



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

2ª VARA CRIMINAL DA COMARCA DE NOVA IGUAÇU

Processo nº 0048121-96.2007.8.19.0038

SENTENÇA

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro ofereceu denúncia em face de **Edson Assumpção Filho e Norival Ribeiro do Nascimento**, imputando-lhes a prática das condutas tipificadas nos artigos 121, § 3º/c § 4º 1ª parte (oito vezes), e 129, § 6º e § 7º (oitenta e cinco vezes), na forma do artigo 70, todos do Código Penal, narrando os seguintes fatos:

*N*o dia 30 de agosto de 2007, por volta de 16:10 h nas proximidades da dades da estação ferroviária de Austin, nesta comarca, o 1º DENUNCIADO, que exercia a função de Controlador Operacional, inobservando dever objetivo de cuidado, determinou que o maquinista que operava a composição WP-908 mudasse da linha 2 para a linha 1 colocando-a em rota de colisão com a composição UP-171, sem tomar as devidas cautelas pertinentes à segurança dos passageiros, dando causa, à colisão entre as composições que culminou com as lesões descritas nos AECs que por sua natureza e sede foram a causa eficiente da morte de oito vítimas e com as lesões descritas nos AECDs que por sua natureza e sede ofenderam a integridade corporal de oitenta e cinco vítimas.

Consta do presente inquérito que o 1º Denunciado exercia a função de controlador no CCO (Centro de Controle Operacional) da Supervia, no momento da colisão das duas composições ferroviárias. Na ocasião do acidente, constatou-se que o 1º Denunciado determinou que a composição WP-908, que realizava teste naquele percurso, efetuasse manobra de mudança de linha, colocando-a em rota de colisão com a outra composição ferroviária, a UP-171, conduzida pelo 2º Denunciado, que perfazia trajeto contrário. Tal manobra foi considerada excepcional, devido ao fato de tratar-se de dia útil, com grande movimentação de composições. Não obstante a negligência exposta, o Denunciado, deixando de atender a disciplina da instrução de serviço, deixou de acionar o sinal luminoso (vermelho), para que a composição ferroviária conduzida pelo 2º Denunciado não seguisse viagem, aguardando na estação ferroviária anterior (Austin), até que a manobra fosse completamente realizada, desobstruindo a linha pela qual seguia outra composição.

No dia 30 de agosto de 2007, por volta de 16:10h, nas proximidades da estação ferroviária de Austin, nesta Comarca, o 2º DENUNCIADO, que exercia a função de maquinista da composição UP 171, inobservando dever objetivo de cuidado, trafegava com a velocidade de 85KM/h no trecho em que a velocidade máxima permitida era de 60 Km/h e ainda deixou de observar os sinais de alerta e de parada obrigatória acionados no referido trecho, dando causa à colisão entre as composições que culminou com as lesões descritas nos AECs que por sua natureza e sede foram a causa eficiente da morte de oito vítimas e com as lesões descritas nos AECDs que por sua natureza e sede ofenderam a integridade corporal de oitenta e cinco vítimas.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Consta do presente inquérito que o 2º Denunciado exercia a função de maquinista da Supervia, e no momento da colisão, conduzia a composição ferroviária em velocidade superior àquela indicada para o trecho. Ademais, o 2º Denunciado deixou de atender ao sinal luminoso (amarelo), para que diminuísse a velocidade e aguardasse o sinal vermelho. Ao contrário, o 2º Denunciado imprimiu maior velocidade à composição, a fim de avançar o sinal vermelho e, à proximadamente 180 metros anteriores ao ponto de colisão, avistou a outra composição ferroviária efetuando a referida manobra, entretanto, pela velocidade empregada, não era possível acionar o sistema de frenagem a tempo para evitar a colisão.

O crime resultou da inobservância de regra técnica de profissão, eis que os denunciados desatenderam regras técnicas de segurança, deixando de observar a disciplina da instrução de serviço 012-DIOPE/2005 e as velocidades indicadas nas placas de sinalização ao longo da ferrovia para a condução das composições.

A denúncia foi regularmente recebida por este Juízo em 25/10/2007, tendo se respaldado nos autos de Inquérito de fls. 2g/580, acompanhado de 02 apensos (contendo os Anexos 1 ao 55 e 56 ao 58 da Apuração de Causas de Acidente pela Supervia) onde consta de mais relevante o Registro de Ocorrência Aditado de fls. 03/24, o Registro de Ocorrência de fls. 25/30, as Guias de Remoção de fls. 31/39, 381, 386, 391, 396 os Termos de Declarações de fls. 41/131, 134/160, 331/344, 346/354, e 500/501, a representação em face da Supervia às fls. 132/133, Autos de Reconhecimento de Pessoa às fls. 161 e 162, ofício do Hospital Geral de Nova Iguaçu às fls. 310, Certidões de Óbito de fls. 311, 314, e 317, declaração de atendimento em Unidade de Saúde de fls. 320, Boletim de Emergência de fls. 321/330, Regulamento Operacional da Supervia de fls. 357/368, Autos de Exame Cadavérico de fls. 369, 371, 373, 377, 382, 387, 392 e 397, Termos de Reconhecimento e Identificação de Cadáver de fls. 370, 372, 374, 380, 385, 390, 395 e 398, Laudos de Exame Necropapiloscópicos às fls. 403/410, Autos de Exame de Corpo de Delito às fls. 411/432, denúncias através de ofícios formulados pelo Sindicato dos Trabalhadores e Empresas Ferroviárias da Zona da Central do Brasil às fls. 433/435 e 439/441, aditamento ao Registro de Ocorrência às fls. 444 acompanhado de documentos às fls. 445/452, Laudo de Exame em Local de Acidente Ferroviário às fls. 457/499, RO Aditado às fls. 505/528, cópia do relatório da Comissão de Apuração do acidente às fls. 537/572.

Decisão de recebimento da denúncia às fls. 582, sendo determinada a formação de autos em apartado relativos à apuração das causas do acidente de trem elaborada pela Supervia, cuja determinação foi cumprida conforme certidão de fls. 587, sendo juntados por linha ao presente feito.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Autos de Exame de Corpo de Delito às fls. 590/606, 618/620, 623/631, 658/662, 676, 719, 813, 902, 903e 983.

Auto de Exame Cadavérico às fls. 607/608.

FACs do réu Edson às fls. 613/614 e 649/651.

Cópias dos Boletins de Emergência Médica às fls. 632/634, 635/641, 642/646, 788/789, 791 e 1139/1140.

Cópias de Termos de Declarações às fls. 654/657 e 667/668.

Interrogatórios de Norival às fls. 671/674 e de Edson às fls. 684/686.

Defesas Prévias dos réus às fls. 678 e 689/691.

FACs do réu Norival às fls. 708/711 e 727/730.

Oitivas de testemunhas arroladas pela acusação às fls. 734/738, pleiteando a defesa de Edson a juntada de documentos às fls. 740/765.

Manifestação da defesa do réu Norival às fls. 771/773.

Juntada de documentos pela Supervia às fls. 774/782.

Oitivas de outras testemunhas arroladas pela acusação através de CP às fls. 808/811, 828/831, 845/846, 895/896, 913/914 e 967/968.

Manifestação Ministerial requerendo a oitiva de testemunha do Juízo às fls. 849, acompanhado de termo de depoimento às fls. 850.

Oitiva de testemunha do Juízo às fls. 883.

Registro de Ocorrência Aditado às fls. 921/946, acompanhado dos documentos de fls. 947/948.

Despacho às fls. 973 mantendo o processamento do feito sob o rito antigo, não obstante o advento da Lei 11719/08, por entender o Juízo ser mais benéfico aos réus e considerando que grande parte da instrução já se processara sob aquele rito.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Oitivas de testemunhas arroladas pelas defesas às fls. 997/998, 1019, 1032/1034, 1060/1061, 1073/1080 e 1083/1087.

Requerimento de Juntada de documentos formulado pela defesa de Norival às fls. 1090/1125.

Depoimento de testemunha defensiva às fls. 1149, informando as defesas na ocasião desta audiência não haver mais prova oral a produzir, determinando-se a abertura de vista às partes em diligências, tudo conforme assentada de fls. 1148.

Juntada de documentos às fls. 1150/1152.

Manifestações das partes em diligências às fls. 1153, 1165/1166 e 1167 dos autos.

Cópia do relatório cronológico do trajeto feito pela composição prefixo UP 171 às fls. 1172/1180.

Alegações Finais do Ministério Público às fls. 1190/1205, requerendo a parcial procedência do pedido para a condenação dos réus como incurso nas penas do artigo 121, § 3º c/c § 4º, 1ª parte (oito vezes), e artigo 129, § 6º e § 7º (trinta e oito vezes), na forma do artigo 70, todos do Código Penal.

Alegações Finais pela defesa do réu Norival às fls. 1207/1216, e pela defesa de Edson às fls. 1218/1232 pugnando pela improcedência do pedido com a consequente absolvição dos defendidos.

É, em síntese, o relatório. **DECIDO.**

Há, sem dúvida alguma, dois grandes e *principais* culpados pelo trágico desastre retratado nestes autos, e não são eles os réus, mas sim **o Estado do Rio de Janeiro e a Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S.A.**, conforme será detidamente demonstrado mais à frente.

Antes disso 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.

A personalização se dá quando a Justiça Criminal é deflagrada para punir indivíduos que nada mais são do que uma mera engrenagem, parte mínima



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

e quase insignificante de um grande vício que acomete o sistema social como um todo. Tal diuturnamente é apresentado aos operadores do direito nas Varas Criminais através, por exemplo, das centenas e milhares de denúncias ofertadas a cada mês contra os chamados “aviõezinhos”, “fogueteiros”, “mulas” ou “soldados” do tráfico de drogas, como se tal providência fosse capaz de fazer ao menos um mero arranhão na grande estrutura transnacional dos megatraficantes, ou fosse relevante para a desestruturação destas organizações criminosas quando, bem sabemos, somente se insiste na inócua punição de peças de reposição de um organismo sequer minimamente afetado pela Justiça Criminal já que os verdadeiros e importantes traficantes de drogas não estão na Chatuba ou no Complexo do Alemão mas, muito provavelmente, na Vieira Souto e nos Jardins Paulistas – onde jamais são procurados – aí se encontrando, a seu turno, justamente outra das mazelas do Direito Penal, i.e., a criminalização dos pobres.

Para se dar uma “satisfação à sociedade”, pune-se centenas, milhares de cidadãos marginalizados envolvidos com o tráfico, gerando com isso a impressão de que “a polícia está agindo”, de que a “justiça está atuando” e de que “o Executivo está fazendo sua parte” – afinal, as “comunidades tal e qual foram ‘pacificadas’” e etc. – enquanto o tráfico, entendido como megaestrutura que impregna as mais altas esferas do sistema, continua firme e forte. Em suma: personaliza-se um vício sistêmico prendendo e punindo os pobres – que, com isso, ficam, nas palavras de Nilo Batista, punidos e mal pagos, enquanto os megatraficantes ficam cada vez mais ricos e impunes.

No presente feito, conforme coloquialmente se costuma dizer, mais uma vez a corda rompeu no lado mais fraco.

Vejam: aos 07 de fevereiro de 2000 (ou seja, há mais de onze anos atrás, e mais de sete anos antes do acidente aqui analisado) foi editada pela autarquia então denominada Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (ASEP-RJ, extinta no dia 25 de junho de 2005, por força da Lei Estadual 4.555/2005, que criou a AGETRANSP - Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro) a **Resolução ASEP nº 6**, que “*dispõe sobre dispositivos de segurança e dá outras providências*”, a qual merece integral transcrição¹, tal a sua relevância para a compreensão dos fatos:

¹ Às fls. 436 dos autos há reprodução do D.O.E.R.J. de 16 de fevereiro onde consta a citada Resolução com diferenças na redação dos *consideranda*, sendo que a aqui transcrita foi consultada na Internet no sítio http://www.agenersa.rj.gov.br/agenersa_site/documentos/legislacoes/RESOLUCAO%20ASEP-RJ%20006-2000.pdf, aos 26 de março de 2011;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

O Conselheiro-Presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro-ASEP/RJ, no uso de suas atribuições legais e regimentais e,

Considerando a gravidade do acidente ocorrido, por volta das 19 horas do dia 06.02.2000, quando um choque entre dois trens da Supervia, em Santa Cruz, no qual diversos passageiros ficaram feridos, alguns em estado grave, tendo ocorrido, inclusive, o falecimento de uma criança de quatro anos;

Considerando que, em 10.01.2000, ocorreu um acidente com choque frontal de duas composições ferroviárias, na Estação de São Cristóvão, embora sem vítimas fatais, não tendo sido, ainda, possível uma tomada de decisão por esta ASEP-RJ;

Considerando que, em apenas dezesseis meses de concessão, já ocorreram inúmeros acidentes com composições da Supervia;

Considerando que a Supervia emitiu neste dia 07.02.2000, e esta Agência recebeu na mesma data, a carta nº 013-00/DRI, informando sobre o acidente;

Considerando que, através da Lei Estadual nº 2686, de 13.02.1997, foi outorgado à ASEP-RJ, o poder regulatório nas suas três vertentes, que são, o acompanhamento, o controle e a fiscalização das permissões e concessões de serviços públicos, nos quais o Estado figure, por disposição legal ou pactual, como o Poder Concedente ou Permitente;

Considerando as recomendações feitas pela Comissão de Apuração, quando da ocorrência do acidente de 10 de janeiro de 2000;

Considerando que a ASEP-RJ, como órgão Autárquico, fiscaliza os serviços concedidos pelo Estado, e exerce o Poder de Polícia em sua plenitude;

Considerando que os atos do Conselho-Diretor da ASEP-RJ, gozam da presunção de legitimidade, eis que buscam, sempre, responder à exigência de celeridade e segurança das atividades dos serviços concedidos;

Considerando que esta Agência Reguladora, diante dos fatos existentes, tem que tomar as devidas providências,

RESOLVE:

Art.1º. Recomendar que a Concessionária SUPERVIA reavalie, de imediato, todo o treinamento ministrado ao pessoal envolvido na operação ferroviária (operadores do Centro de Controle Operacional CCO, maquinista, operadores de sinalização de campo-equipe de manutenção, operadores de cabinas locais etc.) sobretudo no que se refere aos procedimentos de segurança operacionais e aos meios de comunicação utilizados pelo pessoal envolvido neste processo.

Art.2º. Determinar que:

I. sejam destacados, em todos os terminais de chegada e partida de trens, fiscais e/ou supervisores de tração, com o objetivo de informar aos maquinistas as interrupções de manutenção e obras, bem como



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

problemas generalizados e/ou eventuais que possam interferir na operação dos trens. (aplicação imediata)

II. a Concessionária SUPERVIA implante um procedimento operacional para os controladores/operadores de movimento de trens, no sentido de proteger um cruzamento com dois sinais de proteção fechados quando ocorrerem circulações de dois trens na mesma linha e em sentidos opostos para o cruzamento de ambas as composições ou mesmo somente de uma delas. (aplicação imediata)

III. a Concessionária SUPERVIA proponha um Regulamento Geral de Operação - RGO atualizado e adaptado às condições operacionais em vigor, para operar, em até 60 dias, a partir desta data, e ainda o submeta, a priori, à apreciação desta Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro-ASEP/RJ, num prazo máximo de 45 dias.

IV. a Concessionária SUPERVIA instale, em toda sua frota de trens um dispositivo de segurança automatizado, do tipo ATS², com prazo de 180 dias para o início do processo de sua implantação.

V. no prazo máximo de 180 dias, a contar da presente data, se a instalação do dispositivo de segurança – ATS – na frota de trens da SUPERVIA não tiver ainda o seu processo de implantação iniciado, a circulação de trens, na mesma linha e em sentidos opostos ficará suspensa até o início da implantação do referido dispositivo.

Art.3º. A ASEP-RJ, com o apoio técnico da FLUMITRENS, promoverá inspeções periódicas, com vistas ao cumprimento das determinações e recomendação ora mencionadas.

Art.4º. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, com efeitos a partir de 07 de fevereiro de 2000.

Ocorre que tal determinação, de um lado, foi simplesmente desprezada pela Supervia (v. fls. 433/434, 763, 845/846, 1032 e 1151)³ e, de outro, não consta nos autos que tenha sido objeto de fiscalização ou execução pela autarquia do Estado do Rio de Janeiro responsável para tanto – outrora a ASEP e hoje a AGETRANSP.

² ATS é a sigla de *Automatic Train Stopping* ou Parada de Trens Automática (um dos subsistemas do ATC – *Automatic Train Control* ou Controle Automático de Trens), dispositivo de segurança usado nos mais modernos sistemas ferroviários do mundo que determina uma parada de emergência diante de um avanço de sinal, ou se uma composição ultrapassar o limite de velocidade excessivamente, ou se aproximar em demasia do trem à frente;

³ A testemunha Mauro de Almeida Caldeiras informa que “*não há na supervia operando um sistema de proteção contra falha humana que bloqueasse composição na iminência de sofrer (sic) algum acidente em virtude de falha humana; que na verdade referido sistema foi iniciado na década de 80, no ramal de Leopoldina, sendo que o sistema apresentou várias falhas causando inúmeros atrasos; que assim, decidiram retirar (sic) o sistema para aperfeiçoá-lo sendo que o mesmo nunca mais voltou a ser implantado; que a ASEP, órgão regulador, chegou a fixar um prazo para que a Supervia reimplantasse tal sistema, o que nunca foi feito; que na época da privatização a Supervia também se comprometeu a replantar o sistema em curto espaço de tempo, o que também não foi feito*” (fls. 845/846);



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Ou seja, a implantação de um dispositivo que **impediria o acidente analisado nestes autos**⁴, 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 – mas os *exclusivos* responsáveis pelo acidente, segundo o Ministério Público, são os dois réus!

Como dito: mais uma vez personaliza-se uma vício sistêmico e criminaliza-se os mais pobres. Os ilustres senhores Presidente e Conselheiros da agência reguladora estatal assim como seus subordinados diretos não cumprem seus deveres e as normas que eles próprios editam; o Presidente e os Diretores da empresa concessionária não cumprem suas obrigações ditadas em Resolução pelo órgão fiscalizador. Mas estes não são sequer perturbados em suas confortáveis residências. Após mais uma tragédia, agora com quase uma dezena de mortos e uma centena de feridos, os únicos acusados são o maquinista e o controlador...

E o sistema, absoluta e patentemente falho, inepto, continua exatamente como dantes, em plena operação: praticamente **intocado**.⁵

A ASEP-RJ fazia de conta que fiscalizava. A Supervia fazia de conta que se preocupava com as normas de segurança editadas pela ASEP-RJ. Tal vício sistêmico perdurou ao menos até o acidente ocorrido aos 20 de agosto de 2007, analisado nestes autos – e, ao que tudo indica (v.g. fls. 1118, 1150 e 1152), persiste ainda hoje. Ou seja, as pessoas jurídicas de direito público e de direito privado aqui citadas protagonizam sucessivos atos comissivos e omissivos negligenciando a segurança do tráfego ferroviário no Estado do Rio de Janeiro. Mas a culpa, repita-se, é do maquinista e do controlador!

Esta é, assim, a **crônica de várias futuras tragédias já de antemão anunciadas**: graças sobretudo à Supervia – que adota a negligência como verdadeira política empresarial⁶ altamente lucrativa face à economia que faz não ad-

⁴ Assim como evitaria tantos outros ocorridos nos trilhos da Supervia, como aqueles citados na própria Resolução e ainda os que, tendo ocorrido depois, constam mencionados em diversas notícias jornalísticas acostadas ao feito – v.g. fls. 1118, 1150, dentre as quais sobressai a do tragicômico “Trem Fantasma”, às fls. 1152, quando o sistema de segurança implantado e gerido pela Supervia, ainda hoje sem o ATS, permitiu que um trem cheio de passageiros – que por mera sorte não se lesionaram – percorresse, em janeiro de 2010, desenvolvendo mais de 100Km/h, quatro estações sem maquinista!

⁵ V. o testemunho de fls. 845/846; a única alteração feita por conta do acidente, segundo consta do feito, está citada no depoimento de fls. 1032/1033, quando alega que houve meramente “*uma mudança no trecho, pois no local onde era permitida a mudança de via, não é mais*”;

⁶ “*Acontecimentos como as pragas, a fome, os desastres naturais, podem ser diferenciados dos riscos derivados das megatecnologias, substancialmente, por não se encontrarem lastreados em decisões. Os novos riscos presumem decisões industriais, especificamente, decisões que têm seu foco em vantagens e*



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

quirindo e instalando equipamentos de segurança modernos e eficazes – outras inúmeras e tristes mortes e lesões graves e gravíssimas de cidadãos inocentes (como aqueles horrendamente retratados às fls. 476/482) fatalmente ocorrerão na grade ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Resta saber quem serão os próximos funcionários (ou melhor diríamos “bodes expiatórios”?) denunciados pelo Ministério Público – se é que sobreviverão aos futuros acidentes para serem apresentados à justiça.⁷

Insista-se portanto: **é mais que evidente que os principais culpados pelo trágico e previsível desastre apurado nestes autos são o Estado do Rio de Janeiro** – que concede serviços e os deixa ao Deus dará, relegando os usuários praticamente à própria sorte, por vezes sendo (literalmente) açoitados às portas das composições ferroviárias que transitam em péssimo estado e em absoluta insegurança, editando normas que são simplesmente desconsideradas e tratadas pelos destinatários como se não existissem, sem que se tomem providências concretas e efetivas a respeito – **e a Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S.A.** – que, como toda a “boa empresa” deste malfadado terceiro mundo aonde ainda impera o capitalismo selvagem agora transvestido de globalizado, vê os lucros abusivos como objetivo principal ainda que em detrimento da segurança dos consumidores e trabalhadores, enquanto as empresas mais modernas enxergam pela outra via: oferecem melhores serviços para atrair maior lucro através da captação de mais clientela, e boas condições de trabalho para maior satisfação e produtividade de seus funcionários.⁸

Ocorre que em matéria penal é assente que 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), pelo que *se impõe apurar* se os réus de fato contribuíram culposamente para as mortes e lesões descritas na inicial acusatória, ou seja, se **face à não instalação do sistema ATS por desídia do Estado e da Supervia**, suas ações e/ou omissões **também** contribuíram para a tragédia, e se as mesmas podem ser tomadas como infrações ao dever objetivo de cuidado exigível no contexto de suas atividades laborativas no momento do acidente, já que a autoria é fator incontroverso nos autos, i.e., não há dúvida ou discussão quanto a que Edson e Norival estavam diretamente envolvidos, no exercí-

oportunidades, baseadas em critérios de utilidade” (MACHADO, Marta Rodriguez de Assis, *Sociedade do Risco e Direito Penal*, IBCCRIM, São Paulo, 1ª edição, pág. 52);

⁷ Cabe salientar que a Supervia, em determinada passagem dos autos, chega a expressar sua incredulidade, pela voz de um preposto, quanto a encontrar-se ainda vivo o maquinista Edson após o acidente, insistindo absurdamente em perguntar-lhe de que maneira conseguiu sobreviver, como se tal não fosse concebível– v. fls. 12/13 do Apenso;

⁸ Neste sentido, leia-se o excelente artigo do Promotor de Justiça Rodrigo Terra, acostado às fls. 1125 destes autos, tratando exatamente da empresa Supervia, de seus péssimos serviços à custa de altas tarifas, e do acidente em questão;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

cio de suas funções, com as composições ferroviárias que se chocaram na ocasião descrita na denúncia, o primeiro como controlador que comandou e autorizou a movimentação dos trens prefixos WP-908 e UP-171, e o segundo como maquinista do trem prefixo UP-171.⁹

Passo a fazê-lo.

Desde logo é mister lembrar – ainda que pareça um truísmo – que errar é inerente à própria condição humana.

Como afirma Thomas Krause¹⁰, na esteira de tudo o que foi dito até aqui, e ainda que tal *não* tenha sido considerado pela Supervia ao conceber e implantar um sistema preventivo de acidentes controlado quase que exclusivamente por seus trabalhadores, “*qualquer tentativa séria de melhorar o processo de segurança deve abordar o fato de que erros humanos no projeto, construção, operação, manutenção e administração de instalações são as causas primordiais de quase todas as deficiências de qualidade, perdas de produção e acidentes. Muito frequentemente, os gerentes acreditam que os trabalhadores podem ser selecionados, treinados e motivados a operar, de maneira apropriada, qualquer sistema. Sendo assim, eles acreditam que erros humanos são o resultado da falta de cuidado ou de estupidez; e que a única maneira através da qual podem reduzir os erros humanos é punindo as partes supostamente culpadas, quando os erros acontecem*” – notemos: isto **foi feito** pela Supervia: os réus foram demitidos –, quando em verdade “*os gerentes esclarecidos compreendem que trabalhadores descuidados ou não adequados ao trabalho representam somente uma pequena fração dos erros humanos em suas instalações. A maioria dos enganos é cometida pelos funcionários habilidosos, cuidadosos, produtivos, e de boas intenções. Mais que simplesmente culpar o indivíduo envolvido, os gerentes esclarecidos tentam identificar as causas essenciais do erro na situação de trabalho e implementam as ações corretivas apropriadas*” – notemos: isto **não foi feito** pela Supervia e, se errar é humano, “*perseverar no erro é diabólico*”.¹¹

⁹ Desde logo será excluída a hipótese de defeito em algum dos trens envolvidos no acidente, já que a extensa documentação acostadas às fls. 355/893 do Apenso demonstram que os TUEs (Trem Unidade Elétrica) 921 e 924 da composição UP-171 haviam recentemente (17 de agosto de 2007) passado por manutenções elétrica, mecânica, metalúrgica, pneumática e de frenagem sem apresentarem problemas relevantes, sendo reparadas as pequenas falhas constatadas;

¹⁰ Citado às fls. 760 pelo Auditor Fiscal do Trabalho José Fernando de Souza Bonfim, autor do excelente Relatório de Análise de Acidente de Trabalho acostado às fls. 750/765 destes autos, cuja integral leitura merece redobrada atenção;

¹¹ Ditado atribuído a São Bernardo;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Pois bem, “*o desenvolvimento da máquina na vida moderna*”, como nos ensina o saudoso jurista Heleno Cláudio Fragoso¹², “*criou uma larga variedade de riscos permitidos e socialmente úteis, que não podemos deixar de considerar ao aferir a violação do dever de cuidado*”. E continua: “*Realizamos normalmente e estamos normalmente expostos a atividades perigosas que, por assim dizer, ampliam a margem do risco aceitável. Em contrapartida, essas atividades perigosas apresentam-se geralmente limitadas e reguladas por um conjunto de normas impostas pela experiência e pela reflexão, destinadas a reduzir ao mínimo os riscos inevitáveis*”.

Assim é que aplicáveis ao caso concreto temos ao menos três conjuntos normativos infralegais: o Regulamento Operacional da Supervia (cujas regras mais estreitamente pertinentes ao fato encontram-se às fls. 358/363 dos autos principais e 64/66 do apenso), a Instrução de Serviço IS-001-DIOPE/2002 (fls. 364/368) e a Instrução de Serviço IS-012-DIOPE/2005 (fls. 72/75 do Apenso) – sendo **inaplicável** ao caso o Aviso da Supervia datado de 28/11/2007 acostado pela defesa às fls. 1228, não só porque *posterior* ao acidente, mas também porquanto excepciona sua aplicação às composições de prefixo W, como era uma das envolvidas no acidente, estatuinto claramente: “*...exceção feita aos trens prefixos W que, em qualquer caso, deverá ser mantida a distância de segurança de dois sinais comandados para o caso de cruzamento desses trens (W) com outros trens de qualquer formação*”.

Mas, **em resumo**, o que aconteceu no dia dos fatos de maneira concreta, sem adentrarmos por ora de modo minucioso ao exame dos autos? Neste ponto cabe transcrever passagem precisa do Laudo de Exame em Local de Acidente Ferroviário do ICCE¹³, quando às fls. 465 dispõe:

A colisão envolveu o trem prefixo UP-171 que partiu da Estação Central do Brasil com destino à Estação Japeri e o trem prefixo WP-908 que circulava da Estação Japeri para o Centro de Manutenção de Deodoro.

O trem prefixo UP-171 servia para o transporte de passageiros no roteiro comercial regular e circulava na hora do evento pela Linha 1. O mesmo era formado pelos TUEs (Trem Unidade Elétrico) 921 e

¹² FRAGOSO, Heleno Cláudio, *Lições de Direito Penal*, Forense, Rio de Janeiro, 10ª edição, pág. 232;

¹³ Trata-se de excelente laudo técnico, que contudo merece ao menos duas ressalvas pontuais: a primeira para admitir como verídica a sustentação defensiva de que foi ele elaborado enquanto faltavam nos autos a complementação ao documento de fls. 100/105 do Apenso, e a segunda para salientar que na penúltima linha de fls. 488 deve-se ler “(sentido descendente)” onde se lê “(sentido ascendente)”, fatores estes que, entretanto, não prejudicam a precisão, relevância e brilhantismo do Laudo, como se verá adiante em diversas passagens desta sentença;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

924 mais o total de oito carros assim designados: E-948, ER-1921, ER-921, E-921, E-1924, ER-1924, ER-924 e E-1928.

O trem prefixo WP-908 em virtude de reparos mecânicos com troca de equipamentos passava por uma inspeção técnica dinâmica (principalmente verificação de aceleração e frenagem). Após a inspeção circulava pela Linha 2 com destino ao Centro de Manutenção de Deodoro, tendo sido autorizado a circular pela Linha 1 e posteriormente a retornar para a Linha 2 (momento em que ocorreu a colisão). O mesmo era formado pelo TUE 521 – total de quatro carros assim designados: E-153, ER-1521, ER-521 e E-507.

Esta é uma descrição pontual e isenta do acontecido, cabendo aditar que o acidente ocorreu entre as estações Comendador Soares (sigla CTC40) e Austin (sigla CTC45), quando o trem UP-171 dirigido pelo réu Norival se aproximava desta última, e a composição WP-908 (quase) terminava de executar a manobra de retorno à Linha 2 comandada pelo réu Edson.¹⁴

Vejam, então, qual a versão da acusação contida na denúncia, sendo tal fator de primordial importância para que se **desconsidere** ponderações feitas à *latere* já que, face ao princípio processual da correlação entre acusação e sentença e em respeito aos princípios constitucionais do contraditório, do devido processo legal e ampla defesa, são totalmente **impertinentes**.¹⁵

Quanto ao acusado Edson, lhe imputa o Ministério Público duas condutas culposas, quais sejam, resumidamente, que: a) na qualidade de Controlador teria autorizado uma manobra excepcional e perigosa de mudança de linha, e b) teria deixado de acionar sinal vermelho para manter “na estação ferroviária anterior (Austin)” o trem dirigido pelo segundo denunciado (aqui há um erro material na denúncia já que o correto seria se referir a Comendador Soares e não a Austin, sendo que entendo inexistir prejuízo às partes a este respeito posto que não obstante o lapso puderam exercer com plenitude a ampla defesa e o contraditório como se na denúncia constasse a menção correta).

¹⁴ Para a perfeita compreensão do local do acidente e das menções que doravante serão feitas a estações, sinalizações, circuitos de via e etc., partimos da análise do mapa contido às fls. 118 do Apenso;

¹⁵ Dentre estas podemos citar referências contidas nas alegações finais das partes no sentido de que não teria ocorrido comunicação oral, via rádio ou telefone, entre o Centro de Controle Operacional da Supervia e o maquinista Norival cientificando-o de que por breves instantes a composição WP-908 estava em rota de colisão com seu trem (o que de fato teria evitado o acidente, e é recomendado pela parte final do item 4.1 da IS-001-DIOPE/2002 – v. fls. 366 – e repetido pela IS-012-DIOPE/2005 – v. fls. 74 do apenso), ou ainda que a autorização para a circulação do trem WP-908 foi concedida muito tarde e com este a uma distância reduzidíssima do trem UP-171 (o que de fato condiz com a informação contida no Laudo do ICCE, às fls. 495, conforme item “Do Licenciamento para o WP-908”), ou por fim que existiam rotas alternativas para a composição WP-908 que evitariam sua colocação em rota de colisão com o trem UP-171 (como consta do Laudo do ICCE às fls. 493);



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Já no que concerne ao réu Norival, acusa o Ministério Público: a) na qualidade de maquinista, teria imposto ao trem UP-171 que dirigia velocidade excessiva de 85Km/h momentos antes do acidente, e b) teria deixado de observar os sinais de alerta (amarelo) e parada obrigatória (vermelho) existentes pouco antes do local do choque em Austin.

A primeira imputação feita a **Edson** pela denúncia restou no feito absolutamente afastada pela sobeja prova produzida em sentido diametralmente oposto. Em verdade, pela leitura do documento de fls. 72/75 do Apenso, do Laudo do ICCE em especial fls. 492, 493 e 495, do interrogatório em especial às fls. 685 e dos depoimentos de fls. 737, 809/10, 997, 1061, 1074, 1077, 1083 e 1085, verifica-se claramente que a manobra de mudança de linha pela composição WP-908 comandada pelo primeiro réu no dia dos fatos, de per si (como costa na inicial, que não esclarece os motivos pelos quais deveria se reputada como tal) nada tem de excepcional de modo a que possa ser considerada uma negligência, imprudência ou imperícia, enfim, como uma ação culposa e, por isso, criminosa. Trata-se em verdade de manobra extremamente corriqueira no dia a dia dos maquinistas e controladores, autorizada pelas normas da empresa, e a bem dizer **indispensável ao bom fluxo ferroviário**. Sob tal prisma improcede a acusação.

O mesmo não cabe ser dito quanto à segunda imputação.

Determinam os itens 3 e 4.1 da IS-012-DIOPE/2005 (fls. 74 do Apenso), quanto à chamada “distância de segurança”, o seguinte (grifos nos originais):

3 – DEFINIÇÕES

.....

- Define-se como **DISTÂNCIA DE SEGURANÇA** a distância de **dois sinais** comandados, que **todo controlador deverá impor** aos trens que estiverem circulando em direção à **ÁREA DE TRANSIÇÃO** e que não tenham prioridade de circulação.
- Define-se como **ÁREA DE TRANSIÇÃO** a área compreendida **entre o cruzamento para entrada em sentido contrário à corrente de circulação (conhecido como “linha contrária”)** e o **cruzamento de retorno para a linha normal de circulação**, conforme croqui em anexo (v. fls. 368).

4 – DESENVOLVIMENTO

4.1 – QUANTO À DISTÂNCIA DE SEGURANÇA

Quando houver alteração nas condições de circulação e também a necessidade de movimento de trens em sentido contrário à corrente de circulação, o controlador do CCO terá que:



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

- Definir qual o trem **não** terá prioridade de circulação e **fechar**, para este trem, os **dois sinais comandados mais próximos ao cruzamento** de acesso à área de transição.
 - Depois, executar normalmente seu trabalho no painel de controle, com a definição de rotas e abertura de sinais para o trem priorizado.
-

Ora, na ocasião dos fatos o acusado Edson, já pretendendo determinar a passagem do trem WP-908 da linha 1 aonde estava em sentido contrário à corrente de circulação (e por onde vinha o trem UP-171, pilotado pelo segundo réu, em sentido correto de circulação) de volta à linha 2, atribuiu prioridade àquela composição e determinou manualmente o fechamento do sinal 1DAB (em específico 1DA), localizado à entrada da estação de Austin, de modo a obstar o prosseguimento do trem UP-171.¹⁶ Ocorre que, descumprindo a norma já referida, deixou de adotar a mesma providência quanto ao sinal 13DAB (em específico: 13DA), localizado à saída da estação de Comendador Soares, o que impediria que de lá partisse a composição UP-171, ou seja, **fechou somente um sinal comandado (e não dois) anteriores ao cruzamento de acesso à área de transição utilizada pela WP-908.**

Tal atitude **foi parcialmente admitida pelo acusado Edson em seu interrogatório**, embora ao mesmo tempo tente induzir o Juízo a erro ao sustentar que *“no tocante à imputação de ter o interrogando deixado de acionar o sinal luminoso para que a composição UP 171 parasse, esclarece que deixou de acionar o sinal existente aproximadamente 4 Km antes do local do choque, pois dispunha de dois outros sinais que foram devidamente acionados, o primeiro para redução da velocidade, e o segundo para parada, os quais não foram observados pelo maquinista; que o interrogando conhece uma instrução de serviço determinando o acionamento do sinal com a distância referida, porém no caso em tela essa instrução não se aplica; que a instrução regula a conduta do controlador quando há, por exemplo, um defeito técnico”* (fls. 685).

Antes de analisarmos os termos desta passagem da autodefesa do primeiro réu, é necessário esclarecer que a IS-012-DIOPE/2005 determina o fechamento de **dois sinais comandados**, cabendo aqui esclarecer que existem na rede ferroviária da Supervia dois tipos de sinais luminosos, quais sejam, os comandados e os automáticos. Quanto aos aspectos da cor do sinal, o interrogatório de Edson está correto, bastando que se atente ao quadro de fls. 65 do Anexo para se

¹⁶ Vide, doravante, o mapa contido as fls. 118 do Apenso;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

chegar a tal conclusão¹⁷. Todavia, ao afirmar que “acionou” dois sinais anteriores à área de transição, Edson o faz de forma capciosa, já que na verdade “acionou” somente **um** sinal **comandado (o 1DA, que colocou em aspecto vermelho)** enquanto que o outro sinal (1429) não foi propriamente por ele acionado, já que **não se trata de um sinal comandado mas sim automático**, que teria adquirido de imediato (leia-se: automaticamente) cor amarela.¹⁸

Assim, para os termos da IS-012-DIOPE/2005, o controlador Edson deveria ter **comandado**, para o aspecto **vermelho**, os sinais 1DA (em Austin) e **obrigatoriamente** o 13DA (em Comendador Soares). **Não o fez**, sendo que ao contrário do que alega em sua autodefesa, aquela instrução se aplica **exata e estritamente** ao caso ora apreciado, como se pode constatar do item 3, acima transcrito: a composição WP-908 estava em rota de colisão e com prioridade de circulação em face do trem UP-171 pilotado pelo maquinista Norival, logo, de acordo com item 4.1, impunha-se o fechamento de **dois sinais comandados**.

Além daquela admissão parcial, a prova documental juntada ao feito também demonstra que às 16:01:46hs do dia 30/08/2007 foi comandada por Edson a alteração do sinal 1DA (à entrada de Austin) do aspecto verde para o vermelho (fls. 80 do Apenso), enquanto que o sinal 13DA (à saída de Comendador Soares, que deveria ter sido alterado **naquele mesmo momento** – item 4.1 da IS-012-DIOPE/2005) somente foi alterado para vermelho às 16:06:30hs (fls. 82 do apenso), quando já era tarde demais pois, então, a composição UP-171, dirigida por Norival, já partira para seu fatídico destino (fls. 572).

Também a prova pericial ratifica tal convicção, quando às fls. 494 atesta que *“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”*.

No mesmo sentido, a prova testemunhal corrobora o entendimento ora adotado, cabendo citar, por todas, aquela passagem contida às fls. 809, onde se lê: *“que houve efetivamente descumprimento de uma instrução normativa da empresa pelo acusado Edson, instrução esta que determina para caso de transferência entre linhas onde composições ficam, ainda que temporariamente, em*

¹⁷ Sinal verde: livre (o maquinista pode circular normalmente); sinal amarelo: limitado (ordena ao maquinista colocar-se em posição de parar ante o sinal seguinte); sinal vermelho: parada (o maquinista deve parar ante o mesmo, sem ultrapassá-lo).

¹⁸ Tal fator é controvertido, e será analisado detidamente mais à frente, ao apreciarmos a conduta de Norival;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

rota de colisão; que deixou de cumprir ao não acionar manualmente o sinal em Comendador Soares”.

Conclui-se desta feita que procede a imputação quanto a que **Edson faltou com dever objetivo de cuidado no exercício de sua profissão, contribuindo, com sua negligência e imperícia, para a consecução do calamitoso desastre apurado nestes autos, fazendo jus assim às reprimendas legais pertinentes, o que será objeto de consideração oportunamente.**

Passando à análise da conduta do acusado **Norival**, primeiramente sustenta a acusação que, exercendo ele a função de maquinista da composição UP-171, trafegava com a velocidade de 85Km/h no trecho em que a velocidade máxima permitida era de 60Km/h.

Pois bem, tal afirmação, inobstante verídica, **não guarda relação de causalidade direta com o acidente em tela**. Isto porque quando empreendeu a velocidade de 85Km/h (e aqui, volto a salientar, devemos nos ater aos termos da inicial sob pena de atuar *extra petita* vulnerando os princípios da correlação, do contraditório e da ampla defesa) Norival o fez **antes** de chegar à estação de **Comendador Soares** (e não em Austin), ao passar pelo circuito de via¹⁹ 4T às 16:05:07hs (v. o mapa de fls. 118 do Apenso e as planilhas de fls. 571/572 dos autos principais), portanto **quase cinco minutos antes da colisão entre os dois trens**, ocorrida às 16:10:00hs.

Note-se que o Ministério Público não fez uma imputação genérica de alta velocidade (a bem da verdade nem poderia tê-lo feito, a teor do artigo 41 do Código de Processo Penal), mas sim afirmou às fls. 02B que ao empreender a velocidade de **85Km/h** Norival contribuiu de forma imprudente para o acidente, quando na verdade, pouco antes do choque, o maquinista passara pelo circuito de via A429T (v. fls. 118) também em velocidade excessiva, mas de **76Km/h** (quando havia limitação a 60 Km/h – v. fls. 484 e 572 destes autos e 109 do Apenso), o que, como dito, não poderá ser considerado para efeitos condenatórios²⁰, revelando-se desta feita e neste aspecto, im procedente a imputação, nos

¹⁹ Circuito de via é “*um circuito elétrico que tem os trilhos da via permanente como condutores. É utilizado para detectar a presença dos trens nas vias, a partir do curto-circuito provocado pelos rodeios nestes trens nos trilhos*”; tais dispositivos indicam que por eles passou a composição X das tantas horas:minutos:segundos até tantas horas:minutos:segundos, podendo-se assim apontar a velocidade desenvolvida pela composição naquele dado instante;

²⁰ Apesar disso, os autos demonstram que era costume de Norival por vezes empreender alta velocidade nas composições que comandava. Verificando o relatório do trem prefixo UP-171 (fls. 565/572) constata-se que da Estação Pedro II, no Centro do Rio de Janeiro, até o local do choque, num percurso que durou cerca de 58 minutos, excedeu os limites em **vinte** oportunidades, sendo os excessos ora de pouca monta (menos do que 10% superior ao limite máximo), ora de extrema relevância, como aquele consta-



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

termos como deduzida perante este Juízo ratificados pelas alegações finais ministeriais, não cabendo ao Juízo se imiscuir com a *opinio delicti* do Ministério Público em homenagem ao princípio acusatório.

Na segunda acusação feita contra Norival sustenta o *Parquet* em sua inicial que o réu teria deixado de observar os sinais de alerta (amarelo) e parada obrigatória (vermelho) existentes pouco antes do local do choque em Austin, enquanto que em sua autodefesa (e desde a fase inquisitorial) o acusado alega que o primeiro sinal estava com aspecto verde, sendo surpreendido depois pelo sinal seguinte com aspecto vermelho, não tendo com isso tempo hábil de parar a composição para evitar a colisão, apesar de ter se esforçado para tanto, deflagrando todas as medidas emergenciais cabíveis para a situação (fls. 671/674).

Como visto acima (v. fls. 118), logo antes da Estação de Austin há os sinais 1429 e 1DAB, o primeiro automático e vinculado aos comandos lançados no segundo pelo controlador. Na situação em questão, após o comando dado pelo acusado Edson, o sinal 1DA assumiu aspecto vermelho (o que é incontroverso e demonstrado às fls. 80 do Apenso), pelo que o sinal 1429 deveria ter assumido automaticamente a cor amarela, o que é negado por Norival.

Ocorre que tal negativa não encontra respaldo idôneo na prova acostada aos autos; muito embora não exista relatório vinculado ao sinal 1429, já que este não é comandado mas sim automático, e apesar de algumas testemunhas arroladas pela defesa atestarem terem presenciado e/ou disporem de ciência de outros defeitos em sinais luminosos na malha ferroviária gerida pela Supervia (v.g. fls. 1084, 1086 e 1087), tais fatores não afastam a circunstância de que, **no caso concreto**, logo em seguida ao acidente, os testes feitos pela empresa concessionária demonstram o pleno e adequado funcionamento do sinal 1429 (fls. 07/08 e 124 do Apenso), principalmente em atenção aos comandos lançados ao sinal 13DAB.

Também a perícia técnica do ICCE afirma às fls. 491 (v. tbm. diagrama de fls. 497) que “a sinalização funcionava sem falhas a corrigir, pelo que o fechamento do sinal 1DAB às 16:01:46, pelo sistema de intertravamento resultou no foco amarelo do sinal 1429”.

tado às 15:15:47hs quando desenvolvia 60Km/h, i.e., o **dobro** do limite máximo no local (circuito de via 13T – fls. 565), ou ainda aquele constatado às 15:41:00 no circuito de via 135T (fls. 569) quando empreendia 89Km/h, ou seja, quase o **triplo** do limite de 30Km/h no local. Pouco antes do desastre – como dito acima – e logo antes do sinal 1429, Norival desenvolvia 76Km/h, ou seja, mais do que 20% acima do limite de 60Km/h; alega o réu que tal se devia a política da empresa, o que será melhor analisado adiante;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Portanto, como empreendia velocidade incompatível²¹ (76 Km/h numa área de limite máximo 60Km/h – fls. 572) ao passar pelo circuito de via A429T **sem ter atentado para o sinal 1429 na cor amarela**, ao se deparar com o aspecto vermelho do sinal 1DAB (em específico o 1DA), Norival não teve mais como frear a composição UP-171 a tempo de evitar o choque com o trem WP-908 que cruzava o Travessão 2 da linha 1 para a linha 2, gerando a tragédia ao ultrapassar os dois sinais, exatamente como consta da denúncia.

É de se ressaltar que **no caso concreto** sequer socorre o segundo acusado a alegação de que empreendia alta velocidade poucos instantes antes do acidente por determinação da própria Supervia, já que, neste contexto, não só tal afirmação não restou efetivamente demonstrada, como ademais ficou comprovado que ao chegar à estação de Comendador Soares se encontrava um minuto adiantado (fls. 572), pelo que era desnecessário que desrespeitasse os limites previstos pela empresa (fls. 109) para alcançar Austin dentro do horário. Se o fez, agiu por sua própria conta e risco – e o risco lamentavelmente se concretizou.

Note-se que os depoimentos de testemunhas e informantes arroladas pela defesa (e mesmo pelo Parquet) não têm, neste ponto, o condão de infirmar o convencimento aqui adotado, principalmente quando ora não concernem ao caso concreto, ora se chocam com as provas documentais e técnica trazidas ao processo, ora se concentram em meros “achismos” (como, por exemplo, acerca da velocidade do trem UP-171) sem maior valor jurídico.

A alegação feita pela defesa técnica acerca de não ter ocorrido alarme de avanço de sinal pouco antes do momento do acidente procede em termos, já que tal efetivamente não ocorreu, mas se explica: “**não há nenhum alarme específico para avanço de sinais na ferrovia**”, informa a testemunha Mauro de Almeida Caldeiras (fls. 841), tido pela própria defesa de Norival às fls. 1213 como “*profundo conhecedor do sistema ferroviário*”, arrolada pelo Ministério Público, “*ferroviário há 29 (vinte e nove) anos e, atualmente (à época do depoimento), exerce a função de líder de circulação, onde, nesta função, controla, além dos operadores, todos os funcionários que atuam na circulação das composições da Supervia*” e que “*no horário em que se deu o acidente... encontrava-se dentro do CCO onde, além do Sr. Edson Assumpção Filho, estavam outros operadores...*” (fls. 348).

²¹ Várias testemunhas afirmam que a Supervia exigia (e ainda exige...) dos maquinistas que empreendessem velocidades superiores às permitidas para se adequarem aos horários, e inclusive premiava aqueles mais pontuais mesmo que, para tanto, tivessem desrespeitado limites de velocidade. Ocorre que, se tal é verídico (e tudo leva a crer que via de regra é o que acontece), somente amplia a culpa (aqui em sentido lato) concorrente da empresa no sentido de ocasionar a tragédia, não afastando a culpa (em sentido estrito) do maquinista que anuiu a tais determinações.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

A seu turno a sustentação defensiva de que, segundo o Laudo do IC-CE, a composição UP-171 trafegava, **no momento do acidente**, a 30 Km/h e, portanto, estaria dentro do limite recomendado é – com a devida vênia – absolutamente capciosa. A uma porquanto no instante do choque a composição não deveria estar empreendendo velocidade alguma, já que deveria estar parada antes do sinal vermelho 1DA, o que não fez, e a duas porque **naquela ocasião a velocidade do trem era de 30 Km/h mesmo após todas as frenagens acionadas** com o intuito desesperado e infrutífero de tentar evitar o choque.

De outro lado, também não dispõe de razão a defesa de Norival ao sustentar que a Supervia teria interesse na condenação de seus funcionários e, por isso, seriam inidôneos tanto seu relatório (do qual pouco se serviu este magistrado) quanto os documentos acostados ao feito dela oriundo. Isto porque a responsabilidade civil daquela empresa é de natureza objetiva não só por decorrência da relação de consumo estabelecida com os usuários/vítimas mas também por conta de ser empresa concessionária de serviço público, logo, conseguir a condenação de seus então funcionários de nada “*aliviaria sua própria culpa*” (fls. 1215), pelo contrário, somente serviria para facilitar ou corroborar sua condenação no cível.

Procede o pedido condenatório, portanto, nesta parte, já que pelas razões aduzidas aqui temos como certo que **o acusado Norival faltou com dever objetivo de cuidado no exercício de sua profissão, contribuindo, com sua negligência e imprudência, para a consecução do acidente ao deixar de observar os sinais de alerta e de parada obrigatória acionados no referido trecho, fazendo jus assim às reprimendas legais pertinentes, o que será objeto de consideração oportunamente.**

As maiores e mais fatídicas falhas costumam ocorrer entre aqueles profissionais que são **pouco** experientes e dentre os que são **muito** experientes, no primeiro caso por imperícia e no segundo por imprudência ou negligência. Quando do desastre, o réu Edson possuía 12 anos (fls. 548) como tempo de serviço na função de controlador junto à Supervia, e Norival 27 anos (fls. 546) como maquinista. Ou seja, há vários anos já exerciam diuturnamente aquelas funções. A prática reiterada dos mesmos atos por profissionais experientes, anos à fio, por vezes os levam a afrouxar suas cautelas e atenção às normas aplicáveis, assim induzidos por raciocínios perigosos do tipo “*nunca aconteceu até hoje, não vai acontecer agora...*” ou “*não vai acontecer comigo*”. Com isso, aumenta-se a velocidade de um trem, não se atenta a sinais amarelos, descumpre-se normas achando que “*daria tempo*”...



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

“*Viver é muito perigoso*”, já disse nada menos que Guimarães Rosa, na obra prima literária “Grande Sertão: Veredas”.

Os operadores de um sistema ferroviário lidam com vidas, milhares a cada dia, milhões por mês. Suas atividades dispõem de alto grau de risco, **tolerado** posto que indispensável à vida contemporânea. Como afirma outro saudoso jurista, Francisco de Assis Toledo, “*o mundo moderno está inçado de atividades que acarretam riscos calculados para bens jurídicos protegidos. A própria vida humana nunca esteve tão exposta a perigos de agressão e de lesão como nos dias atuais. Parece mesmo que conhecida sentença de Schopenhauer (“a vida é um negócio que não cobre os seus gastos”) vai-se tornando, cada vez mais, uma dura realidade. Não obstante, esse é um mal que... não se coloca inteiramente na linha de combate do direito penal, pois não lhe incumbe, a título de afastar todos os riscos possíveis, obstaculizar ou impedir o desenvolvimento da vida moderna, tal como o homem, bem ou mal, a concebeu e construiu*”.²²

Justamente atendendo tal ideal, o direito criou o **princípio da confiança**, estabelecendo que se aqueles riscos não de ser tolerados, tal tolerância parte do pressuposto de que todos observarão um comportamento que atente ao dever objetivo de cuidado inerente à suas condutas, sendo “*justo que se espere de cada um o comportamento prudente e inteligente, exigível para uma harmoniosa e pacífica atividade no interior da vida social e comunitária*”.²³

Os réus – assim como o Estado do Rio de Janeiro e a empresa Supervia – romperam com o princípio da confiança, gerando uma sucessão de inobservâncias a deveres objetivos de cuidados que, de forma colateral, numa concorrência de culpas²⁴, redundaram no gravíssimo acidente aqui analisado.

Em específico quanto às ações/omissões *dos denunciados*, podemos aqui construir, diante de tudo o que consta destes autos, uma **cronologia da tragédia**, nos seguintes termos:

16:01:46hs – Edson comanda o fechamento do sinal 1DAB (em específico o 1DA) em Austin para aspecto vermelho (fls. 80 do Apenso), levando o sinal 1429 au-

²² TOLEDO, Francisco de Assis, *Princípios Básicos de Direito Penal*, Saraiva, São Paulo, 5ª edição, pág. 303;

²³ TOLEDO, Francisco de Assis, op.cit., pág. 301;

²⁴ “*Na concorrência de culpas os vários agentes produzem crimes culposos paralelos ou recíprocos ou sucessivos. Atuam conjuntamente (realizando cada qual uma conduta que contraria o dever de cuidado) ou de forma independente (cada qual criando isoladamente sua situação de risco) mas acabam gerando um ou vários resultados jurídicos relevantes*” (GOMES, Luiz Flávio (Coord.), *Direito Penal – Volume 2 – Parte Geral*, Revista dos Tribunais, São Paulo, 1ª edição, pág. 502);



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

tomaticamente para foco amarelo, não sendo feito na mesma ocasião o fechamento manual do sinal 13DAB (em específico o 13DA) em Comendador Soares (fls. 82 do Apenso);

16:06:28hs – A composição prefixo UP-171, dirigida por Norival, parte de Comendador Soares com o sinal 13DA em aspecto verde (fls. 82, 91 e 97 do Apenso e 572 dos autos principais);

16:06:30hs – Edson comanda o fechamento do sinal 13DA em Comendador Soares para aspecto vermelho (fls. 82 do Apenso);²⁵

16:08:43hs – Norival imprime no circuito de via A429T, pouco antes do sinal 1429 com aspecto amarelo, velocidade de 76Km/h, incompatível para o local, cuja velocidade máxima seria de 60Km/h (fls. 572);

16:09:06hs – Aparelho de mudança de via 2N colocado em estado reverso por Edson, permitindo a mudança de linha da composição WP-908 (fls. 81 do apenso);

16:09:12hs – Edson comanda para foco verde o sinal 1EAB (em especial 1EB) liberando a composição WP-908 para a mudança para a linha 2 (fls. 85 do Apenso);

16:10:00hs – Choque entre as composições UP-171 e WP-908.

Este foi o momento macabro que, no dia 30 de agosto de 2007, ceifou as vidas de Severino Inácio da Silva, Érica da Silva, Jerônimo Pereira dos Santos, Renan Pedrosa Moreira, Leno Paiva Costa, José Marcelino da Silva, Rosana Teófilo do Nascimento, e Jessé da Silva Loroza, cujos Autos de Exames Cadavéricos encontram-se, respectivamente, às fls. 369/370, 371/372, 373/374, 377/380, 382/385, 387/390, 392/395 e 397/402.

Naquele mesmo instante foram lesionados Alcides José Bento (fls. 412), Maria José Barcelos de Souza (fls. 413), Ana Cléa Egídio (fls. 414), Lucinea dos Santos Ferreira (fls. 416), Maria Aparecida da Silva (fls. 419), Antonia

²⁵ É de **pasmar**: por dois segundos, o acidente poderia não ter ocorrido;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Maria Lacerda da Silva Ferreira (fls. 421), Alexandre de Almeida Costa (fls. 423), Selton Santos Costa (fls. 424), Lucinéa Natalina dos Santos (fls. 425), Sandra Regina Dopazo de Andrade (fls. 426), Luís Claudio da Silva (fls. 427), Cleonilson Dutra dos Santos (fls. 432), Paulo Inácio da Silveira Filho (fls. 590), Wellington da Rocha Barros (fls. 591), Celso Siqueira Bernardino (fls. 592), Luiz Carlos Rodrigues de Souza (fls. 596 e 676), Marcos Antônio Leite Rosa (fls. 599 e 813), Sheila Maria Vitor Amorim (fls. 604), Cristiane Ferreira Cunha (fls. 605), Ivonete Farias Galdino da Silva (fls. 606), Luciana Apolinário Teixeira (fls. 618), Luciana de Arruda da Silva (fls. 619), Beatriz Arruda (outros dois nomes ilegíveis – fls. 620), Adriano da Silva Santos (fls. 623), Maria dos Anjos (outro nome ilegível – fls. 624), Ademar João da Silva (fls. 625), Ana Cláudia Pereira Freire (fls. 626), Elaine Sanches da Silva (fls. 628), José Augusto Minas (fls. 629), Verônica Cristina S. Paulo Vieira (fls. 630), Edson Carlos Alves (outro nome ilegível – fls. 631), Aderlane dos Santos Jesus (fls. 658), Isaias do Nascimento (fls. 660), Elizabete Maria da Silva (fls. 661), Pedro Paulo da Fonseca (fls. 662 e 903), Salete da Silva Ramos (fls. 719), e João Batista Couto da Rocha (fls. 983).

Note-se que não obstante requeira o Ministério Público às fls. 1194 e 1205 a condenação **dos dois acusados** pelas lesões descritas no cidadão examinado às fls. 598, temos que o mesmo **é o próprio denunciado Norival**, pelo que tais lesões somente poderiam ser consideradas, à toda evidência (face à atipicidade da conduta de autolesões), como crime perpetrado por Edson e não pelo próprio lesionado, sendo que não consta dos autos representação do segundo réu em face do primeiro, impondo-se, aqui, desta feita, a extinção da punibilidade pela decadência – aliás, neste aspecto, é mister salientar que, na esteira de pacífica jurisprudência, considero implícitas as representações no que tange às demais vítimas em face dos acusados por conta de seus comparecimentos em Delegacia de Polícia, à Exame de Corpo de Delito e/ou em Juízo, raciocínio que há de ser excetuado quanto a Norival posto que ao comparecer àqueles locais o fazia cumprindo um ônus na qualidade de indiciado e, depois, acusado, pelo que, quanto a este, a representação haveria de ser formalmente deduzida.

Por outro lado, muito embora compute o Ministério Público o Laudo de fls. 607/608 (referente ao exame realizado no cadáver de Antonio Soares da Silva) em seu relatório (fls. 1192), na fundamentação (fls. 1194) e no último parágrafo (fls. 1205) de suas alegações finais (ainda que não pugne pela condenação), aquele é impertinente ao presente feito, devendo ser aqui desconsiderado e desentranhado destes autos.

Comprovadas, em suma, a autoria, materialidade delitiva, tipicidade, ilicitude de oito homicídios culposos e trinta e sete lesões corporais, sendo os



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

denunciados plenamente culpáveis, passo à fixação das penas pertinentes ao caso concreto, cabendo antes disso traçar algumas considerações, quais sejam: a) o **número de vítimas**, ao contrário do que sustenta o Ministério Público às fls. 1205, **não** há de ser considerado na primeira etapa da fixação da pena, mas sim quando da aplicação da regra do concurso formal; b) as penas pelos crimes de homicídios culposos, que deveriam ser sopesadas isoladamente para cada uma das vítimas fatais, serão fixadas **a um só turno** para os dois réus e quanto a todos os oito delitos, face à absoluta identidade de fatores objetivos e subjetivos que os cercam; c) as penas dos crimes de lesões corporais culposas deveriam ser fixadas considerando a situação de cada uma das trinta e sete vítimas, em especial a natureza das lesões por elas sofridas, sob o prisma das consequências do delito; contudo, tal fixação isolada revela-se totalmente desnecessária posto que a forte influência da desídia do Estado do Rio de Janeiro e da concessionária Supervia para a consecução dos crimes será considerada a título de circunstância judicial, implicando na atenuação da pena-base e sua aquietação no mínimo legal, motivo pelo qual também será fixada **a um só turno**, quanto aos dois réus, para todas as trinta e sete lesões apuradas nos autos.

Assim, sem perder de vista as considerações acima lançadas, quanto aos **crimes de homicídios culposos**, num primeiro momento, atento aos ditames do artigo 59 do Código Penal, nada havendo que recomende, neste momento, a majoração da reprimenda cominada pela legislação penal, sendo de se salientar que se tratam os réus de cidadãos primários e com bons antecedentes, fixo a pena-base para cada um dos oito crimes em 01 (um) ano de detenção.

Em um segundo momento, mantenho tal pena face à ausência de atenuantes ou agravantes a serem consideradas.

Em um terceiro momento, considerando a causa especial de aumento prevista no parágrafo 4º do artigo 121, já que o crime resultou, conforme devidamente fundamentado alhures, de inobservância de regra técnica de profissão dos dois réus, majoro a reprimenda em 1/3 (um terço), fixando-a afinal em 01 (um) ano e 04 (quatro) meses de detenção, **isto para cada um dos oito homicídios culposos praticados pelos denunciados.**

Já quanto aos **crimes de lesões corporais culposas**, num primeiro momento, não obstante a natureza grave das lesões sofridas pelas vítimas Pedro Paulo da Fonseca (662) e Marcos Antonio Leite Rosa (fls. 813) a serem computadas como consequências do crime, as circunstâncias do delito – como já acima antecipado – abrangem, como corresponsáveis, o Estado do Rio de Janeiro e a Supervia, o que atenua a culpa dos acusados (o acidente *certamente não teria ocorrido* se não fosse a desídia daquelas pessoas jurídicas), pelo que, ainda aqui



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

atento às demais condições judiciais contidas no artigo 59 do Código Penal, fixo a pena-base para cada uma das trinta e sete lesões perpetradas em 02 (dois) meses de detenção.

Em um segundo momento, mantenho tal pena face à ausência de atenuantes ou agravantes a serem sopesadas.

Em um terceiro momento, considerando a causa especial de aumento prevista no parágrafo 7º do artigo 129 do Código Penal, já que o crime resultou, conforme aqui sustentado, de inobservância de regra técnica de profissão dos dois réus, majoro a reprimenda em 1/3 (um terço), fixando-a afinal em 02 (dois) meses e 20 (vinte) dias de detenção, **isto para cada uma das trinta e sete lesões culposas perpetradas por cada qual dos denunciados.**

Aplicando por fim a regra do **concurso formal** de infrações (artigo 70 do Código Penal) já que, com uma só ação culposa cada réu deu causa a diversos crimes e, aqui sim, levando em consideração o grande número de vítimas (quarenta e cinco ao todo), bem como a pena mais grave acima fixada, majoro-a *em grau máximo*, i.e., de metade, fixando a reprimenda final, para cada um dos denunciados, em **02 (dois) anos de detenção.**

Por tudo o que foi exposto e devidamente fundamentado, **julgo parcialmente procedente o pedido** para: a) **declarar extinta a punibilidade** de Edson Assumpção Filho quanto ao delito de lesões corporais culposas perpetrado em face de Norival Ribeiro do Nascimento, com fundamento no inciso IV do artigo 107 do Código Penal; b) absolver, como de fato **absolvo Edson Assumpção Filho e Norival Ribeiro do Nascimento** quanto à quarenta e sete acusações de prática do delito previsto no artigo 129, parágrafos 6º e 7º do Código Penal, com fundamento no inciso II do artigo 386 do Código de Processo Penal; c) condenar, como de fato **condeno Edson Assumpção Filho e Norival Ribeiro do Nascimento** pela prática dos crimes tipificados no artigo 121, § 3º/c/c § 4º 1ª parte (perpetrados contra Severino Inácio da Silva, Érica da Silva, Jerônimo Pereira dos Santos, Renan Pedrosa Moreira, Leno Paiva Costa, José Marcelino da Silva, Rosana Teófilo do Nascimento, e Jessé da Silva Loroza), e no artigo 129, § 6º e § 7º (perpetrados contra Alcides José Bento, Maria José Barcelos de Souza, Ana Cléa Egídio, Lucinea dos Santos Ferreira, Maria Aparecida da Silva, Antonia Maria Lacerda da Silva Ferreira, Alexandre de Almeida Costa, Selton Santos Costa, Lucinéa Natalina dos Santos, Sandra Regina Dopazo de Andrade, Luís Claudio da Silva, Cleonilson Dutra dos Santos, Paulo Inácio da Silveira Filho, Wellington da Rocha Barros, Celso Siqueira Bernardino, Luiz Carlos Rodrigues de Souza, Marcos Antônio Leite Rosa, Sheila Maria Vitor Amorim, Cristiane Ferreira Cunha, Ivonete Farias Galdino da Silva, Luciana Apolinário Teixeira,



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Luciana de Arruda da Silva, Beatriz Arruda (de tal), Adriano da Silva Santos, Maria dos Anjos (de tal), Ademar João da Silva, Ana Cláudia Pereira Freire, Elaine Sanches da Silva, José Augusto Minas, Verônica Cristina S. Paulo Vieira, Edson Carlos Alves (de tal), Aderlane dos Santos Jesus, Isaias do Nascimento, Elizabete Maria da Silva, Pedro Paulo da Fonseca, Salete da Silva Ramos, e João Batista Couto da Rocha), na forma do artigo 70, todos do Código Penal, à **pena de 02 (dois) anos de detenção**, para cada um dos acusados, a ser cumprida em regime aberto. **Condeno-os** ademais ao pagamento da integralidade das despesas processuais, na proporção de metade para cada qual.

Deixo de fixar indenizações em prol das vítimas ou familiares destas posto que tal não foi objeto de pedido e não foi abrangido pelo contraditório ou pela ampla defesa.

Face às gravíssimas consequências dos quarenta e cinco ilícitos perpetrados, abrangendo inclusive a lamentável morte de oito malfadadas vítimas, lesões corporais graves em duas, e lesões leves em outras trinta e cinco, deixo de aplicar o *sursis* ou penas alternativas por considerá-las insuficientes para uma correta reprimenda aos ilícitos praticados.

Não obstante isso, não vislumbrando mínimo *periculum libertatis*, e por se tratarem de réus primários e com bons antecedentes, concedo-lhes o benefício de recorrerem em liberdade.

P.R.I. Desentranhe-se o Laudo de fls. 607/608 devolvendo-se-o à autoridade remetente, mantendo-se cópia nestes autos. Vista ao Ministério Público. Intimem-se pessoalmente os réus para que informem se têm interesse em recorrer desta sentença e, após, intimem-se as defesas constituídas.

Oficie-se com cópia da presente ao órgão do Ministério Público com atribuições em matéria de direito difuso da Capital deste Estado, à Seção de Segurança e Saúde do Trabalhador da Delegacia Regional do Trabalho no Estado do Rio de Janeiro, à Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro, à Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S.A., e ao Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona da Central do Brasil. Oficie-se à Secretaria de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro encaminhando elogio para a devida anotação em folhas de assentamentos funcionais dos Peritos Criminais Dr. André Luiz Rocha Couto e Dr. Fernando Rafael Casado de Barros por conta do Laudo de Exame em Local nº 67168 referente ao Procedimento 04756/2007.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PODER JUDICIÁRIO

Transitada em julgado, notifiquem-se as vítimas e parentes das vítimas fatais para ciência quanto ao decidido, comunique-se, anote-se, lancem-se os nomes dos réus **Edson Assumpção Filho e Norival Ribeiro do Nascimento** no rol dos culpados, e cumpra-se.

Nova Iguaçu, 21 de abril de 2011.

MARCOS AUGUSTO RAMOS PEIXOTO
JUIZ DE DIREITO