

Exmo. Sr. Dr. Juiz de Direito da Vara Empresarial

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, CGC 28305936/0001-40, pelo Promotor de Justiça que esta subscreve, no uso de suas atribuições legais, vem, com a presente, com fulcro nos arts. 6º, X e 22 do Código de Defesa do Consumidor, mover a presente

AÇÃO COLETIVA DE CONSUMO
com pedido liminar

em face de **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS S/A**, CNPJ 002720700/0001-86, Avenida Presidente Vargas, 3131, 18º andar pelos fatos e fundamentos que passa a expor:

Considerações iniciais

- 1) A matéria investigada é incontroversa à luz da conclusão do presente inquérito civil, pois a ré reconhece a necessidade de prover a estação de Triagem de mecanismos capazes de atender ao parâmetro mínimo de segurança do usuário quanto à passagem do vão entre o trem e a plataforma, de oitenta centímetros de largura.
- 2) Assim é que, reiteradamente manifestando-se nos autos do procedimento administrativo que serve de base à presente, a ré informa que, realmente, existe a perigosíssima distância que o usuário deve superar para embarcar e desembarcar dos vagões, ainda que procure justificá-la pelo fato de se tratar a estação em questão de 'estação em curva' e registrar que já tenha feito os reparos para dotar de segurança o acesso aos trens.
- 3) Ocorre que a informação de que teria adotado medidas para eliminar definitivamente o risco que a prestação do serviço tem implicado não foi suficiente para convencer este órgão de execução do MPRJ a arquivar a presente investigação, que já tramitava há mais de um ano. Senão, vejamos:

A informação da ré

- 4) A ré teria, segundo aflora por leitura direta do que informa à f. 181, minimizado 'o problema da incompatibilidade existente entre os diversos gabaritos de veículos ferroviários que inviabilizam o alinhamento horizontal e vertical para todos os trens de passageiros em operação', ressaltando que o alinhamento para todos os trens, de gabaritos distintos, seria impossível.
- 5) Além disso, segundo informa, por se tratar de estação em curva, a ligeira inclinação da composição ao parar na estação ocorre porque os trilhos externos se encontram 'levemente mais altos'. Esta estratégia seria necessária para contrapor a força centrífuga que empurraria o objeto em movimento para fora do trajeto curvilíneo.
- 6) Finalmente, teria, com isso, cumprido ações que teriam aproximado 'os trens da via férrea (e por consequência dos trilhos)' (f. 56), e eliminado o perigo do embarque e/ou desembarque na estação Triagem.
- 7) Sem descer a detalhes das medidas que teria adotado para dotar de segurança a prestação do serviço, assim como da respectiva efetividade, a ré discorda da 'metodologia' adotada pelo Grupo de Apoio aos Promotores – GAP que, ao visitar a estação, concluiu, pura e simplesmente, que *não foram realizadas* obras na estação, conforme informado por bilheteira da mesma e corroborado pelos agentes que visitaram a estação e por usuários do serviço ouvidos no local.

A constatação do GAP

- 8) Entre estes, agravou o risco da prestação do serviço nestas condições, o depoimento de UBIRAJARA GONÇALVES RIBEIRO e sua esposa, que estava com uma criança no colo, informando que 'o local é muito perigoso para idosos, crianças e mães com criança de colo, pois *a distância entre os trens e a plataforma é enorme*' (f. 164, gn).
- 9) Ainda consta do relatório de missão referido que o desnível de outras das plataformas da estação é da mesma proporção, 'com um espaço entre a plataforma e o trem superior a 80 centímetros, trazendo imensas dificuldades para idosos, crianças ou qualquer outra pessoa acessar os vagões'.
- 10) É urgente evitar a ocorrência de acidentes fatais, pois mero desequilíbrio de um idoso ou uma criança ou mesmo alguém desavisado ao embarcar e/ou desembarcar da composição encerraria queda pelo vão e contato direto com o trilho eletrificado...
- 11) E os fotogramas colacionados comprovam a existência e dimensão do vão e contradizem a informada renovação da estação que teria, segundo a ré, tido o condão de eliminar o risco do embarque e/ou desembarque (f. 167/72).

- 12) O MPRJ, pela Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva, Defesa do Consumidor que subscreve a presente, procurou, sempre, obter da ré o compromisso extrajudicial de, com urgência e dentro de cronograma público, executar as obras necessárias para que o transporte coletivo ferroviário prestado a partir da estação de Triagem se desse de forma segura.
- 13) Porém, a empresa ré, em todas as ocasiões que se manifesta no inquérito civil público que serve de base à presente, ratifica já ter realizado as renovações capazes de esvaziar a reclamação do usuário, rejeitando a proposta de subscrever termo de ajuste de conduta, TAC, que evitaria a judicialização da matéria e, sobretudo, daria efetividade e transparência à forma de prestação do serviço.
- 14) Nem o GAP, como se viu, composto por Policiais Militares a serviço do órgão ministerial, nem a agência reguladora, porém, sustentam a informação da ré e o embarque e/ou desembarque continua sendo possível causa de acidentes fatais.

A recomendação da Agetransp

- 15) Como a empresa ré insistisse na tese de que todas as renovações para a adequação necessária já tivessem sido feitas, o MPRJ, antes de, com este fundamento, arquivá-la, prosseguiu com a investigação para determinar se de fato a segurança do usuário não corria mais risco, notificando a Agetransp, ente regulador com poder de regular e fiscalizar o setor de transporte coletivo estadual, e o próprio GAP para que, em nova visita à estação, verificasse se a informação da ré era pertinente.
- 16) Procedimento administrativo interno da agência reguladora, porém, não reconheceu que a ré tivesse de fato adotado as medidas necessárias para que o usuário não tivesse mais exposta a sua incolumidade física no embarque e desembarque do trem que para naquela estação.
- 17) Ainda que tivesse constatado que o serviço continua sendo prestado com risco à vida do usuário, a agência reguladora, que poderia, inclusive, aplicar penalidade administrativa à ré por descumprimento do contrato de concessão, limitou-se a expedir recomendação à mesma, fundamentada em que, *verbis*,
- não foi apresentado um estudo técnico contendo as variações possíveis do gabarito estático e dinâmico dos trens com relação a cada uma das plataformas das estações ferroviárias que apresentam vãos mais extensos entre os trens e as plataformas e/ou alturas maiores entre o piso dos trens e o piso das plataformas;
 - as medidas empregadas até o momento permitiram alguma melhora, no entanto, não há comprovação de que todos os limites técnicos já forma atingidos.

- 18) O gerente da câmara de transportes e rodovias, subscrevendo o relatório referido (f. 195), conclui que 'é recomendável que a concessionária seja oficiada a apresentar estudo técnico indicando os limites impostos pelos diferentes gabaritos de cada uma das séries de trens e as características geométricas de cada uma das estações ferroviárias que apresentam esse problema'.
- 19) Ora, se nem o gabarito dos trens que param na estação tiver sido objeto de estudo para reduzir a extensão do vão até a plataforma, resta cada vez mais indiciada a tese de que a ré tem se omitido em relação à salvaguarda do seu usuário.
- 20) Prossegue o relatório, raciocinando que 'atingidos os limites a concessionária deve evidenciar os problemas resultantes por intermédio de avisos sonoros e comunicação visual nas estações. Atendidas estas recomendações, entendemos que serão atingidos níveis de segurança adequados para os usuários, na medida em que sejam observadas e respeitadas as orientações operacionais mencionadas'.
- 21) Significa dizer que a ré não só não recorreu, como deveria, a todos os meios de resolver o problema como, ainda que o tivesse feito, deveria, após comprová-lo, adotar outras medidas para eliminar o risco porventura remanescente.
- 22) Como referida recomendação é datada de 2 de janeiro de 2012, este órgão ministerial houve por bem, sempre visando a evitar a judicialização do caso, a solicitar nova diligência do GAP na estação em questão, para que ficasse registrado nos autos do presente inquérito civil público, que fundamentaria o ajuizamento da presente, se a ré havia atendido à recomendação do ente regulador e, definitivamente, afastado risco que impõe sobre o usuário que a remunera.
- 23) Segundo consta do relatório de missão à f. 201, desta feita os agentes do GAP não foram autorizados a ingressar na estação em questão para dar cumprimento à requisição ministerial, razão por que tiveram de adquirir dois bilhetes de passagem para constatar que não havia '*vestígios de obras ou melhorias no local*', informação corroborada por usuários entrevistados na estação, juntando fotogramas do vão, que permanece à distância de 'quase um metro' da plataforma.
- 24) Com todo o respeito, nestas condições, é quase como se o usuário da ré tivesse de estar apto a praticar salto em distância para embarcar e/ou desembarcar das composições, sem o perfil atlético raro entre os usuários de trem do subúrbio...
- 25) Em suma, a empresa ré não aceita subscrever TAC, fixando cronograma público para a finalização das obras que resolveriam o problema, porque informa que o teria resolvido, mas, não sendo possível verificar no local o informado, o risco à segurança e à vida do usuário subsiste, razão por que é

necessário provocar o Judiciário para, com urgência, evitar a ocorrência de acidentes fatais.

O direito à segurança

- 26) O usuário tem o direito básico a que os serviços públicos em geral sejam prestados com adequação e eficácia (art. 6º, X, CDC), sendo que o critério de aferição da sua adequação é, como se verá, fixado em lei.
- 27) A lei regulamentou expressamente a prestação de serviço público essencial no art. 22 do Estatuto Consumerista. Segundo referido dispositivo legal, a ré, na qualidade de concessionária do poder público tem o dever de fornecer serviços 'adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos'.
- 28) A lei n.º 8.927/95, por sua vez, determinou o conceito de adequação e eficácia do serviço, dispondo sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição da República. Segundo o art. 6º, § 1º de referido Diploma legal, *verbis*,

'Art. 6º – Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º – Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, **segurança**, atualidade, generosidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas' (gn),

- 29) Outra não é a posição de JOSÉ GERALDO BRITO FILOMENO que, comentando o art. 6º, I, CDC, esclarece, *verbis*,

'Têm os consumidores e terceiros não envolvidos em dada relação de consumo incontestável direito de não serem expostos a perigos que atinjam sua incolumidade física, perigos tais representados por práticas condenáveis no fornecimento de produtos e serviços' (*In* Código de Defesa do Consumidor Comentado pelos Autores do Anteprojeto, 8ª edição, p. 137, editora Forense Universitária).

- 30) Por outro lado, trata-se de alegação de defeito do serviço, pois a falta de segurança para embarque e desembarque dos vagões pela distância destes para a plataforma da estação é aspecto referente ao seu modo de fornecimento (art. 14, §1º, I, CDC), comprometendo a segurança que o consumidor pode dele esperar.
- 31) Logo, vige no caso a inversão do ônus da prova *ope legis*, o que significa dizer que o ônus da prova de que o defeito do serviço foi reparado, com medidas que estabeleçam a segurança do embarque e desembarque, cabe ao fornecedor réu, que poderá, para afastar a sua responsabilidade pela prevenção e reparação do dano, provar alguma das circunstâncias previstas no art. 14, § 3º, I e II, CDC.

As medidas urgentes

- 32) Não se sabe quais as medidas empregadas até o momento em relação à forma de prestação do serviço, pois a própria agência reguladora informa que não há comprovação de que 'todos os limites técnicos tenham sido atingidos', ou seja, de que a ré tenha envidado todos os esforços para resolver o problema.
- 33) Aliás, nem a realização do estudo técnico do gabarito dos trens teria a ré comprovado, embora essencial para fundamentar medidas que reduziriam a distância da plataforma.
- 34) Em outras palavras, a Agetransp informa que a ré não esgotou as medidas técnicas para eliminar o risco ao usuário e que não tem conhecimento de se o próprio estudo técnico do gabarito dos trens em relação à plataforma foi de fato feito.
- 35) Nesta esteira, para afastar a gravidade da omissão da ré, a câmara de transportes e rodovias da Agetransp recomenda que, uma vez atingidos os limites técnicos disponíveis, (ou seja, uma vez esgotados os recursos técnicos para aproximar o trem da plataforma), a ré deve, caso persista perigoso o vão para embarque e/ou desembarque, recorrer a 'avisos sonoros e comunicação visual' nas estações, para que a sua massa de usuários tenha respeitado o seu direito à segurança.
- 36) Não há dúvida acerca do perigo que o vão de cerca de 80 (oitenta) centímetros representa para quem queira embarcar e/ou desembarcar dos vagões. Qualquer desequilíbrio ou a menor falta de atenção podem ser decisivos para a queda do usuário pelo vão e a sua instantânea morte eletrocutado em contato com os trilhos do trem, risco possível de ser evitado mas que até agora, um ano depois de instaurado o presente IC, subsiste.
- 37) Nesta esteira, o risco de morte iminente na estação de Triagem representa, neste momento, óbice intransponível para a prestação do serviço com respeito à segurança e à vida do

- usuário, pelo menos até que a ré comprove que adotou medidas capazes de tornar o risco respectivo desprezível.
- 26) Logo, é flagrante a fumaça de bom direito que emana da tese de que o serviço público essencial de transporte coletivo não tem sido prestado adequadamente, violando o preceito constitucional que confere ao consumidor o direito a receber especial proteção do Estado, assim também a Lei n.º 8.078/90 que erige a direito básico do consumidor a proteção contra práticas abusivas no fornecimento de serviços.
- 27) Verifica-se, outrossim, que a demora de um provimento jurisdicional definitivo acerca da matéria em exame implica perigo de dano irreversível ao consumidor, pois não se pode nem se deve aguardar mais até que a ré comprove que todos os limites técnicos já foram atingidos para eliminar o risco de embarque e/ou desembarque nos vagões dos trens que param na estação de Triagem.
- 28) Para prevenir este risco, a antecipação da tutela é amplamente justificada, secundada pela dificuldade de *reparação do dano efetivamente causado aos usuários ré caso sobrevenha acidentes fatais*.
- 29) Nestas condições, considerando que é relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final em relação às ocorrências verificadas pela má prestação do serviço até o julgamento definitivo da causa, **REQUER** notifiquem-se o réu, na pessoa de seu representante legal, para, *incontinenti*:
- A) **SUSPENDER, incontinente**, a prestação do serviço de transporte público ferroviário na estação de Triagem, até que a ré comprove a esse r. Juízo ter adotado todas as medidas necessárias para garantir a eliminação do risco à incolumidade física do usuário pelo embarque e/ou desembarque nas suas composições, atingindo todos os limites técnicos para reduzir o vão entre os vagões e a plataforma e adotando tantas outras medidas quantas forem necessárias para evidenciar a subsistência de eventual risco residual, que deverá ser tecnicamente desprezível.
- B) Por outra, para que não deixe de ser efetivamente cumprido o preceito antecipatório ora pleiteado, r. o MP seja fixada multa suficiente para que o réu prefira cumprir o preceito a recolhê-la, sempre considerando a capacidade econômica que ostenta na qualidade de concessionária, em regime de monopólio, do serviço de transporte coletivo ferroviário, cominada à razão de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por dia, valor a ser revertido para o Fundo de Defesa dos Direitos Difusos (FDD) previsto pelo Decreto n.º 1.306/94.

A tutela definitiva

38) Pelo exposto, requer finalmente o MP:

a) a citação da ré para, querendo, contestar a presente, sob pena de revelia, sendo presumidos como verdadeiros os fatos ora deduzidos;

b) que, após os demais trâmites processuais, seja finalmente julgada procedente a pretensão deduzida na presente ação, declarando-se abusiva a prática em questão, condenando-se a ré, outrossim, a prestar o serviço público de transporte coletivo ferroviário em segurança na estação de Triagem, *tornando definitiva a tutela antecipada quanto à obrigação de fazer os reparos necessários para reduzir o vão e quaisquer outras medidas capazes de contribuir para a redução do risco à segurança do usuário, sem o que a prestação do serviço deverá ficar suspensa na estação de Triagem*;

c) que recaia sobre o réu a condenação genérica a indenizar o dano que houverem causado ao consumidor com o defeito do serviço, assim como reconhecendo a obrigação genérica de reparar eventual dano moral de que acaso tenha padecido o consumidor;

d) que seja o réu condenado a pagar honorários ao CENTRO DE ESTUDOS JURÍDICOS DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, à base de 20% sobre o valor da causa, dado o valor inestimável da condenação, mediante depósito em conta corrente n.º 2550-7, ag. 6002, Banco Itaú S/A, na forma da Res. 801/98.

e) que sejam publicados os editais do art. 94 do CDC.

32) Protesta-se por todos os meios de prova em direito admitidos, atribuindo-se à causa, de valor inestimável, o valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

Rio de Janeiro, 28 de março de 2012

RODRIGO TERRA

Promotor de Justiça