo recurso, para se elevar a indenização para 500 salários mínimos, negando-se provimento ao primeiro, vencido o Relator, que dava provimento ao primeiro recurso, para julgar improcedente o pedido e julgava prejudicado o segundo. Ementa do voto vencido do JDS Des. José Carlos Varanda: Responsabilidade civil. Transporte de passageira que foi assaltada no interior do coletivo, para em seguida, em outro local ser estuprada pelos assaltantes. Ação criminosa que teve início no interior do coletivo quando transitava pelo Alto da Boa Vista, e prosseguiu mata a dentro. Alegação de que o motorista fora conivente com os meliantes não comprovada. O fato de conhecê-los e de que pudesse ter relacionamento com a mãe de um deles, não influenciou na ação criminosa, que se considera fato exclusivo de terceiro, a isentar o transportador de eventuais danos a passageira. Precedentes doutrinários e jurisprudenciais que equiparam o ato de terceiro a caso fortuito ou força maior. Sentença reformada para julgar-se improcedente a pretensão indenizatória.*

assalto, foi retirada do ônibus e várias vezes estuprada pelos quatro assaltantes, tendo o ônibus prosseguido viagem, sem que o motorista procurasse socorro imediato para a vítima. Em voto extenso e detalhado, o Des. José Carlos Varanda concluiu que “os lamentáveis acontecimentos ocorridos com a Autora não guardam relação com o transporte em si”. Trata-se de “ato de terceiro”. “Quando o ato de terceiro é causa exclusiva do prejuízo desaparece a relação de causalidade entre a ação ou a omissão do agente e o dano. A exclusão se dá porque o fato de terceiro se reveste de características semelhantes às do caso fortuito, sendo imprevisível e inevitável”⁶³.

Os fatos desse caso e a resposta judicial oferecida pelo Des. José Carlos Varanda parecem comprovar que o problema humano e sua complexidade são irrelevantes para os “formalistas doutrinários”. O seu próprio relatório afirma que: “A autora tentou escapar pela janela do motorista, e em razão das atitudes violentas dos 4 elementos que a roubaram, acabou se atirando do ônibus na via pública”. Parece claro que a moça pedia socorro. “Acabou sendo alcançada por dois dos elementos que desembarcaram do ônibus, sendo então arrastada da entrada e jogada em uma ribanceira.” O que se precisa salientar é que os “formalistas doutrinários” não fazem qualquer “ajuste equitativo” em benefício da vítima de um assalto de ônibus. A quem beneficiam com este formalismo doutrinário? Conforme escreve o Des. Sylvio Capanema de Souza, relator designado neste caso: “O Des. Sérgio Cavaliéri, uma das maiores autoridades em matéria de responsabilidade civil, e cujos méritos são proclamados em todo o país, entende que o assalto, ocorrido no curso da viagem, **traduz o cha-**

⁶³ Ementa do voto vencido do Des. José Carlos Varanda: “*Responsabilidade civil. Transporte de passageira que foi assaltada no interior do coletivo, para em seguida, em outro local ser estuprada pelos assaltantes. Ação criminosa que teve início no interior do coletivo quando transitava pelo Alto da Boa Vista, e prosseguiu mata a dentro. Alegação de que o motorista fora conivente com os meliantes não comprovada. O fato de conhecê-los e de que pudesse ter relacionamento com a mãe de um deles, não influenciou na ação criminosa, que se considera fato exclusivo terceiro, a isentar o transportador de eventuais danos a passageira. Precedentes doutrinários e jurisprudenciais que equiparam o ato de terceiro a caso fortuito ou força maior. Sentença reformada para julgar-se improcedente a pretensão indenizatória. Voto vencido*”.

mado “fortuito externo”, que alforria o transportador da obrigação de indenizar”. (grifo nosso)

O Des. Sylvio Capanema filia-se à tese “que já inclui o assalto entre os casos de **fortuito interno, que é risco inerente à atividade**”. Em seu acórdão, afirma que a responsabilidade das empresas transportadoras é objetiva, regida pela teoria do risco proveito. “**Não se discute, assim, se o seu preposto age aqui com culpa**”.

Sugere que as empresas deveriam adotar algumas medidas para “mitigar os riscos a que estão expostos seus consumidores”, como a denúncia de ocorrências reiteradas e o pedido de melhor policiamento, a contratação de seguranças ou a realização de seguro em favor dos passageiros.

“Mas o fato é que as empresas assistem passivamente à repetição de tais fatos, em prejuízo de seus passageiros, certas de que nada lhes acontecerá, sob o argumento de se tratar de fortuito externo.

Releva notar que se as transportadoras tiram proveito econômico de sua atividade, e que não deve ser pequeno, já que disputam, acirradamente, as concessões, devem suportar os riscos dela decorrentes.

Enquanto não se sentirem, na própria economia, as conseqüências dos reiterados assaltos, permanecerão inertes e indiferentes, abandonando os passageiros à sua sorte”. (grifo nosso)

Na decisão, o relator considerou que o preposto da ré contribuiu, pela omissão, para o agravamento das conseqüências do ato criminoso, e majorou a indenização por dano moral para 500 salários mínimos.

Os Embargos Infringentes n. 368/ 99 merecem um destaque especial por serem o primeiro desses recursos a condenar a empresa transportadora, por maioria, no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. O acórdão merecidamente consagra o persistente trabalho do Desembargador Paulo Ademir Pimentel que, desde os votos dissidentes no extinto Tribunal de Alçada, veio trazendo contribuições para superar a situação de dano injusto e não reparado no qual ainda se encontra a vítima de assaltos ou roubos em ônibus.

3 DECISÕES DAS TURMAS RECURSAIS NOS JUIZADOS

Os Juizados poderiam ser a instituição que maior acesso dariam às demandas de ressarcimento por assaltos a passageiros de ônibus. Infelizmente, é atualmente impossível conduzir um levantamento abrangente sobre a tendência decisória nos Juizados. O que foi possível obter foram algumas decisões das Turmas Recursais, que podem indicar a tendência das decisões, ao menos precariamente.

3.1 Juizados Especiais de Pequenas Causas

No extinto Juizado de Pequenas Causas foi encontrado apenas um acórdão da 1ª Turma Recursal, Ementa 8: “*Responsabilidade civil. Acidente de trânsito. Roubo a mão armada do veículo configura caso fortuito ou força maior. Exclusão da responsabilidade*” (Proc. 5.579/93. Juíza: Cláudia P. S. F. Arrábida). Ementário de Jurisprudência. **Turmas Recursais**. Juizados Especiais de Pequenas Causas e do Consumidor 03/94⁶⁴.

3.2 Juizados Especiais Cíveis

Na pesquisa realizada foram encontradas duas decisões de Turmas Recursais na comarca da capital do Rio de Janeiro. Ao contrário do que foi encontrado na época dos Juizados Especiais de Pequenas Causas, as duas decisões dos Juizados Especiais Cíveis condenaram as empresas transportadoras.

Na primeira decisão, trata-se de apelação⁶⁵ interposta por Viação Vila Real contra decisão de primeiro grau que a condenou

⁶⁴ Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, 03.06.1994. Documento arquivado na Biblioteca do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro.

⁶⁵ Recurso 1.004-3/97 Décima Primeira Turma do Conselho Recursal dos Juizados Especiais Cíveis - Comarca da Capital. Relator: Celso Luiz de Mattos Peres. Decisão: por unanimidade Recorrente: Viação Vila Real Recorrido: Zuleide Roque Carrapateira Julgamento: 31.10.1997. Ementa 120: *Roubo praticado por indivíduos armados no interior do coletivo em que se encontrava a autora, sendo-lhe subtraída determinada importância em dinheiro e jóias. Responsabilidade civil da empresa transportadora, que assume, em tal contrato a obrigação de manter incólume, tanto a integridade física, bem como o patrimônio dos passageiros transportados. Hipótese ensejadora de danos morais em decorrência do constrangimento sofrido. Apelo improvido. Sentença mantida.* Cf. **Revista dos Juizados Especiais**, v. I, 199, Rio: ADCOAS, p. 28.

ao pagamento de R\$ 75,00 e seis salários mínimos à apelada Zuleide Roque Carrapateira, pela ocorrência de roubo verificado no interior de um dos ônibus de sua propriedade. O que chama a atenção de imediato é que se trata de roubo praticado por indivíduos armados no interior do veículo em que estava a autora, sendo-lhe tirada determinada importância em dinheiro e jóias. Não está presente aqui mais um latrocínio, que era o crime mais típico nas decisões do extinto Tribunal de Alçada e do Tribunal de Justiça. A fundamentação do juiz relator também pode causar algum espanto depois de toda a controvérsia examinada nas seções anteriores desse artigo.

“A hipótese dos autos configura nítida situação em que a responsabilidade da apelante resulta cristalina, desmerecendo maiores considerações.

*É que o contrato de transporte tem como principal característica a **cláusula de incolumidade**, consistente na obrigação de condução do passageiro são e salvo ao lugar de destino.*

*Destaque-se o fato de que a evolução jurisprudencial estendeu as disposições do Decreto 2.681/12 aos demais meios de transporte terrestre como o **ônibus**, automóveis e similares.*

Assim, restando indiscutível o evento gerador do presente pleito – o roubo, com a utilização das armas, praticado no interior do coletivo – emerge cristalina para a apelante a obrigação de indenizar, eis que os fatos ocorridos não se enquadram em hipóteses de caso fortuito ou força maior, únicas a elidir tal responsabilidade.

Acrescente-se que tais eventos, nas grandes cidades são perfeitamente previsíveis, sendo de exclusiva responsabilidade da apelante as providências destinadas a evitá-los”.

Manteve-se a sentença de primeiro grau.

Na segunda decisão, o passageiro foi vítima de um assalto à mão armada durante uma viagem Rio-São Paulo⁶⁶. O motorista do

⁶⁶ Recurso 0162.7/98. 1ª Turma Recursal Cível. Rel.: Juiz Sergio Ricardo de Arruda Fernandes. Decisão: por unanimidade. Recorrente: Auto Viação 1001 LTDA. Recorrido: Silvio Vaisman Zeitune. Julgamento: 15.04.1998. Ementário 01/98. EMENTA 175. *Responsabilidade civil. Assalto no interior de coletivo. Parada em local ermo, fora de ponto obrigatório. Dever de indenizar. Compro-*

ônibus, na altura de Jacareí, parou em lugar ermo para liberar um passageiro, ocasião em que dois assaltantes armados ingressaram no veículo. Além de serem subtraídos bens pessoais (tênis, relógio e dinheiro em espécie – R\$ 300,00), no total 680,00, o passageiro requer indenização também por danos morais na ordem de R 3.700,00. Não houve acordo na sessão conciliatória.

O Juiz relator inicialmente ressalta que, em hipótese análoga, a 12ª Turma Recursal proferiu decisão reconhecendo a responsabilidade da empresa transportadora pelos danos sofridos por passageiro em assalto praticado no interior de coletivo:

“Roubo praticado por indivíduos armados no interior do coletivo em que se encontrava a autora, sendo-lhe subtraída determinada importância em dinheiro e jóias. Responsabilidade civil da empresa transportadora que assume, em tal contrato, a obrigação de manter incólume, tanto a integridade física, bem como o patrimônio dos passageiros transportados. Hipótese ensejadora de danos morais em decorrência do constrangimento sofrido”. (Recurso 1.042/97, Rel.: Juiz José Carlos Maldonado Carvalho)

“Em que pese a controvérsia acerca da responsabilidade da empresa transportadora em casos de assalto, diante da questão de força maior, a hipótese sub studio apresenta contornos próprios, reforçando a tese acolhida na r. sentença.

De fato, ao revés do inicialmente apontado pela Reclamada, o motorista do seu coletivo efetuou parada em local não previsto no itinerário. Portanto, ao parar o veículo, assumiu o risco de comprometer a segurança dos passageiros. E aproveitando-se da parada, dois elementos armados ingressaram no ônibus e renderam os passageiros.

Não convence o argumento utilizado pelo recorrente no sentido de que tem o dever de desembarcar passageiro em qualquer local. Muito ao contrário, todo passageiro sabe de antemão quais são os pontos de desembarque previstos

vação da propriedade dos bens subtraídos pelo depoimento pessoal da parte em consonância com o boletim de ocorrência. Facilitação da defesa dos direitos do consumidor. Código de Defesa do Consumidor. Cf. Revista dos Juizados Especiais, v. I, 199, Rio: ADCOAS, p. 39.

no itinerário. Não há qualquer ofensa ao direito de ir e vir do passageiro. ... Desta forma, a responsabilidade da empresa reclamada resta bem clara na vertente hipótese”.

Foi mantida também a sentença de 1º grau nessa decisão.

Além das duas decisões analisadas, e da referência feita a mais uma decisão da 12ª Turma Recursal, foi encontrada uma quarta decisão de Turma Recursal⁶⁷ favorável a responsabilização da empresa transportadora, originada em Campos:

Ingresso de assaltantes em coletivo interestadual, tarde da noite, fora da estação normal de embarque, preenchendo bilhete de passagem com identidade falsa e sem conferência do motorista de ônibus. Responsabilidade da empresa de transporte em indenizar os danos materiais e morais sofridos pelos passageiros. Sentença que se confirma⁶⁸.

É surpreendente que os Juizados Especiais Cíveis tenham até agora exibido quatro decisões favoráveis à responsabilização das empresas transportadoras, sem nenhuma decisão em sentido contrário. Na conclusão será oferecida uma hipótese explicativa, a ser testada em próximas pesquisas.

4 CONCLUSÕES

“How can we grasp an established institutional and ideological settlement in a manner that acknowledges its transformative possibilities, giving us power to make the future and freeing us from superstition about the present?”.

Roberto Mangabeira Unger⁶⁹

Duas questões distintas são abordadas nessas conclusões. A primeira refere-se à divergência jurisprudencial mapeada no extinto Tribunal de Alçada, e no atual Tribunal de Justiça, e entre

⁶⁷ Cf. **Revista dos Juizados Especiais**, v. I, 199, Rio: ADCOAS, p. 52.

⁶⁸ Recurso 010/98. Turma Recursal de Campos de Goytacazes. Decisão: por unanimidade. Relator: Juiz Carlos Azeredo de Araújo. Julgamento: 28.05.1998.

⁶⁹ UNGER, Roberto Mangabeira. **What should legal analysis become?** London: Verso, 1996, p. 1. Numa tradução livre: *“Como nós podemos compreender um acordo institucional e ideológico de uma maneira que reconheça suas possibilidades transformadoras, dando-nos poder para construir o futuro e livrando-nos da superstição sobre o presente?”*

ambos e os Juizados Especiais Cíveis. A segunda versa sobre o papel das ações indenizatórias face ao reconhecido **problema social** dos assaltos a passageiros de ônibus dentro de uma perspectiva de regulação jurídica da matéria.

4.1 **A divergência jurisprudencial: existe uma resposta judicial correta para a controvérsia?**

A divergência jurisprudencial evidenciada nesse artigo, nas seções 2 e 3, suscita a indagação seguinte: existe uma resposta judicial correta para a controvérsia encontrada? **O cerne da questão está na aplicação da doutrina que afirma que o “caso fortuito externo” se equipara a caso fortuito, e exonera a responsabilidade da empresa transportadora por assalto ou roubo a passageiros de ônibus.**

Este estudo tentou demonstrar que **esta doutrina não deve ser aplicada na situação atual do Rio de Janeiro no âmbito do transporte coletivo de ônibus.** Mais ainda, que as decisões que expressam o crescente repúdio dos juízes e desembargadores – do extinto Tribunal de Alçada, e atualmente do Tribunal de Justiça – a esse **formalismo doutrinário** constituem respostas juridicamente adequadas e razoáveis ao efetivo problema apresentado ao Judiciário.

O direito precisa ser interpretado e aplicado como um conjunto de normas orientadas por princípios jurídicos. A controvérsia focalizada neste estudo solicita uma análise sistemática que propicie **a reconstrução dessa área temática** – transporte coletivo – do ponto de vista da doutrina, principalmente, devido à crescente violência e criminalidade que põem em risco a integridade física e moral dos passageiros.

O valor fundamental que rege o nosso ordenamento jurídico é o da **dignidade humana**, alicerce do Estado Democrático de Direito. Amplo em suas repercussões, este valor se espraia através de princípios que estruturam as relações jurídicas a partir da Constituição. A inviolabilidade do direito à vida e a proteção constitucional à integridade física e moral do indivíduo têm amplas repercussões na conformação de todo o ordenamento jurídico. Direitos e deveres são previstos em inúmeros setores do ordenamento a partir do objetivo de prevenir riscos, reparar lesões e reprimir delitos às pessoas e seus bens.

A Constituição afirma como diretriz programática que a segurança pública é dever do Estado e, também, direito e responsabilidade de todos. As atividades e medidas tomadas nessa área visam à preservação da ordem pública e à incolumidade das pessoas e do patrimônio. Cabe à atividade do Estado através das polícias a missão preponderante na efetivação desses objetivos. Mas é previsto que os cidadãos participarão da manutenção e colaboração com as autoridades na prevenção e repressão de delitos. Sem esse esforço partilhado entre as autoridades e os cidadãos é inexecutável a ordem numa sociedade democrática.

Numa complexa sociedade de mercado, os espaços semi-públicos (como os “*shoppings*”, cinemas, caixas de saque eletrônico e outros) crescem e impõem novos desafios à regulação jurídica, especialmente quando a violência e a criminalidade estão atingindo freqüentemente esses espaços. O monopólio do controle da violência do Estado, nessas circunstâncias, deixa de ser exercido paulatinamente. É notável a partilha de responsabilidades na manutenção da segurança nesses espaços semipúblicos, através de seguranças particulares cujo contingente efetivo é várias vezes maior que o das forças de segurança pública. Esta tendência à partilha de responsabilidades na área de segurança pública também será estendida aos transportes coletivos, com o objetivo de assegurar a incolumidade dos usuários e de seus bens.

No entanto, a regulação jurídica específica desses espaços semipúblicos, e dos transportes coletivos que estão presentes na controvérsia jurisprudencial, ainda precisa ser feita. Enquanto não for, uma parte dos problemas sociais que emergem nesses espaços terá que ser solucionada pelo Judiciário. Este é o momento em que “casos difíceis” são apresentados aos juízes e desembargadores.

O problema ostensivo que se apresenta é a necessidade social de se repudiar – na controvérsia jurisprudencial em tela – uma doutrina (há excludente de responsabilidade da empresa transportadora quando ocorre “fortuito externo”, ou seja assalto) que não concretiza adequadamente os valores constitucionais. Para assegurar a incolumidade dos passageiros e de seus bens torna-se socialmente necessário que a empresa seja atuante, implementando medidas de segurança, devido à previsibilidade dos assaltos e roubos. Esta exigência social que vem sendo indicada pelos juízes e de-

sembargadores nas decisões examinadas é constitucionalmente legítima e não vulnera a lei. Há, inclusive, recente respaldo de duas importantes decisões, por unanimidade, do Superior Tribunal de Justiça⁷⁰ que firmam posição, em dois casos em que se discute diretamente – na fundamentação do recurso e na decisão do Tribunal –, a aplicação da doutrina da excludente do “fortuito externo” da responsabilidade civil da empresa transportadora. Eis as duas ementas:

Responsabilidade civil. Transporte coletivo. Assalto. Responsabilidade da empresa transportadora.

O assalto a cobrador de ônibus não é fato imprevisível nem alheio ao transporte coletivo, em zona de freqüentes roubos, razão pela qual não vulnera a lei a decisão que impõe à empresa a prova da excludente da responsabilidade pela morte de um passageiro.

Precedente desta Quarta Turma (**Resp. 50.129/RJ, Rel.: Ministro Torreão Braz**).

Recurso exclusivamente pela alínea a não conhecido⁷¹.

Responsabilidade civil. Transporte coletivo. Assalto. Responsabilidade da empresa transportadora.

Responde pelo resultado danoso a empresa cujo motorista pratica a ação em estado de necessidade, sob coação do assaltante, deixando a porta aberta do veículo que mantém em movimento, do que decorre a queda do passageiro.

Precedentes.

Recurso não conhecido⁷².

Em síntese, na divergência jurisprudencial sobre a responsabilidade civil do transportador, por danos resultantes de crimes

⁷⁰ As duas decisões foram publicadas no D.J. no mês de fevereiro de 2000.

⁷¹ Recurso Especial 175.794-SP. Rel.: Min. Rel.: Min. Ruy Rosado de Aguiar. Decisão: por unanimidade. Recte Empresa de Transportes Andorinha S/A Recdo.: Maria Eugênia Zagato. J. em 05.11.1998.

⁷² Recurso Especial 234.263 – Rio de Janeiro (1999/0092711-7). Relator: Min. Ruy Rosado de Aguiar. Decisão: por unanimidade. Recte: Transportes Santo Antonio Ltda. Recdo. Luiz Henrique Lopes da Silva. J. em 02.12.1999.

praticados no interior dos veículos, encontram-se os elementos seguintes. Primeiro, o encaminhamento e processamento de problemas e conflitos sociais – que ainda não foram regulamentados adequadamente por lei – para o Judiciário. Face a esse desafio, os juízes e desembargadores são chamados a reavaliar modelos jurídicos legais e modelos jurisdicionais ⁷³ recebidos, e investir em esforços de crítica e superação da doutrina dominante que não responde mais adequadamente às circunstâncias e fatos sociais. Nas divergências interpretativas sobre esses “casos difíceis” se revelam as controvérsias sociais sobre concretização de valores fundamentais, e se descobre o viés redistributivo da reparação, ou não, dos danos causados. A alforria do transportador de sua obrigação de indenizar, através da aplicação mecânica da doutrina do “fortuito externo”, gera um **dano injusto e não ressarcido**, por um lado, e uma exoneração da responsabilidade em um empreendimento gerador de riscos e eventuais ônus para o usuário e, por outro lado, somente proveito para o empresário.

Segundo, nessas controvérsias judiciais evidencia-se o **problema institucional latente** na discussão política: a **juridificação** das relações sociais está sendo efetivada pelo Judiciário, ao invés de pelo Legislativo e pelo Executivo.

Terceiro, o estudo crítico realizado aponta para a adequação constitucional do paradigma jurisprudencial que vem sendo construído, pela corrente ainda minoritária de desembargadores no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Este grupo se filia à doutrina que inclui o assalto a passageiro de ônibus entre os casos de “fortuito interno”, que é risco inerente à atividade do transportador, devido à sua enorme frequência, fato este que retirou sua imprevisibilidade.

Quarto, que a responsabilidade da empresa transportadora é objetiva, e regida pelo risco proveito. Não se discute, portanto, se o seu preposto age com culpa.

Quinto, compete ao Estado a tarefa preponderante de preservar a integridade física e moral dos cidadãos. Mas isto não exo-

⁷³ A respeito dessas expressões ler: REALE, Miguel. **Fontes e modelos do direito: para um novo paradigma hermenêutico**. São Paulo: Editora Saraiva, 1994, p. 68-72.

nera o fornecedor de serviços, como o transporte coletivo de ônibus, de adotar medidas preventivas de preservação de risco.

4.2 O papel das ações indenizatórias na regulação jurídica

Apesar dos avanços recentes nas decisões do Tribunal de Justiça, se impõe reconhecer que a prática judicial dominante é de exonerar inteiramente a empresa transportadora de indenizações nos casos de assaltos a passageiros. A mudança jurisprudencial e doutrinária é por demais lenta para responder, em tempo socialmente, adequado aos reclamos de redirecionamento regulatório na matéria. De fato, através da **doutrina do “fortuito externo”**, a prática judicial assegura a imunidade das poderosas empresas transportadoras à pressão por mudança até mesmo em estabelecimento de medidas de segurança. Este direito aplicado, de caráter corporativo-empresarial, não será rapidamente repudiado pelo próprio Judiciário que lentamente o ajudou a se consolidar.

É nesse contexto histórico que se indaga: qual o papel das ações indenizatórias na regulação jurídica?

A responsabilidade civil é parte do direito privado. A regulação, a fiscalização e a supervisão do transporte coletivo com o objetivo de reduzir danos são do âmbito do direito público. Como se pode relacionar ambos num Estado Regulamentador em que se reconhece como problema social a falta de regulação de espaços quase-públicos?

O ponto de partida está no reconhecimento de que tanto ações cíveis de ressarcimento de danos quanto a legislação têm efeitos regulatórios. As ações indenizatórias regulam conduta indireta, e comumente, através do ônus financeiro da condenação. De maneira similar, a legislação pode regular a conduta, por um lado, ao estabelecer padrões e diretrizes, e por outro, através de multas, subsídios, e demais controles administrativos. As diferenças mais significativas estão, no entanto, em outra esfera: procedimentos de resolução de conflitos. A regulação administrativa usa fiscais para decidir os casos que estão previstos em regras genéricas; usa procedimentos técnicos – não judiciais – para avaliar informações; tenta evitar que o dano ocorra, ao invés de reparar o dano causado. O Judiciário trata cada ação indenizatória como um caso individual; e

devido à multiplicidade das lides, possibilita a desigualdade de indenizações, a qual tende a ser minimizada nas multas administrativas. Em resumo, as diferenças principais referem-se a quem decide, quando, com que informação, de acordo com que procedimento, e com que alcance. Em tese, um esquema regulatório adequado pode usar as ações indenizatórias com um complemento a mecanismos de fiscalização administrativa. As ações constituiriam fundamentalmente um sistema de compensação movido pelas demandas dos particulares através do Judiciário.

Os problemas na regulação jurídica dos transportes coletivos (e talvez de outros espaços quase-públicos) são, pelo menos, dois. Primeiro, os mecanismos de controle e fiscalização administrativa são ineficazes ou inexistentes. Segundo, ações indenizatórias não têm impacto agregado suficiente para resultar num controle efetivo sobre as atividades e espaços. Isto ocorre devido às tendências doutrinárias e jurisprudenciais que não incorporaram apropriadamente **a dimensão constitucional de ética social e de interesse público na reparação de danos.**

Enfim, é indispensável se abrir um debate amplo sobre o que já se constitui como controvérsia nos Tribunais e nos Juizados. Numa época em que a política se contraiu, e se dissimula em controvérsias envoltas em discursos profissionais, cabe aos juristas se engajarem como assistentes técnicos do cidadão. Uma de suas tarefas mais importantes é a de repolitizar os novos riscos sociais – para que a controvérsia se abra ao debate público no qual os interesses corporativo-empresariais talvez não prevaleçam mais.