

Corda rompe no lado mais fraco, diz juiz ao condenar maquinista no Rio

Um maquinista e um controlador, envolvidos em uma colisão de dois trens em Austin, na região metropolitana do Rio, há quase quatro anos, foram condenados. Na [sentença](#), o juiz Marcos Peixoto, da 2ª Vara Criminal de Nova Iguaçu, criticou, duramente, quem considera os principais culpados pelo acidente: o Estado do Rio e a Supervia, concessionária de transporte ferroviário. Maquinista e controlador, condenados a dois anos de detenção, vão recorrer em liberdade. O acidente causou a morte de oito pessoas.

O Ministério Público denunciou o controlador operacional dos trens e um dos maquinistas por homicídio culposo e lesão corporal. De acordo com a acusação, o controlador determinou que o maquinista, que fazia testes com o trem que conduzia, mudasse de uma linha para a outra sem observar os devidos cuidados com a segurança. O maquinista, por sua vez, foi acusado de conduzir o trem a 85 km/h, quando a velocidade permitida é de 60 km/h.

“É necessário ressaltar que, na verdade, o presente processo apresenta (e representa), de maneira límpida, duas das mais dolorosas facetas do Direito Penal, quais sejam, a personalização de vícios sistêmicos e a criminalização dos estratos menos favorecidos da sociedade”, escreveu o juiz.

Ele explicou que essa “personalização” acontece quando a Justiça Criminal é acionada para “punir indivíduos que nada mais são do que uma mera engrenagem, parte mínima e quase insignificante de um grande vício que acomete o sistema social como um todo”.

Na decisão, o juiz Marcos Peixoto chamou a atenção para uma resolução editada sete anos antes do acidente pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (Asep-RJ), que foi extinta, sendo substituída pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp). A resolução, transcrita na íntegra pelo juiz da 2ª Vara Criminal, foi editada após vários acidentes terem acontecido, alguns resultando na morte de passageiros.

No texto, a então agência reguladora listou uma série de recomendações para a Supervia, concessionária responsável pelos trens na região metropolitana do Rio, entre elas o treinamento dos funcionários. A Asep-RJ também determinou que a Supervia instalasse em toda frota de trens um dispositivo de segurança automatizado.

“A implantação de um dispositivo que impediria o acidente analisado nestes autos, adotado nos mais modernos sistemas ferroviários do mundo, não é feita pela empresa, apesar de exigida pelo Estado que concedeu o serviço, que a seu turno não fiscaliza e exige a observância de sua determinação”, escreveu o juiz.

“E o sistema, absoluta e patentemente falho, inepto, continua exatamente como antes, em plena operação: praticamente intocado”, continua. Para o juiz, “mais uma vez a corda rompeu no lado mais

fraco”.

Após fazer uma análise do contexto em que o acidente próximo à estação de Austin aconteceu, o juiz diz que, em matéria penal, “culpas não se compensam ou excluem reciprocamente (exceção feita às hipóteses de culpa exclusiva da vítima o que, à toda evidência, não é o caso)”. Peixoto passa a analisar se maquinista, que tinha mais de 20 anos de profissão, e controlador, com 12 anos de serviço, contribuíram de forma culposa pelas oito mortes e lesões em 85 pessoas.

“É mister lembrar – ainda que pareça um truísmo – que errar é inerente à própria condição humana”, diz. O juiz também menciona o jurista Heleno Fragoso, que escreveu sobre o fato de que todos estão sujeitos a riscos e que, por outro lado, eles são limitados por meio da observância de normas.

O controlador, observou o juiz na decisão, não obedeceu as regras quanto aos sinais que devem ser dados às composições. Ao fazer isso, não impediu que o trem, operado pelo maquinista que também foi acusado criminalmente, fosse em direção ao outro trem.

“A conduta adotada foi completamente irregular e infringiu a determinação de uma Instrução de Serviço – não era facultado ao controlador avaliar a necessidade ou não da adoção deste procedimento. Certamente o acidente não teria ocorrido se a Instrução de Serviço – de pleno conhecimento dos controladores – fosse adotada”, diz o laudo, citado pelo juiz.

Já o maquinista do trem que se chocou com o outro em Austin também foi condenado. O juiz não considerou a denúncia em relação à velocidade do trem conduzido pelo maquinista, já que não se pode afirmar que foi devido ao excesso de velocidade que os trens se chocaram.

Entretanto, considerou o juiz, o maquinista contribuiu com o acidente ao deixar de observar os sinais de alerta e de parada obrigatória acionados no trecho onde trafegava. Para Peixoto, houve imperícia e negligência.

“‘Viver é muito perigoso’, já disse nada menos que Guimarães Rosa, na obra prima literária *Grande Sertão: Veredas*”, diz o juiz. Quem opera o sistema ferroviário, continua, “lida com vidas, milhares a cada dia, milhões por mês. Suas atividades dispõem de alto grau de risco, tolerado posto que indispensável à vida contemporânea”.

O Direito, diz, criou o princípio da confiança, ou seja, se os riscos terão de ser tolerados, a tolerância parte do pressuposto de que todos observarão um comportamento que atente ao dever objetivo de cuidado.

“Os réus – assim como o Estado do Rio de Janeiro e a empresa Super-via – romperam com o princípio da confiança, gerando uma sucessão de inobservâncias a deveres objetivos de cuidados que, de forma colateral, numa concorrência de culpas, redundaram no gravíssimo acidente”, afirma.

Clique [aqui](#) para ler a decisão.

Date Created

26/04/2011
