

APELAÇÃO CÍVEL N° 5001910-43.2011.4.04.7210/SC

RELATOR : CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR
APELANTE : VITOR HUGO COELHO TROIAN
ADVOGADO : ADAIR PAULO BORTOLINI
APELANTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA
DE TRANSPORTES - DNIT
: UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO
APELADO : OS MESMOS
APELADO : ROSINEI FERRARI
ADVOGADO : Andreas Otto Winckler
APELADO : ESTADO DE SANTA CATARINA
APELADO : TELEVISAO CHAPECO S/A
ADVOGADO : Daniela de Lara Prazeres
APELADO : TURATTO & TURATTO LTDA
MPF : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

EMENTA

ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANOS MATERIAIS. DANOS MORAIS ACIDENTE DE VEÍCULO. DOIS ACIDENTES GRAVES. SEGUNDO ACIDENTE CAUSOU A MORTE DO PAI DO AUTOR. HONORÁRIOS. DENUNCIAÇÃO À LIDE. DENUNCIAÇÃO IMPRÓPRIA.

Nos casos como o presente, em que não é obrigatória a denunciação, o denunciante à lide deve arcar com os honorários advocatícios devidos ao denunciado e com as custas processuais relativas à lide secundária.

O fato do caminhão não conseguir parar ao avistar um acidente grave na estrada, acidente envolvendo ônibus e caminhão, causou um segundo acidente, quando houve o falecimento do pai do autor e outras vítimas. O que motivou o segundo acidente e levou à morte do pai do autor foi a não parada do caminhão conduzido por Rosinei no local do primeiro acidente, mais especificamente, foi a insuficiência dos freios no conjunto veicular a causa determinante para a ocorrência do acidente em análise no presente tópico. Assim, restou reconhecido o nexo causal entre o fato e o dano. Em consequência, os autores devem ser indenizados pelos danos sofridos.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, decide a Egrégia 4a. Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, por unanimidade, negar provimento aos recursos, nos termos do relatório, votos e notas taquigráficas que ficam fazendo parte integrante do presente julgado.

Porto Alegre, 01 de setembro de 2015.

Desembargador Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR
Relator

Documento eletrônico assinado por **Desembargador Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR, Relator**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **7765137v6** e, se solicitado, do código CRC **771D5C9D**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Cândido Alfredo Silva Leal Junior

Data e Hora: 03/09/2015 18:32

APELAÇÃO CÍVEL Nº 5001910-43.2011.4.04.7210/SC

RELATOR	: CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR
APELANTE	: VITOR HUGO COELHO TROIAN
ADVOGADO	: ADAIR PAULO BORTOLINI
APELANTE	: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
	: UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO
APELADO	: OS MESMOS
APELADO	: ROSINEI FERRARI
ADVOGADO	: Andreas Otto Winckler
APELADO	: ESTADO DE SANTA CATARINA
APELADO	: TELEVISAO CHAPECO S/A
ADVOGADO	: Daniela de Lara Prazeres
APELADO	: TURATTO & TURATTO LTDA
MPF	: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

RELATÓRIO

Trata-se de recurso de apelação interposto contra sentença que julgou **parcialmente procedente** o pedido formulado nos autos da ação ordinária por meio da qual a parte autora pretende a condenação dos réus ao pagamento de indenização por danos materiais e danos morais em decorrência de acidente automobilístico.

Em sede de razões recursais (evento 245), o DNIT sustenta que a condenação em honorários não merece prosperar. Argumenta que, em sendo obrigatória a denunciaçāo à lide, não há espaço para caracterizar, pelo princípio da causalidade, a obrigação de pagar honorários advocatícios por parte da autarquia em virtude da lide secundária ter sido julgada prejudicada em razão da improcedência da ação principal em face do DNIT. E caso assim não se entenda, diz que não pode ser mantido o valor dos honorários e a correção fixados na sentença.

Em sede de razões recursais (evento 248) VITOR HUGO COELHO TROIAN, sustenta que existe responsabilidade civil imputável não só ao motorista e à empresa proprietária do caminhão, mas também responsabilidade da União e do Estado de Santa Catarina. Isso porque o vício que se atribui à União e ao Estado não está diretamente ligado a uma possível melhor sinalização do local, porque houve ausência de uma atuação eficiente na formação e organização do trânsito no sentido de direção São Miguel do Oeste-Maravilha, bem como da orientação prestada aos motoristas e aos próprios colegas sobre um fato novo que majorava substancialmente o risco de novos acidentes.

Em sede de razões recursais (evento 250) a UNIÃO sustenta: (1) que deve ser majorado o valor da verba honorária. Destaca que o magistrado condenou o Apelado no pagamento, a título de honorários advocatícios, na quantia certa e determinada de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que representa apenas 2% do valor atribuído à causa; (2) se hoje o autor (apelado) não tem dinheiro para pagar honorários e recebeu benefício da Assistência Judiciária Gratuita, o terá quando receber os valores. Por tal razão, pede que seja autorizado o desconto quando do efetivo pagamento do valor a ser pago em favor do apelado.

Foram apresentadas contrarrazões.

Opinou o Ministério Públīco Federal pela manutenção da sentença.

É o relatório.

Inclua-se em pauta.

VOTO

A discussão posta nestes autos diz respeito, em essência, à indenização por danos materiais e morais ao autor, Vitor Hugo Coelho Troian, em decorrência de acidente automobilístico que causou a morte do seu pai (Sr. Evandro Luiz Troian).

A sentença fez julgamento conjunto dos autos nº 2008.72.10.001084-7, nº 2009.72.10.001175-3, e nº 5001910-43.2011.404.7210/SC, em razão da conexão existente entre eles, haja vista que todos versam sobre pedidos de indenização por danos morais e materiais decorrentes do óbito de Evandro Luiz Troian, filho dos autores Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian, companheiro da autora Macleiser Ines Tosati e pai do autor Vitor Hugo Coelho Troian.

Mantendo e adoto como razão de decidir a sentença do Juiz Federal Márcio Jonas Engelmann, que julgou parcialmente procedente a ação, transcrevendo os seguintes trechos:

2. FUNDAMENTAÇÃO

2.1 PRELIMINARES

Das alegações de ilegitimidade ativa de Vilson Troian, Neucile de Lourdes Rodrigues Troian e Vitor Hugo Coelho Troian, e de ilegitimidade passiva de Turatto & Turatto Ltda., Estado de Santa Catarina e DNIT

Nos autos 2008.72.10.001084-7, a ré Televisão Chapecó S/A aduziu a ilegitimidade de Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian para o pleito de dano moral, alegando que são eles pais do falecido e que este tinha família constituída em outra cidade.

Nos autos 5001910-43.2011.404.7210, o DNIT aduziu a ilegitimidade ativa do autor Vitor Hugo Coelho Troian, alegando que ele não teria comprovado a dependência econômica em relação ao seu pai.

Por outro lado, nos autos 2008.72.10.001084-7, os réus Turatto & Turatto Ltda., Estado de Santa Catarina e DNIT sustentaram sua ilegitimidade para figurar no polo passivo da demanda, alegando inexistência de responsabilidade no acidente ocorrido. Idêntica alegação foi aduzida por Turatto & Turatto Ltda. nos autos 2009.72.10.001175-3, bem como pelo Estado de Santa Catarina e pelo DNIT nos autos nos autos nº 5001910-43.2011.404.7210.

A legitimidade das partes é uma condição da ação, nos termos do inciso VI do art. 267 do Código de Processo Civil, ou seja, trata-se de um requisito a ser satisfeito para que possa ser analisado o mérito da pretensão deduzida em juízo.

Acolho o entendimento de que a análise sobre a satisfação das condições da ação deve ser feita antes de qualquer incursão cognitiva no mérito do pedido inicial, ou seja, com base nas informações prestadas pelo autor da ação em sua petição inicial (teoria da asserção). Assim,

salvo em situações teratológicas, nas quais já se pode vislumbrar, de pronto, a inadequação da indicação realizada pela parte autora acerca da titularidade da relação jurídica, descebe reconhecer alegações de ilegitimidade da parte com base em fundamentos relacionados ao mérito da pretensão.

Nesse contexto, as alegações dos réus de que não teriam responsabilidade na ocorrência do acidente narrado na petição inicial, bem como a alegação da ré Televisão Chapecó S/A no sentido de que os pais do falecido não teriam sofrido dano moral devem ser apreciadas quando da análise do mérito da pretensão de deduzida em juízo, devendo ser rejeitadas, pois, as arguições de ilegitimidade das partes.

Da alegação de ilegitimidade passiva suscitada por Gilmar Turatto e Nerci Maria Westenhofen Turatto nos autos 2009.72.10.001175-3

Nos autos 2009.72.10.1175-3, os autores incluíram no polo passivo da demanda Gilmar Turatto e Nerci Maria Westenhofen Turatto, sócios da empresa Turatto & Turatto Ltda., sob a alegação de que seriam eles os proprietários do caminhão Mercedes Benz, placa AHQ 5000, bem como de que teriam ciência da deficiência no sistema de freios do caminhão e do excesso de carga transportado.

De seu lado, os referidos réus aduziram sua ilegitimidade passiva, alegando que não seriam donos do caminhão sinistrado e sustentando a impossibilidade de desconsideração da personalidade jurídica da empresa Turatto & Turatto Ltda. sem prévio processo de conhecimento.

De fato, o veículo sinistrado pertence à empresa Turatto & Turatto Ltda., sociedade limitada da qual são sócios os réus Gilmar e Nerci. E, em se tratando de sociedade limitada, o patrimônio da pessoa jurídica não se confunde com o das pessoas naturais que a compõem, conforme preceitua o art. 1.052 do Código Civil:

Art. 1.052. Na sociedade limitada, a responsabilidade de cada sócio é restrita ao valor de suas quotas, mas todos respondem solidariamente pela integralização do capital social.

Assim, em regra, as dívidas da pessoa jurídica não atingem o patrimônio de seus sócios. Não obstante, conforme a inteligência do art. 50 daquele mesmo Código, essa regra pode ser afastada caso ocorra o abuso da personalidade jurídica:

Art. 50. Em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade, ou pela confusão patrimonial, pode o juiz decidir, a requerimento da parte, ou do Ministério Público quando lhe couber intervir no processo, que os efeitos de certas e determinadas relações de obrigações sejam estendidos aos bens particulares dos administradores ou sócios da pessoa jurídica.

Consoante dito acima, a satisfação das condições da ação deve ser analisada com base nas informações prestadas pelo autor da ação em sua petição inicial. No caso dos autos, tenho que a alegação de que os sócios da empresa Turatto & Turatto Ltda. estariam cientes das péssimas condições mecânicas do caminhão e do excesso de carga transportada não se enquadram em nenhuma das hipóteses em que se afigura cabível a desconsideração da personalidade jurídica no âmbito do dispositivo citado.

De fato, não há alegação de que tenha havido o repasse de bens da empresa para o patrimônio dos sócios, situação que configuraria a confusão patrimonial. Também não há notícia de que tenha havido desvio de finalidade da pessoa jurídica, ou seja, de que os sócios ou

administradores tenham se utilizado da personalidade jurídica da empresa para a prática de atividades diversas daquelas previstas em seu estatuto social.

Destarte, sendo o caminhão sinistrado propriedade da empresa Turatto & Turatto Ltda., e não se configurando qualquer das hipóteses de desconsideração da personalidade jurídica, acolho a preliminar aventada para reconhecer a ilegitimidade passiva dos réus Gilmar Turatto e Nerci Maria Westenhofer Turatto, razão pela qual extingo, com relação a eles, o feito sem exame de mérito, com base no art. 267, VI e § 3º, do Código de Processo Civil.

Das alegações de litispendência e de conexão e da delimitação da lide

Nos autos 2009.72.10.001175-3, os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda alegam, em preliminar, a existência de litispendência, aduzindo que aquela demanda seria idêntica à formulada nos autos 2008.72.10.001084-7.

Como se sabe, há litispendência quando, do ponto de vista jurídico-processual, repete-se ação idêntica a outra que já esteja tramitando, ou seja, quando coincidentes as partes, a mesma causa de pedir e o mesmo pedido, o que, segundo determina o art. 267, V, do Código de Processo Civil, leva à extinção da segunda demanda sem resolução do mérito.

Analisando ambas as ações, observo que nos autos 2008.72.10.001084-7, Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian ajuizaram ação contra Rosinei Ferrari, Turatto & Turatto Ltda, Televisão Chapecó S/A, Estado de Santa Catarina, e União Federal, pleiteando a condenação dos réus ao pagamento de indenização por danos morais, ao pagamento de alimentos à autora Macleiser Inês Tosatti, no equivalente a 2/3 dos rendimentos que o falecido auferia, ao pagamento de lucros cessantes e danos emergentes, tais como despesas funerárias, traslado, etc., além dos ganhos normais.

No entanto, Macleiser Ines Tosati foi excluída da lide, já que não passou procuração ao signatário da petição inicial (fls. 256). Diante disso, às fls. 725 daqueles autos, os autores requereram a desistência do pedido de pensão mensal, danos emergentes e lucros cessantes, de modo que a ação prosseguiu somente no que concerne aos danos morais.

Destarte, a primeira demanda consiste no pleito de indenização por danos morais formulados pelos autores Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian, contra os réus Rosinei Ferrari, Turatto & Turatto Ltda, Televisão Chapecó S/A, Estado de Santa Catarina e União Federal.

Por outro lado, nos autos 2009.72.10.001175-3, Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian ajuizaram ação contra Rosinei Ferrari, Gilmar Turatto, Nerci Maria Westenhofer Turatto e Turatto & Turatto Ltda, pleiteando a condenação dos réus ao pagamento de indenização por danos materiais, calculada em razão da idade e dos vencimentos do falecido, inclusive décimo terceiro salário, e indenização por danos morais.

Não obstante, às fls. 1.015-1.016 daqueles autos foi reconhecida a litispendência e declarado extinto o feito no que se refere aos autores Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Troian, determinando-se o prosseguimento do feito apenas quanto à autora Macleiser Ines Tosati. Ademais, no tópico supra, foi reconhecida a ilegitimidade de Gilmar Turatto e Nerci Maria Westenhofer Turatto para figurarem no polo passivo da demanda.

Passados em revista as partes, os pedidos e a causa de pedir de ambas as ações, tenho que a aludida litispendência não se configurou de todo. De fato, os autores Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Troian repetiram, na segunda ação, o pleito de indenização por danos morais contra os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda.. No entanto, diante do acima

exposto, a coincidência de pedidos quanto à indenização por danos materiais não se verificou, haja vista que tal pedido foi formulado no primeiro feito apenas em relação à companheira do falecido, que, como se viu, acabou por não integrar o polo ativo daqueles autos.

Assim, revejo a decisão das fls. 1.015-1.016 para afastar a litispendência verificada no que concerne ao pedido de pagamento de danos materiais formulado por Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Troian, mantida a decisão no que se refere aos danos morais.

Por outro lado, nos autos 5001910-43.2011.404.7210, a União alegou a existência de conexão com os autos de nº 2008.72.10.0001084-7. Tal alegação, contudo, já foi reconhecida no evento 65 daqueles autos, decisão que vai ratificada no presente momento.

Tem-se, pois, que nos autos 2008.72.10.001084-7 remanesce o pedido de indenização por danos morais formulado por Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian contra Rosinei Ferrari, Turatto & Turatto Ltda., Televisão Chapecó S/A, Estado de Santa Catarina e União Federal.

Já nos autos 2009.72.10.001175-3 subiste o pedido de indenização por danos morais formulado por Macleiser Inês Tosatti, bem como o pedido de indenização por danos materiais (pensão alimentícia) formulados por Macleiser Inês Tosatti, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian contra Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda..

Por fim, nos autos 5001910-43.2011.404.7210 Vitor Hugo Coelho Troian pretende a condenação dos réus Rosinei Ferrari, Turatto & Turatto Ltda, Estado de Santa Catarina, União Federal e Televisão Chapecó S/A, ao pagamento de indenização por danos morais e materiais.

Da alegação de nulidade da citação, em razão da não utilização do procedimento sumário, deduzida pelo réu Gilmar Ferrari nos autos 2008.72.10.001084-7 e 2009.72.10.001175-3

Muito embora o Código de Processo Civil, em seu artigo 275, II, 'd', prescreva a adoção do rito sumário nas causas de resarcimento por danos causados em acidente de veículo de via terrestre, a complexidade da questão discutida nos autos justifica a adoção do procedimento ordinário.

Além disso, o STJ vem entendendo que 'inexiste prejuízo ao réu e consequentemente nulidade processual, nos casos de adoção do rito ordinário em lugar do sumário, dada a maior amplitude de defesa conferida por aquele procedimento' (AgRg no AREsp 55.090/PR, Rel. Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, DJe 17/12/2012).

Desse modo, considerando que o rito procedural ordinário foi adotado no caso concreto por opção da parte autora e que, ademais, não causa prejuízo aos réus, pelo contrário, amplia suas possibilidades de defesa, não deve ser acolhida a alegação de nulidade da citação aventada pelo réu Rosinei Ferrari.

Denunciaçāo da lide à empresa responsável pelas obras de recuperação da rodovia, promovida pelo DNIT nos autos 2008.72.10.001084-7

Dispõe o art. 70 do Código de Processo Civil:

Art. 70. A denunciaçāo da lide é obrigatória:

I - ao alienante, na ação em que terceiro reivindica a coisa, cujo domínio foi transferido à parte, a fim de que esta possa exercer o direito que da evicção lhe resulta;

II - ao proprietário ou ao possuidor indireto quando, por força de obrigação ou direito, em casos como o do usufrutuário, do credor pignoratício, do locatário, o réu, citado em nome próprio, exerça a posse direta da coisa demandada;

III - àquele que estiver obrigado, pela lei ou pelo contrato, a indenizar, em ação regressiva, o prejuízo do que perder a demanda.

No caso dos autos, o DNIT promoveu a denunciação da lide à empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda. com fundamento no inciso III acima transcrito, ao argumento de que dita empresa teria sido contratada para realizar serviços de reparos e manutenção da pista no local do acidente, diante de hipotética condenação decorrente do reconhecimento de que o sinistro ocorreu em virtude de defeitos na pista, conforme alegado na petição inicial, a fim de que, na lide secundária, fosse reconhecida a obrigação regressiva da empresa em ressarcir o DNIT de eventual condenação que tiver de suportar.

Entendo que a denunciação da lide é perfeitamente admissível no caso presente, como de fato foi, visto que caracterizada a hipótese prevista no inciso III do art. 70 do CPC.

Com efeito, ao requerer a denunciação da lide, o DNIT trouxe aos autos cópia de contrato administrativo firmado com a empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda. em 02.08.2006, cujo objeto era a realização de serviços de recuperação e manutenção da Rodovia BR-282/SC, no trecho compreendido entre os Km 532,9 e 648,8 da referida rodovia, com prazo de conclusão de 720 dias contados da publicação do extrato do contrato no diário oficial (embora não tenha sido trazida aos autos a informação sobre a data da publicação do extrato do contrato no diário oficial, é fato incontrovertido que o contrato estava em plena vigência na época do acidente, em 09.10.2007). E note-se que o acidente ocorreu no Km 630,2 da rodovia BR-282, ou seja, justamente no trecho de rodovia cuja recuperação e manutenção havia sido contratada pelo DNIT junto à empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda.

É evidente, pois, diante da relação jurídica estabelecida entre DNIT e Rodocon Construções Rodoviárias Ltda., que a autarquia federal detém o direito de regresso em face da empresa contratada para realizar os serviços de recuperação e manutenção da rodovia em caso de eventual condenação decorrente do reconhecimento de que o acidente ocorreu por conta das más condições da pista de rolamento.

O argumento de que a denunciação da lide (que é direito da parte denunciante) acrescentaria fato novo à demanda não afasta a possibilidade de sua realização, mesmo porque a denunciação da lide sempre enseja o acréscimo de um fato novo a qualquer demanda, de modo que a imposição de óbice ao seu deferimento significaria completo aniquilamento do direito da litisdenunciante. Aliás, mais do que fato novo, a denunciação da lide acrescenta, na verdade, uma nova demanda no seio de uma demanda já existente, que se estabelece entre litisdenunciante e litisdenunciada. Veja-se que não há o estabelecimento de uma relação jurídico-processual direta entre a parte autora da ação principal e a litisdenunciada, embora esta última até possa coadjuvar e auxiliar a parte ré/litisdenunciante na sua defesa e, eventualmente, auxiliá-la na obtenção de um provimento judicial desfavorável à parte autora da lide principal. Assim, a relação jurídica entre parte autora e parte ré/litisdenunciante não sofre alterações pelo simples acréscimo de uma demanda secundária decorrente da denunciação da lide.

Exemplificativamente, se há uma relação jurídica de responsabilidade objetiva entre parte autora e parte ré, esta relação jurídica não se converte em responsabilidade subjetiva pela denunciação da lide. A relação jurídica entre parte ré/litisdenunciante e litisdenunciada é que pode até ser, nesse caso, de responsabilidade subjetiva, mas esta é uma questão a ser decidida na lide secundária, quando da análise da existência ou não do direito de regresso.

Tampouco o argumento de que a denunciação da lide deveria ser rejeitada sob o argumento de que causaria demora na marcha processual é suficiente para impedir o acolhimento do pedido de denunciação, mesmo porque nem sempre há o alegado prejuízo para a celeridade processual. Ademais, conforme já consignado anteriormente, é direito da parte ré promover a denunciação da lide quando verificada uma das hipóteses previstas nos incisos do art. 70 do CPC.

Por fim, registro, quanto a este tópico relativo à denunciação da lide da empresa responsável pelos serviços de reparos e manutenção da rodovia na qual ocorreu o acidente, que não vislumbro a alegada inépcia na denunciação. Primeiro, porque o DNIT justificou de forma suficiente as razões pelas quais requereu a denunciação. De fato, alegou o DNIT que o contrato firmado com a empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda. lhe garantiria o direito de regresso em face da denunciada por conta de eventual condenação que vier a suportar nesta demanda. Segundo, porque não há necessidade de pedido específico de condenação na lide secundária, visto que este já se encontra implícito no próprio pedido de denunciação da lide, ou seja, de que se transfira à denunciada os ônus sucumbenciais que a denunciante vier a suportar ao final da demanda.

Assim, rejeito a impugnação da denunciação da lide formulada pela empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda. e bem assim a alegação de inépcia do pedido de denunciação. Sem embargo, registro que o mérito da questão, ou seja, se há ou não o direito de regresso em caso de condenação da denunciante na lide principal, será decidido quando da análise do mérito da lide secundária.

Denunciação da lide à Seguradora Itaú Seguros S.A, promovida pela ré Turatto & Turatto Ltda. nos autos nº 2008.72.10.001084-7 e nº 2009.72.10.001175-3

Dispõe o art. 70 do Código de Processo Civil:

Art. 70. A denunciação da lide é obrigatória:

I - ao alienante, na ação em que terceiro reivindica a coisa, cujo domínio foi transferido à parte, a fim de que esta possa exercer o direito que da evicção lhe resulta;

II - ao proprietário ou ao possuidor indireto quando, por força de obrigação ou direito, em casos como o do usufrutuário, do credor pignoratício, do locatário, o réu, citado em nome próprio, exerça a posse direta da coisa demandada;

III - àquele que estiver obrigado, pela lei ou pelo contrato, a indenizar, em ação regressiva, o prejuízo do que perder a demanda.

No caso, a empresa Turatto & Turatto Ltda. promoveu a denunciação da lide da seguradora Itaú Seguros S.A. com base em apólice de seguro, na qual estaria incluído o veículo supostamente causador do acidente relatado na petição inicial.

A denunciante juntou aos autos cópia da apólice de seguro, demonstrando a sua vigência na data dos fatos.

A relação jurídica existente entre a empresa Turatto & Turatto Ltda. (litisdenunciante) e a Seguradora Itaú Seguros S.A. (litisdenunciada) é típica hipótese que autoriza a denunciação da lide, pois há, em tese, o direito de regresso da primeira em face da segunda por eventuais indenizações que for condenada a pagar.

A existência de fato excluente da cobertura securitária é questão relacionada ao mérito da lide secundária, que será analisada em momento oportuno.

Assim, tenho que deve ser mantida a decisão que acolheu a denunciação da lide à seguradora.

Do pedido de suspensão do feito até o julgamento final da ação penal, formulado nos autos nº 2008.72.10.001084-7 e nº 2009.72.10.001175-3

Dispõe o art. 935 do Código Civil que a responsabilidade civil é independente da responsabilidade penal, não havendo razão, portanto, para que seja deferida a suspensão da presente ação indenizatória, mesmo porque os elementos de prova arregimentados aos autos mostram-se plenamente suficientes para o julgamento da demanda.

Ademais, não havendo sequer previsão de conclusão do julgamento na esfera penal, afigura-se extremamente inviável a suspensão desta ação indenizatória, com prejuízo às partes que já aguardam há bastante tempo a prestação jurisdicional.

De qualquer forma, registro que, consoante dispõe a parte final do art. 935 do Código Civil, a decisão na esfera penal apenas vincula a esfera cível quando reconhecer a inexistência do fato ou quando for negada a sua autoria. Ora, tanto a ocorrência do acidente quanto a sua autoria, no presente caso, estão fora de qualquer questionamento (veja-se que o próprio réu Rosinei Ferrari admite que era ele o condutor do caminhão que ocasionou o segundo acidente). Discute-se aqui, apenas, a quem deve ser atribuída a responsabilidade pelo acidente e se há o dever de indenizar.

Sem embargo, na remota hipótese de ser comprovado posteriormente, na esfera penal, a inexistência do fato ou mesmo sendo negada a autoria, tal questão poderá eventualmente ser suscitada na fase executiva de eventual sentença condenatória.

Assim, mantenho a decisão que rejeitou a suspensão do feito.

Do pleito de devolução dos prazos processuais formulados pela autora Macleiser Ines Tosati nos autos 2009.72.10.001175-3

Às fls. 1.230-1.232 dos autos 2009.72.10.001175-3, a autora Macleiser Ines Tosatti constituiu novo procurador e requereu a devolução dos prazos escoados, alegando que o antigo procurador abandonou a causa e que suas tentativas de obter informações acerca do andamento do processo restaram infrutíferas.

*Tenho que a situação relatada não enseja a devolução de prazos, já não se trata de situação ensejadora de nulidade processual. Ademais, ainda que se configurasse eventual nulidade processual, conforme entendimento pacífico dos tribunais superiores, em homenagem ao princípio *pas de nullité sans grief*, a parte, ao requerer o reconhecimento de nulidade, deve comprovar o efetivo prejuízo sofrido, ônus do qual a parte autora não se desincumbiu no presente caso.*

Assim, indefiro o pedido de devolução de prazos processuais formulados pela autora Macleiser Ines Tosati.

Da alegação de prescrição, formulada nos autos 5001910-43.2011.404.7210

Nos autos 5001910-43.2011.404.7210, o Estado de Santa Catarina alega ter havido prescrição, tendo em vista o transcurso de mais de três anos entre o acidente que vitimou o pai do autor e o ajuizamento da demanda.

A respeito do ponto, todavia, impende registrar que o autor, nascido em 07/01/2005, é menor absolutamente incapaz, consoante se denota da certidão de nascimento constante no documento 01 do evento 1 daqueles autos. Contra ele, portanto, não corre prescrição, conforme se colhe do art. 198, inciso I, c/c art. 3º, ambos do Código Civil.

Destarte, afasta-se a preliminar de prescrição arguida nos autos 5001910-43.2011.404.7210.

2.2 MÉRITO

O regime jurídico da responsabilidade civil no direito privado

A responsabilidade civil deriva da transgressão de uma norma civil preexistente e impõe ao causador do dano a consequente obrigação de indenizar, respondendo o seu patrimônio pelas consequências do ato lesivo. Pode ser contratual, quando a norma civil preexistente violada possuir natureza negocial (art. 389 e seguintes do Código Civil de 2002), ou extracontratual ou aquiliana, quando a norma agredida tiver natureza legal (arts. 186, 187 e 927 do CC/2002).

Para além do disposto no inciso V do art. 5º da Constituição Federal de 1988, que dispõe que é assegurada a indenização por danos materiais, morais ou à imagem em caso de violação a algum dos direitos fundamentais, o regime jurídico da responsabilidade civil no direito brasileiro está calcado em três artigos fundamentais do Código Civil de 2002 (Lei nº 10.406/2002), todos fundamentados no princípio de que a ninguém é dado causar prejuízo a outrem (neminen laedere):

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Note-se que o art. 186 consagra uma regra geral da responsabilidade civil, baseada na culpa ou no dolo do causador do ato ilícito (ilicitude subjetiva). De seu turno, o art. 187 prevê a responsabilidade civil por abuso de direito, considerada, segundo a melhor doutrina, de natureza objetiva (tese acolhida no Enunciado 37 da I Jornada de Direito Civil promovida pelo Conselho da Justiça Federal). Já o art. 927 dispõe sobre as consequências do ato ilícito, qual seja, o dever de reparar o dano.

Constituem elementos da responsabilidade civil:

- a) a existência de um ato comissivo ou omissivo, caracterizado por uma conduta humana positiva ou negativa que dê causa ao evento danoso;*
- b) dano, que pode ser moral ou patrimonial.;*
- c) nexo causal entre o ato comissivo ou omissivo e o dano; e,*
- d) culpa (genérica, ou 'lato sensu') do agente que praticou o ato.*

Vale destacar que a regra, no âmbito do direito privado, é a responsabilidade civil subjetiva, sendo a responsabilidade civil objetiva exceção, admitida em casos previstos em lei.

O regime jurídico da responsabilidade civil no direito público

Tal qual no âmbito do direito privado, os órgãos de direito público também podem ser responsabilizados civilmente por danos que causarem a terceiros em virtude de uma violação do direito alheio, não autorizada em lei, do que resulta a obrigação patrimonial de indenizar prejuízos causados.

De fato, um dos pilares do chamado Estado de Direito é a submissão de todos ao poder da lei, inclusive os entes de direito público, de modo que também estes estão sujeitos à prática de ilícitudes.

*Celso Antônio Bandeira de Mello lembra, entretanto, que a responsabilidade civil estatal assume contornos diversos da responsabilidade civil decorrente das relações de direito privado, tendo em vista a posição diferenciada do Estado no seio da sociedade. Destaca o referido doutrinador que '... os danos causados pelo Estado resultam de comportamentos produzidos a título de desempenhar missões no interesse de toda a Sociedade, não sendo equânime, portanto, que apenas algum arque com os prejuízos suscitados por ocasião de atividades exercidas em proveito de todos' (in *Curso de Direito Administrativo*. 27ª ed. São Paulo: Malheiros, 2010. p. 997-998).*

Está, pois, a responsabilidade civil do Estado, submetida a um regime próprio, compatível com as suas peculiaridades intrínsecas e bem assim com os tipos de danos que sua atuação no seio da sociedade pode causar sobre os direitos de terceiros.

A responsabilidade civil do Estado pode decorrer de uma conduta lícita ou ilícita que resulte em prejuízos a terceiros. Em qualquer das hipóteses, entretanto, tratando-se de conduta comissiva, a responsabilidade é objetiva, o que significa que não se discute a existência ou não de culpa no agir do Estado. Com efeito, pode ocorrer de o Estado agir nos limites da lei, mas ainda assim causar danos a terceiros. Nesse caso, a licitude no agir do Estado não exclui a sua responsabilidade civil, pois parte-se do pressuposto de que, quando o Estado age, ele o faz em benefício de toda a coletividade, de modo que esta, por meio do próprio Estado, deve responsabilizar-se pelos prejuízos causados a um único indivíduo (ou a um grupo limitado de indivíduos), na busca de um bem comum que, ao menos em tese, resultará em benefício de toda a coletividade.

Diversamente, somente se vislumbra a possibilidade de responsabilidade civil estatal em caso de conduta omissiva quando esta é contrária à lei. De fato, a omissão, por si só, não causa dano de forma direta. O dano sempre será causado por um agir de alguém, por um ato lesivo (conduta comissiva, portanto) seja do próprio Estado (já analisada no parágrafo anterior), seja de um terceiro, sendo que, no caso, o Estado tinha a obrigação de impedir a prática do ato lesivo pelo terceiro. Logo, somente se pode falar em responsabilidade do Estado por conduta omissiva quando aquele deixa de agir, ou seja, quando deixa de tomar as providências que por lei lhe são atribuídas (serviço não funciona), ou quando age de forma deficiente, ou seja, abaixo dos padrões mínimos de eficiência legalmente exigidos (serviço funciona mal) ou, ainda, quando age com atraso (serviço funciona atrasado). Em qualquer das hipóteses, o não agir, o agir com deficiência e o agir com atraso, caracteriza-se violação à lei que disciplina a prestação do serviço. Assim, sempre, a conduta omissiva do Estado geradora de dano ao particular é ilícita, não se vislumbrando hipótese de responsabilização civil do Estado por conduta omissiva lícita.

Tratando-se de conduta comissiva estatal (legítima ou ilegítima) causadora de danos a terceiros, a responsabilidade civil daí decorrente é objetiva, em razão do que não se exige a demonstração da culpa em qualquer de suas modalidades (negligência, imprudência ou imperícia). O fundamento para tal conclusão é de que quando o Estado age, ainda que legitimamente, o faz em benefício de todos. E mais, o Estado age com esteio na força de sua situação jurídica privilegiada, independente da vontade dos administrados, interferindo de forma unilateral na esfera jurídica de terceiros, de modo que o princípio da isonomia determina que todos os indivíduos devem suportar os ônus decorrentes do agir estatal, mesmo porque, em tese, todos também são beneficiários dos bônus daquela conduta comissiva.

Por outro lado, a conduta omissiva do Estado que cause prejuízo a terceiros, caracterizada pelo não funcionamento de um serviço estatal, pelo seu mau funcionamento ou, ainda, pelo

funcionamento tardio, somente autoriza a responsabilização subjetiva, ou seja, dependente da comprovação de dolo ou culpa em qualquer de suas modalidades (negligência, imprudência ou imperícia), em casos nos quais tinha a obrigação legal de impedir a ocorrência do dano. Note-se que no caso o estado não é, nem mesmo por meio de qualquer de um de seus agentes, o causador direto do dano. O fundamento para tanto é que, por culpa strictu sensu (negligência, imprudência ou imperícia), ou ainda por dolo (conduta deliberada de não agir), o Estado deixa de cumprir um dever legal que lhe foi imposto. Aliás, este é o ponto fulcral da responsabilização estatal em condutas omissivas: a existência de um dever legal de impedir a ocorrência do dano.

Sobre a questão, a abalizada doutrina de Celso Antônio Bandeira de Mello adverte:

Não bastará, então, para configurar-se responsabilidade estatal, a simples relação entre ausência do serviço (omissão estatal) e o dano sofrido. Com efeito, inexistindo obrigação legal de impedir um certo evento danoso (obrigação, de resto, só cogitável quando haja possibilidade de impedi-lo mediante atuação diligente), seria um verdadeiro absurdo imputar ao Estado a responsabilidade por um dano que não causou, pois isto equivaleria a extraí-la do nada; significaria pretender instaurá-la prescindindo de qualquer fundamento racional e jurídico. Cumpre que haja algo mais: a culpa por negligência, imprudência ou imperícia no serviço, ensejadoras do dano, ou então o dolo, intenção de omitir-se, quando era obrigatório para o Estado atuar e fazê-lo segundo um certo padrão de eficiência capaz de obstar ao evento lesivo. Em uma palavra, é necessário que o Estado haja incorrido em ilicitude, por não ter acorrido para impedir o dano ou por haver sido insuficiente neste mister, em razão de comportamento inferior ao padrão legal exigível.

Ainda, do mesmo doutrinador, colhe-se a seguinte lição acerca da diferença entre a responsabilidade objetiva e a responsabilidade subjetiva:

Há responsabilidade objetiva quando basta para caracterizá-la a simples relação causal entre um acontecimento e o efeito que produz. Há responsabilidade subjetiva quando para caracterizá-la é necessário que a conduta geradora de dano revele deliberação na prática do comportamento proibido ou desatendimento indesejado dos padrões de empenho, atenção ou habilidade normais (culpa) legalmente exigíveis, de tal sorte que o direito em uma ou outra hipótese resulta transgredido (Celso Antônio Bandeira de Mello. ob. cit., p. 1005).

São, pois, requisitos para a responsabilização civil do Estado em casos de conduta comissiva a ação estatal (ato comissivo), o dano e o nexo causal entre o ato comissivo e o dano. Por outro lado, em se tratando de omissão estatal, são requisitos para a responsabilização civil do Estado a omissão estatal contrária à lei, o dano e o nexo causal entre a omissão estatal contrária à lei e o dano, sendo que a omissão estatal é contrária à lei quando o Estado deixa de agir quando deveria fazê-lo para evitar o dano, quando age deficientemente ou quando age atrasado, seja na modalidade culposa (por negligência, imprudência ou imperícia), seja na modalidade dolosa.

É necessário ressaltar, outrossim, que no tocante à responsabilização civil do Estado, que não se afigura necessária a identificação ou individualização do agente estatal responsável pela ação ou omissão. Isso porque o agir ou o não agir do agente estatal deve ser imputado ao próprio Estado. É o próprio estado que age ou deixa de agir em tais situações. Sobre o tema, transcrevo novamente excerto da obra de Celso Antônio Bandeira de Mello:

A relação entre a vontade e a ação do Estado e de seus agentes é uma relação de imputação direta dos atos dos agentes ao Estado. Esta é precisamente a peculiaridade da chamada relação orgânica. O que o agente queira, em qualidade funcional - pouco importa se bem ou mal desempenhada -, entende-se que o Estado quis, ainda que haja querido mal. O que o agente

nestas condições faça é o que o Estado fez. Nas relações não se considera tão-só se o agente obrou (ou deixou de obrar) de modo conforme ou desconforme com o Direito, culposa ou dolosamente. Considera-se, isto sim, se o Estado agiu (ou deixou de agir) bem ou mal (ob. cit., p. 1008).

Assim, qualquer agente que tome decisão ou pratique conduta em nome do Estado, a pretexto de desempenhar alguma atividade estatal, age, em verdade, como se fosse o próprio Estado, de modo que as consequências de seus atos, se lesivos aos particulares, ensejam a responsabilidade civil estatal. Nesse contexto, inserem-se no rol de sujeitos que praticam atos em nome do Estado também os sujeitos de direito privado, tais quais as pessoas físicas ou jurídicas que atuam por meio de delegação ou concessão de serviço propriamente estatal.

Cumpre realçar que a responsabilidade estatal se configura sempre que um agente seu causa danos a terceiros na condição de agente público, tanto na modalidade culposa quanto na modalidade dolosa, ainda que tenha o agente em questão agido fora ou além de suas específicas atribuições. Ou seja, a qualidade de agente público do causador do dano, quando diretamente relacionada com a conduta lesiva, é determinante para a configuração da responsabilidade civil estatal.

A Constituição Federal de 1988 prevê a responsabilidade civil do Estado no art. 37, § 6º, que dispõe:

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

No mesmo sentido, o art. 43 do Código Civil de 2002:

As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.

Está sobejamente pacificado na jurisprudência pátria que o legislador constituinte adotou a teoria da responsabilidade objetiva para os danos causados por seus agentes, baseado na teoria do risco administrativo (STF, RE 272.839/MT, Rel. Ministro Gilmar Mendes, DJU 08.04.2005; STF, RE 217.389/SP, Rel. Ministro Néri da Silveira, DJU 24.05.2002), dispensando-se o terceiro prejudicado de provar a existência de culpa da Administração. Isto porque a Administração Pública assume o risco pelo deferimento, a um agente seu (agente público), da execução de um ato administrativo, respondendo civilmente pelos prejuízos que tal agente, nesta condição, eventualmente cause a terceiros. É a chamada responsabilidade objetiva, que se contrapõe à responsabilidade subjetiva existente entre os particulares.

Assim, conforme se colhe da jurisprudência do STF:

'Os elementos que compõem a estrutura e delineiam o perfil da responsabilidade civil objetiva do Poder Público compreendem (a) a alteridade do dano, (b) a causalidade material entre o eventus damni e o comportamento positivo (ação) ou negativo (omissão) do agente público, (c) a oficialidade da atividade causal e lesiva imputável a agente do Poder Público que tenha, nessa específica condição, incidido em conduta comissiva ou omissiva, independentemente da licitude, ou não, do comportamento funcional e (d) a ausência de causa excludente da responsabilidade estatal. Precedentes. O dever de indenizar, mesmo nas hipóteses de responsabilidade civil objetiva do Poder Público, supõe, dentre outros elementos (RTJ 163/1107-1109, v.g.), a comprovada existência do nexo de causalidade material entre o comportamento do agente e o eventus damni, sem o que se torna inviável, no plano jurídico, o

'reconhecimento da obrigação de recompor o prejuízo sofrido pelo ofendido.' (RE 481.110-AgR, Rel. Min. Celso de Mello, DJ 09.03.2007).

No mesmo sentido: AI 299.125, Rel. Min. Celso de Mello, DJE 20.10.2009; RE 109.615, Rel. Min. Celso de Mello, DJ 02.08.1996; ARE 663.647-AgR, Rel. Min. Cármem Lúcia, DJE 06.03.2012.

Por outro lado, tratando-se de ato omissivo, é imprescindível a demonstração da culpa (teoria subjetiva), conforme também já proclamado na jurisprudência do STF:

'Tratando-se de ato omissivo do Poder Público, a responsabilidade civil por tal ato é subjetiva, pelo que exige dolo ou culpa, esta numa de suas três vertentes, a negligência, a imperícia ou a imprudência, não sendo, entretanto, necessário individualizá-la, dado que pode ser atribuída ao serviço público, de forma genérica, a falta do serviço. A falta do serviço - faute du service des franceses - não dispensa o requisito da causalidade, vale dizer, do nexo de causalidade entre a ação omissiva atribuída ao Poder Público e o dano causado a terceiro.' (RE 369.820, Rel. Min. Evandro Velloso, DJ 27.02.2004).

No mesmo sentido, também do STF: RE 602.223-AgR, Rel. Min. Eros Grau, DJE 12.03.2010; RE 409.203, Rel. p/ o ac. Min. Joaquim Barbosa, DJ 20.04.2007; RE 395.942-AgR, Rel. Min. Ellen Gracie, DJE 27.02.2009.

A jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 4ª Região segue no mesmo sentido:

EMBARGOS INFRINGENTES. CULPA CONCORRENTE. IMPRUDÊNCIA.
ABALROAMENTO POR TERCEIRO MOTORISTA CONDUTOR DE CAMINHÃO. MORTE. 1. A responsabilidade por omissão estatal é subjetiva, baseada na culpa (ou dolo) da Administração, que deve restar provada pela vítima. 2. Da análise conjunta do boletim de acidente de trânsito, das fotos anexadas ao processo, bem como da documentação juntada pelo DNIT, conclui-se que a atuação do motorista de caminhão, tendo agido negligentemente, foi a causa do acidente de trânsito que ocasionou a arremetida do veículo no qual estava a esposa do autor, causando-lhe a morte em razão, em tese, da inexistência de mureta de proteção (defesa). 3. Assim, verificada parcela do motorista do caminhão, faz-se necessária a distribuição dos prejuízos entre os culpados, no caso o réu e aquele.
(TRF4, EINF 2005.72.00.008861-8, Segunda Seção, Relator Luís Alberto D'azevedo Aurvalle, D.E. 22.10.2012)

Note-se que cabe ao particular lesado, em caso de alegação de conduta omissiva do Estado, comprovar a culpa do serviço, não sendo necessário, entretanto, indicar de forma específica o agente público responsável pela omissão. De seu turno, ao Estado cabe comprovar, no caso, a ocorrência de alguma causa excludente de sua responsabilidade civil, como o caso fortuito, força maior, fato exclusivo de terceiro, culpa exclusiva de terceiro, etc.

A responsabilidade civil em caso de dano sofrido em serviço

O falecido Evandro Luiz Troian era cinegrafista contratado pela ré Televisão Chapecó S/A, e, nessa condição, atuava no registro das imagens do primeiro acidente.

A hipótese caracteriza, em tese, responsabilidade objetiva do empregador, com fundamento na teoria do risco-proveito, já que a Televisão Chapecó S/A é que se beneficiaria do exercício da atividade, devendo, assim, suportar os eventuais danos dela decorrentes.

Assim, a responsabilidade civil objetiva da Televisão Chapecó S/A tem esteio no vínculo empregatício existente entre o empregador e o lesado, que, no desempenho de sua atividade profissional, no interesse e sob controle daquela, é submetido a uma situação de risco. O

empregador deve, então, lançar mão de todas as medidas e recursos necessários para garantir a segurança do empregado (posição de garante do empregador), sob pena de ser responsabilizado civilmente, de forma objetiva, por eventuais danos que este vier a suportar em razão do desempenho de sua atividade profissional.

Evidentemente, tratando-se de responsabilidade objetiva do empregador, ela estará excluída caso existente alguma causa excludente dessa responsabilidade, como a força maior, o caso fortuito, o fato de terceiro etc., o que será analisado adiante.

Os acidentes ocorridos em 09.10.2007

Inicialmente, entendo necessário um brevíssimo resumo dos fatos que ensejaram a propositura da presente demanda.

No dia 09.10.2007, pouco antes das 19h00min, um grave acidente automobilístico ocorreu próximo ao KM 630 da BR-282, no município de Descanso/SC, envolvendo dois caminhões (carretas), sendo um deles do tipo 'bi-trem', e um ônibus, resultando na morte de 11 (onze) pessoas, além de 34 (trinta e quatro) feridos.

Dirigiram-se ao local do acidente policiais rodoviários federais em serviço no posto da Polícia Rodoviária Federal de Maravilha/SC, policiais militares, bombeiros (militares e voluntários), socorristas e paramédicos do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), não necessariamente nessa ordem, bem como outras pessoas convocadas para auxiliar nos procedimentos de socorro às vítimas, além de diversos curiosos. Diante da gravidade e magnitude do acidente, foram também convocados para auxiliar nos trabalhos diversos agentes dos órgãos acima que não estavam de serviço na data e horário do acidente.

O trânsito foi interrompido no local do acidente para viabilizar o socorro e remoção das vítimas, bem como para possibilitar os trabalhos de remoção dos veículos envolvidos. Com a interrupção do trânsito, formou-se imediatamente uma fila de veículos que aguardavam a liberação da pista, em ambas as direções, que crescia rapidamente com o passar do tempo.

Quando os trabalhos já estavam chegando à sua etapa final, por volta das 21h30min, o caminhão (carreta) Mercedes Benz/LS 1935, placas AHQ-5000, conduzido pelo réu Rosinei Ferrari, atingiu o local do acidente em alta velocidade, colidindo com os veículos envolvidos no resgate e atropelando dezenas de pessoas que estavam no local auxiliando nos trabalhos ou apenas observando. Deste segundo acidente, resultaram mais 16 pessoas mortas e 66 feridas.

Os fatos acima são incontrovertíveis e estão amplamente demonstrados nos documentos que instruem os autos.

Passo, agora, à análise mais promenorizada da dinâmica dos acidentes, consoante se extrai da prova produzida nos autos.

O primeiro acidente

Como já consignado acima, na data de 09.10.2007, pouco antes das 19 horas, um grave acidente ocorreu nas proximidades do KM 630 da BR-282, no município de Descanso/SC.

A prova produzida nos autos indica que um caminhão do tipo 'cavalo-trator', marca/modelo Volvo NL 12, placas IDE-2956, com dois semi-reboques da marca Guerra acoplados (bi-trem), de propriedade da empresa Transportadora Clovan Ltda. e conduzido por Marco Aurélio Matthes, nas proximidades do KM 630,2 da BR-282, no Município de Descanso/SC, realizava

manobra de ultrapassagem do caminhão do tipo 'cavalo-trator' marca/modelo Scania/P114, placas INJ-2079, com um semi-reboque acoplado (carreta), de propriedade de Omar Steinbrenner e conduzido por Silvano do Nascimento Antunes. Ambos os veículos deslocavam-se no sentido São Miguel do Oeste/SC - Maravilha/SC. Devido à manobra de ultrapassagem, o caminhão Volvo invadiu a pista contrária (contra-mão de direção), sendo que em decorrência de tal manobra colidiu quase frontalmente com um ônibus Volkswagen, placas IHA-1433, de propriedade da empresa W.R. Tur Ltda. e conduzido por João Aldino Ludwig, que trafegava no sentido contrário, ou seja, no sentido Maravilha/SC - São Miguel do Oeste/SC.

Note-se, inicialmente, o depoimento de Marcelo Luiz Engelmann, constante do Boletim de Acidente de Trânsito 287.738:

TRAPEGAVA PELA BR 282, ATRÁS DE UM BITREM, SENDO QUE O MESMO FUMACEAVA MUITO FREIOS TRASEIROS ONDE DISTANCIEI-ME DO MESMO REDUZINDO A VELOCIDADE LOGO EM SEGUIDA, OBSERVEI SAÍDA P/ACOSTAMENTO DE UM ÔNIBUS, LOGO APÓS, O CHOQUE DO REFERIDO BITREM C/ OUTRO CAMINHÃO NO MESMO SENTIDO ATRÁS EM SEQUENCIA JOGUEI P/ ACOSTAMENTO PARANDO NO LOCAL. OBS: EM MINHA FRENTE PAROU OUTRO CAMINHÃO FURGÃO DA EMPRESA DESTRO ATACADO. (sic)

No mesmo sentido, o depoimento de Enio Domingos Giacomelli, também constante do Boletim de Acidente de Trânsito 287.738:

EU ESTAVA TRANSITANDO SENTIDO SÃO MIGUEL D.OESTE A CHAPECÓ, ATRÁS DE UMA CARRETA UM FURGÃO a 2ª CARRETA A UMA DISTANCIA APROXIMADA 10 MT COM VELOCIDADE MAIS OU MENOS 60 KM. QUANDO ME DEPAREI COM ESSA CARRETA QUE TRANSITAVA NO MESMO SENTIDO QUE O MEU ULTRAPASSANDO UM FURGÃO QUE ESTAVA A SUA FRENTE, PELO ACOSTAMENTO. DEVIDO A ISSO O FURGÃO INVADIO UMA PARTE DA PISTA CONTRARIA PARA QUE A CARRETA CONSEGUISSE ULTRAPASSAR e VOLTANDO RAPIDAMENTE PARA PISTA DELE. JÁ A CARRETA QUE ULTRAPASSOU NA CONTRA MÃO, COLIDIU NA TRASEIRA DE OUTRA CARRETA NA FRENTE. FOI UMA COISA TÃO RAPIDA QUANDO VI UMA CARRETA TOMBADA NA PISTA COM MUITA FUMAÇA FAISCA e MUITO CHEIRO DE FREIO. SAI DO MEU CARRO E ENCONTREI O VEREADOR BERNARDI QUE FICOU DO OUTRO LADO DA CARRETA TOMBADO, E ELE ME PEDIU PARA VOLTAR URGENTE PARA AVISAR OS BOMBEIROS PORQUE NAQUELE LOCAL NÃO PEGA O SINAL DO CELULAR. (sic)

Ainda no mesmo sentido, o depoimento de Jair Luiz Cadore, constante do Boletim de Acidente de Trânsito 287.738:

Estava entrando na curva e avistei uma carreta em sentido contrário, logo depois avistei outra carreta vindo na contramão do lado da primeira carreta. Tirei o ônibus para o acostamento fora da pista atraç vinham dois ônibus de outra empresa e um deles foi atingido levemente na sua traseira pela carreta que na sequencia chocou-ce frontalmente com o quarto ônibus que vinha logo atraç. (sic)

Note-se que os depoimentos acima transcritos dão conta de que o caminhão do tipo 'cavalo-trator', marca/modelo Volvo NL 12, placas IDE-2956, com dois semi-reboques da marca Guerra acoplados (bi-trem), de propriedade da empresa Transportadora Clovan Ltda. e conduzido por Marco Aurélio Matthes, em velocidade consideravelmente superior aos demais veículos que trafegavam no mesmo sentido, aparentemente por conta de problemas em seu sistema de freios (registre-se que o trecho onde ocorreu o acidente é de acentuado declive, com uma sequência de pequenas retas e inúmeras curvas), impossibilitado de reduzir a velocidade,

realizava manobras de ultrapassagem nos veículos que iam à sua frente. Todavia, quando realizava tal manobra sobre o caminhão do tipo 'cavalo-trator' marca/modelo Scania/P114, placas INJ-2079, com um semi-reboque acoplado (carreta), de propriedade de Omar Steinbrenner e conduzido por Silvano do Nascimento Antunes, deparou-se a tráfego em sentido contrário, mais especificamente o ônibus Volkswagen, placas IHA-1433, de propriedade da empresa W.R. Tur Ltda. e conduzido por João Aldino Ludwig.

Na tentativa de evitar a iminente colisão com o ônibus, o condutor do caminhão Volvo tentou retornar à sua mão de direção, ocasião em que colidiu lateralmente na carroceria do caminhão Scania, que ocupava aquele espaço. Com a colisão lateral na carroceria do caminhão Scania, a carroceria do caminhão Volvo, formada por dois semi-reboques (bi-trem) projetou-se à frente de forma perpendicular ao cavalo-trator e ao sentido normal de direção, formando o que se costuma chamar de 'L', sendo que os semi-reboques colidiram, então, com a frente/lateral do ônibus, de modo que tanto o conjunto veicular formado pelo caminhão Volvo e seus dois semi-reboques quanto o ônibus foram projetados para fora da pista de rolamento, caindo em uma ribanceira na lateral da pista.

Abaixo, transcrevo a síntese do depoimento da testemunha Silvano Nascimento Antunes, condutor do caminhão Scania, com placas INJ-2079 de Porto Xavier - RS, colhido em 13.10.2011, na carta precatória nº 119/1.11.0000533-3, da Comarca de Porto Xavier/RS:

Iniciou sua viagem em Maringá/PR, com destino a Porto Xavier/RS; viajava sozinho; o acidente ocorreu numa serra, no município de Descanso/SC; havia placas de sinalização de velocidade no local; não sabe exatamente se era 40 ou 60 km/h a velocidade permitida no local, era uma coisa assim; que tinha placas de sinalização de curva também; que estava conduzindo o caminhão a uma velocidade de 60, 70 km/h, que está registrada no disco tacógrafo; não sabe informar se havia um bordel próximo ao local do acidente; foi atingido na lateral pelo caminhão da Transportadora Clovan, aproximadamente no meio da carreta; quando o caminhão foi removido do local do acidente, estava em São Miguel do Oeste/SC, para onde foi após o segundo acidente, mas não estava machucado; quando aconteceu o primeiro acidente, telefonou inicialmente para a firma; lembra que passou na polícia antes de retirar o caminhão em Maravilha; lembra que falaram que não era vítima, mas não lembra exatamente o que foi falado quando disseram que o caminhão estava liberado; apenas trocaram uma peça (racor) afetada no acidente e já foi andando com o caminhão; o caminhão estava vazio na hora do acidente; não tinha sido emplacado ainda; os discos não estavam no tacógrafo porque a testemunha havia retirado; na época do acidente trabalhava para Benibe Transportes (ainda trabalhava na época do depoimento); que o caminhão estava em nome de Omar, que é o dono da Benibe Transportes; trabalhava há dois anos com transportes na época do acidente; fazia transporte internacional; estava acostumado a viajar para São Paulo e Chile, Goiás, Argentina, Rio de Janeiro e Belo Horizonte; estava indo na serra normal, em velocidade compatível ao trânsito e aí o caminhão que vinha atrás bateu e jogou o caminhão conduzido pela testemunha para o lado; foi só o que deu para ver rápido na hora; mais do que isso não sabe; um caminhão carregado é mais pesado, e daí pode alcançar um caminhão vazio, pode estar ruim de freio, não quer pisar no freio, não quer usar os freios e esquentar, pois na hora que precisa não tem freio; não tem certeza de que era ônibus que vinha em sentido contrário, apenas viu que vinha alguma coisa; se tivesse visto que o caminhão que vinha por trás estava sem freio, teria tirado para o acostamento e deixado passar; era uma descida, na serra de Descanso; o outro caminhão foi ultrapassar, só que era curva e não sabe se ele estava com problema de freio ou estava apressado, não sabe o que houve com o motorista; se o caminhão está descontrolado, como calcula que tenha acontecido com o caminhão da Transportadora Clovan, imagina que ele queria salvar a família, 'é ai ele botou pra andar que freio provavelmente não deveria ter, pra querer ultrapassar em curva'; na direita era um precipício de pedra que ele não queria se chocar; ele tentou a sorte ultrapassando pela esquerda; não sabe dizer quantos metros depois do impacto o veículo que conduzia ficou parado; apenas um perito pode dizer quanto tempo de frenagem é necessário na serra, depende das condições de terreno, de clima, de pneu, de lona

de freio, da quantidade de ar que vai para o cavalo e para a carreta; que os órgãos públicos chegaram meio junto ao local do acidente para prestar socorro; confirma que chegou a Polícia Rodoviária Federal; não lembra se chegou a Polícia Militar; tinha bombeiros e o Samu, com o qual inclusive foi para São Miguel do Oeste; não tinha Exército; viu que foi formando filas, mas não lembra se foi colocado cone ou se tinha alguém sinalizando; ficou na área do acidente, não desceu nem subiu para ver se tinha; não deu para ver quando se retirou do local, pois era escuro, era noite; estava dentro da ambulância, na parte de trás, não deu para ver se tinha cones; tem certeza de que a pista estava interditada depois do primeiro acidente; pelo que deu para ver das luzes, tinha uns quilômetros de luz para trás, no sentido a São Miguel do Oeste; não sabe dizer no sentido a Maravilha; não sabe dizer se a polícia que estava no local é rodoviária ou militar, porque os emblemas são diferentes dos do Rio Grande do Sul; havia bastante viaturas de órgãos públicos, bombeiros também; não viu algum policial fiscalizando e regulando a passagem de veículos porque ficou no local do acidente, não subiu para ver se tinha; também não viu galhos de árvores; não participou de outros acidentes no mesmo local onde ocorreu este acidente; no momento em que deu o acidente e o caminhão da Transportadora Clovan caiu na ribanceira e estava tombado ou inclinado, deu para ver que estavam fumaceando os freios; não sabe o nome do motorista da Transportadora Clovan; não lembra o estado dos pneus do veículo da Transportadora Clovan, só lembra da fumaça; o motorista do outro caminhão tentou ultrapassar numa curva; não lembra se havia outro veículo na frente, no mesmo sentido de direção; no local do acidente tinha uma curva, para a direita; a visibilidade era pouca no local, porque era uma curva; estava começando a escurecer na ocasião do acidente; era um local de serra, com velocidade permitida de 40 ou 60 km/h; os veículos tem que ter cuidado especial quando passam naquele trecho; na serra, tem que ter cuidado especial no começo, tem que descer devagar no começo porque depois, para não acontecer problema como o do bitrem; acha que o bitrem desceu rápido demais e depois que ele precisou de freio não tinha, porque se vai descer rápido você vai usando o freio, vai esquentando, superaquecendo e na hora que precisar diminui a utilidade; não lembra se tinha placas indicativas de velocidade no local; lembra que no início tinha placas de curvas; quanto à sinalização no trecho do acidente, acha que eram poucas placas; lembra que tinha placas de curvas e talvez de velocidade um pouco acima; a atuação da polícia militar e federal no atendimento e sinalização do local foi normal no período entre o primeiro e o segundo acidente foi normal; não sabe dizer se estava bem sinalizado, pois estava no local do primeiro acidente, não subiu a serra de volta; no local onde estava, havia sinalização; quanto às condições climáticas, lembra que na hora do segundo acidente havia uma garoa bem forte e estava escurecendo; não tinha neblina.

Note-se que o depoimento acima transcrito corrobora a ilação de que o caminhão marca/modelo Volvo NL 12, placas IDE-2956, com dois semi-reboques da marca Guerra acoplados (bi-trem), de propriedade da empresa Transportadora Clovan Ltda. e conduzido por Marco Aurélio Matthes apresentava problemas de freio na ocasião do acidente, em razão do que desenvolvia velocidade superior aos demais veículos que transitavam no local, notadamente por se tratar de um trecho de declive acentuado.

As conclusões acerca do acidente, externadas pelo perito Luiz Almir Schreiner Maran, do Instituto Geral de Perícias do Estado de Santa Catarina, às fls. 79/80 do Laudo 148/2007, igualmente corroboram a dinâmica do acidente acima relatada. Transcrevo, abaixo, as conclusões do perito em questão:

Os elementos referentes ao local examinado, assomados aos exames nos veículos envolvidos, levam o Perito à convicção de que o acidente que envolveu os veículos ônibus Volkswagen com placas de licenciamento: IHA-1433 e o Cavalo Trator VOLVO com placas de licenciamento: IDE-2956 com dois semi-reboques marca GUERRA acoplados se deu à altura do km 630,2 da rodovia BR-282, estando o caminhão VOLVO na contra-mão de direção no sentido de deslocamento de São Miguel do Oeste a Maravilha, impactando frontalmente e mais destacadamente a parte frontal esquerda do veículo ônibus, que se deslocava no sentido de

Maravilha a São Miguel do Oeste. Com a força do impacto e devido ao peso maior do conjunto Cavalo Trator / Bi-trem carregado com soja que transitava em declive, o ônibus foi arrastado pelo conjunto veicular para a ribanceira próxima ao impacto inicial, descendo com a frente voltada para baixo e sem tombar, até o seu ponto estático final. Já o conjunto Cavalo Trator / Bi-trem resultou com o cavalo trator descendo primeiramente sob os dois semi-reboques. Em capítulo adiante, serão analisadas as velocidades desenvolvidas pelo conjunto veicular, registradas no seu disco de tacógrafo. Devido à declividade da estrada no sítio de impacto, é possível que o conjunto Cavalo Trator / Bi-trem tenha tentado ultrapassar os veículos Cavalo Trator SCANIA com placas de Porto Xavier - RS e seu semi-reboque NOMA, sem placas, em situação tal que estes últimos trafegassem a velocidade significativamente menor em relação àqueles, somente tendo sido avistados ao final da curva, de maneira que o condutor do conjunto VOLVO/Bi-trem precisasse fazer manobra à esquerda para evitar o choque na parte traseira do semi-reboque NOMA pela impossibilidade de redução imediata de sua velocidade, em função do peso dos veículos acoplados e da pequena distância entre os conjuntos veiculares. A manobra seria emergencial, mas houve o encontro com o ônibus na pista adentrada na ultrapassagem, em situação que o cavalo trator VOLVO pode ter girado a quinta roda, ficando perpendicular ao sentido longitudinal da pista - conjunto em forma de 'L', impactando também contra o conjunto veicular SCANIA/NOMA, não se podendo precisar em quais setores destes últimos.

Não foi possível a localização do veículo Cavalo Trator SCANIA T 114 com placas de licenciamento: INJ-2079 de Porto Xavier - RS, com semi-reboque NOMA sem placas os quais segundo informações estariam sendo ultrapassados pelo conjunto Cavalo Trator VOLVO / Bi-trem e que teriam sido impactados por estes últimos nos momentos imediatamente precedentes à colisão destes com o ônibus. Os veículos SCANIA e NOMA teriam sido retirados na manhã seguinte aos fatos pelo proprietário, junto às empresas: Mecânica Brutscher e Jaciara em Maravilha, sem tempo hábil para realização de perícia nos mesmos. Desta forma, resta prejudicada a análise da dinâmica deste acidente com a participação de tais veículos.

À fl. 9 do Laudo 148-A/2007, o perito complementou as suas conclusões:

Com os subsídios fornecidos pelo disco diagrama supra-analisado, tem o Perito a considerar sobre as conclusões de fl. 79/80 do Laudo Pericial nº 148/2007:

1. *A análise para o disco diagrama do tacógrafo do veículo VOLVO de placas IDE-2956 apontou a velocidade no(s) momento(s) de impacto(s) entre 51 e 70 km/h, não sendo possível melhor determinação devido a macha efetuada pelo estilete do tacógrafo no disco;*
2. *Como o disco diagrama do aparelho tacógrafo para o veículo SCANIA de placas INJ-2079 aponta velocidade aproximada de 56 km/h no momento de impacto(s). Desta constatação, admite o Perito que o veículo VOLVO tinha velocidade maior do que 56 km/h e não superior a 70 km/h no(s) momento(s) de impacto(s) com o veículo SCANIA e/ou semi-reboque, e que esta velocidade não era suficiente para efetuar uma ultrapassagem segura em curto espaço de tempo;*
3. *Às 18h00min o veículo VOLVO tinha velocidade aproximada de 80 km/h; a partir das 18h15min aproximadamente, sua velocidade foi aumentada de 47 km/h aproximadamente até a velocidade em que se encontrava quando do impacto primeiro com o veículo SCANIA. No trecho final do declive, sua velocidade aumentou um pouco conforme se observa, devido ao peso total combinado dos veículos, precisando o motorista controlar velocidades através de marchas na Caixa de Mudanças e de acionamento de freios. Assim, como a velocidade maior que o conjunto SCANIA/NOMA, o conjunto VOLVO/Bi-trem, em iminência de choque na parte traseira daqueles, efetuou manobra à esquerda emergencial, logo percebendo o ônibus em sentido contrário, e sem tempo hábil para retorno atrás do conjunto SCANIA/NOMA, devido ao seu peso total combinado e rapidez dos eventos, pode ter acionado os freios subitamente, ocasionando formação de 'L' do cavalo trator com relação ao seu bi-trem e impactando lateralmente contra a parte esquerda / frontal do ônibus, com o restante do evento sinistro relatado na conclusão primeira do Laudo Pericial nº 148/2007.*

De acordo com o acima exposto, não há qualquer dúvida que o primeiro acidente aconteceu em virtude da tentativa de ultrapassagem realizada pelo condutor do caminhão Volvo NL 12, placas IDE-2956, com dois semi-reboques da marca Guerra acoplados (bi-trem), de propriedade da empresa Transportadora Clovan Ltda., Sr. Marco Aurélio Matthes, que infelizmente também foi uma das vítimas fatais do acidente em questão.

Note-se que a tentativa de ultrapassagem ocorreu em local no qual tal manobra não era permitida, mesmo porque se tratava de uma curva à direita, sem visibilidade suficiente, com sinalização horizontal de proibição de ultrapassagem (nesse sentido, veja-se a fotografia e descrição do perito do IGP/SC, Luiz Almir Schreiner Maran, acerca do local específico do acidente, em verificação realizada no dia seguinte ao da sua ocorrência - fl. 43 do Laudo Pericial nº 148/2007).

Não se verifica, no caso, qualquer indício de que o condutor do ônibus Volkswagen, placas IHA-1433, de propriedade da empresa W.R. Tur Ltda., Sr. João Aldino Ludwig, que infelizmente também faleceu no acidente, tenha de qualquer forma contribuído para a ocorrência do acidente. De fato, note-se que todos os elementos de prova colhidos na perícia realizada pelo IGP/SC e também durante a instrução processual indicam que o ônibus trafegava em sua mão de direção e em velocidade compatível com o trecho da rodovia em questão, tendo sido atingido pelo caminhão Volvo NL 12, placas IDE-2956, com dois semi-reboques da marca Guerra acoplados (bi-trem), de propriedade da empresa Transportadora Clovan Ltda. e conduzido por Marco Aurélio Matthes antes de qualquer possibilidade de realizar manobra que pudesse evitar a colisão.

Não há, outrossim, qualquer indicativo de que o condutor do caminhão Scania/P114, placas INJ-2079, com um semi-reboque acoplado (carreta), de propriedade de Omar Steinbrenner, Sr. Silvano do Nascimento Antunes, tenha dado causa ao acidente ou contribuído para que ele ocorresse. Com efeito, pelo que se apurou nos autos, o referido condutor trafegava em sua mão de direção, em velocidade compatível com o trecho de rodovia no qual ocorreu o acidente.

Por fim, tampouco ficou comprovado que o acidente em questão tenha decorrido por defeitos na pista de rolamento ou por deficiência na sinalização da rodovia, de forma a que se pudesse atribuir a responsabilidade do acidente ao DNIT ou mesmo à União. Veja-se, nesse sentido, excerto da informação constante à fl. 6 do Laudo Pericial nº 148/2007 do IGP/SC, subscrito pelo perito Luiz Almir Schreiner Maran, com base em verificação in loco realizada no dia seguinte ao acidente: A rodovia tem boa sinalização no que se refere a placas ao longo da mesma e foi recentemente reformada, recebendo camada asfáltica nova. No trecho em questão, havia faixas centrais e laterais sobre a pista, havendo acostamentos em ambos os lados da pista, com 2,5 m cada. Registro que, embora o perito esteja referindo-se ao local do segundo acidente, considerando que este ocorreu a uma distância de poucos metros do primeiro acidente, evidentemente que as condições da pista de rolamento e da sinalização da rodovia são as mesmas. Note-se que, às fls. 27-47 do Laudo Pericial 148/2007 do IGP/SC, o perito faz um levantamento do trecho de rodovia entre o trevo de São Miguel do Oeste/SC e o local do acidente, numa distância de aproximadamente 14 km, que foi justamente o trecho final percorrido pelo caminhão Volvo NL 12, placas IDE-2956, com dois semi-reboques da marca Guerra acoplados (bi-trem), de propriedade da empresa Transportadora Clovan Ltda. e conduzido por Marco Aurélio Matthes, antes do fatídico acidente. Relata o perito que o trecho em questão apresentava deficiências de sinalização entre 10 e 13 km a partir do trevo de São Miguel do Oeste. Todavia, segundo informado especificamente à fl. 43 do laudo referido e demonstrado no registro fotográfico realizado pelo perito, o local do acidente apresentava uma pista em boas condições de rolamento, com sinalização horizontal de ultrapassagem proibida (faixa dupla contínua no centro da pista). Ainda, na fl. 38 do laudo há informação de que pouco mais de 4 km antes do local do acidente, para quem se desloca no sentido São Miguel do Oeste/SC - Maravilha/SC, ou seja, justamente o sentido de direção do caminhão Volvo, havia placa informativa de 'longo trecho em declive'.

Também no mesmo sentido as declarações da testemunha Silvano Nascimento Antunes, condutor do caminhão Scania, com placas INJ-2079 (que estava sendo ultrapassado na ocasião do acidente), colhido em 13.10.2011, na carta precatória nº 119/1.11.0000533-3, da Comarca de Porto Xavier/RS, que afirmou que o trecho no local do acidente apresentava sinalização de limites de velocidade e também de curva.

Enfim, tenho que, à luz da prova produzida, ficou robustamente comprovado que o acidente ora em análise foi causado exclusivamente pela manobra de ultrapassagem realizada em local proibido pelo caminhão Volvo NL 12, placas IDE-2956, com dois semi-reboques da marca Guerra acoplados (bi-trem), de propriedade da empresa Transportadora Clovan Ltda. e conduzido por Marco Aurélio Matthes, que infringiu, assim, o disposto no art. 32 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503/97).

Não há qualquer evidência de que o acidente em questão tenha ocorrido em virtude de defeitos na pista de rolamento ou de má sinalização da rodovia.

Segundo acidente

Após a ocorrência do acidente analisado no tópico anterior, que resultou na morte de 11 (onze) pessoas, além de 34 (trinta e quatro) feridos, diversos profissionais dirigiram-se ao local do fato, notadamente policiais militares, policiais rodoviários federais, bombeiros (militares e voluntários), socorristas/paramédicos do SAMU, não necessariamente nessa ordem.

Inicialmente, dirigiram-se ao local do acidente os profissionais dos órgãos acima que estavam de serviço na ocasião do acidente. Todavia, tendo em vista a magnitude da tragédia, logo se vislumbrou a necessidade de mais profissionais para auxiliar nos trabalhos de resgate das vítimas, retirada dos corpos, remoção dos veículos, etc. Assim, foram convocados os profissionais que não estavam de serviço na ocasião do acidente, os quais prontamente atenderam ao chamado e dirigiram-se ao local.

Ambulâncias foram deslocadas para o local, sendo que, inclusive, foi solicitado o apoio de ambulâncias e de profissionais de municípios vizinhos, como Guaraciaba, São José do Cedro, Descanso, Maravilha, etc., com os respectivos motoristas e auxiliares.

Além dos profissionais especificamente voltados aos trabalhos de resgate e coordenação dos trabalhos de remoção, outros foram chamados ao local para auxiliar em tarefas diversas, como operadores de guincho.

Dirigiram-se ao local ainda diversos profissionais de imprensa, a fim de cobrir e informar a população acerca do ocorrido e dos trabalhos de resgate.

Diversas outras pessoas que de alguma forma julgaram-se aptos a ajudar nos trabalhos, ou que imaginavam ter conhecidos ou familiares envolvidos no acidente, ou mesmo por simples curiosidade, também se deslocaram para o local do sinistro.

Como se vê, não demorou muito e um numeroso contingente de pessoas - de algumas centenas, é possível afirmar - formou-se no local do acidente analisado no tópico anterior.

Houve a necessidade de interrupção do trânsito no local do acidente para a realização dos trabalhos de socorro e remoção de pessoas e veículos. Além disso, a posição final dos veículos envolvidos no acidente impedia completamente a passagem de qualquer veículo, de modo que, por não haver rota alternativa que se apresentasse mais viável do que aguardar a liberação da

pista, filas de veículos foram se formando, uma em cada sentido de direção a partir do local do acidente. Como se trata de trecho com intenso fluxo de veículos, ambas as filas de veículos logo atingiram proporções consideráveis, com centenas de veículos em cada uma das direções aguardando a liberação da pista.

O estado das coisas após o primeiro acidente, por si só, já representava uma situação de magnitude extraordinária.

Por volta de 21h30min, ou seja, entre 2,5 e 3 horas após a ocorrência do primeiro acidente, o caminhão Mercedes Benz, placas AHQ-5000, com um semi-reboque acoplado, de propriedade da empresa Turatto & Turatto Ltda. e conduzido por Rosinei Ferrari, atingiu o local do acidente em grande velocidade, colidindo contra diversos veículos (entre eles ambulâncias, guincho, veículos de socorro e viaturas policiais) e atropelando diversas pessoas que se encontravam no local. O fato efetivamente surpreendeu a todos que estavam presentes no local em que se realizavam os trabalhos de resgate, tendo em vista que todos imaginavam estar o trânsito interrompido e, a despeito de estarem na pista de rolamento, julgavam-se seguros para o desempenho de suas tarefas ou mesmo para simplesmente estarem naquele local. Tanto é assim, a propósito, que várias vítimas relataram posteriormente sequer saberem o que lhes atingiu. Quando muito, algumas vítimas relataram que perceberam a aproximação do caminhão frações de segundo antes do choque, tendo apenas tido o tempo de saltar para o lado em ação puramente reflexiva.

O estado das coisas após esse segundo acidente é relatado pelo perito do IGP/SC, Luiz Almir Schreiner Maran, em excerto constante da fl. 5 do Laudo 148/2007, que a seguir transcrevo:

O estado de coisas no local tinha configuração caótica: socorristas mobilizavam-se intensamente no transporte das vítimas, a pista de rolamento estava impregnada de combustível esparruido (notoriamente óleo diesel), misturado a grande quantidade de grãos de soja, e pacotes de açúcar empilhados e muitos estourados, havia latarias veiculares retorcidas, pedaços de componentes veiculares e também pessoas caídas sobre a pista de rolamento e outras, feridas, movimentavam-se buscando socorro ou prestando socorro a outros, até mesmo pessoas feridas ajudavam em função das lesões maiores ou menores que apresentavam ou pensavam ter. O socorro às vítimas era prestado incansavelmente, em ambulâncias, sobre o leito da pista; havia transporte de pessoas em macas em ação de transporte emergencial, independentemente da perplexidade visível nos rostos dos socorristas, que socorriam a companheiros de trabalho vitimados, havendo vários Bombeiros, agentes do SAMU e um policial militar entre as vítimas.

O saldo da nova tragédia, além dos danos materiais de elevada monta, foi o óbito de mais 16 pessoas, além de outros 66 feridos, segundo contagem oficial.

Como já consignado acima, esse segundo sinistro foi ocasionado pela colisão do caminhão Mercedes Benz, placas AHQ-5000, com um semi-reboque acoplado, de propriedade da empresa Turatto & Turatto Ltda. e conduzido por Rosinei Ferrari.

Os elementos de prova trazidos aos autos indicam que, no momento do segundo acidente, a fila de veículos formada no local do primeiro acidente já tinha dimensão entre 2 (dois) e 3 (três) quilômetros, sendo que, não obstante orientação para parar o caminhão ao final da fila, Rosinei teria conduzido o veículo, pela contra-mão de direção, até a colisão final com os veículos e pessoas que se aglomeraram no local do primeiro acidente.

Ouvido em juízo, Rosinei Ferrari prestou os seguintes esclarecimentos (transcrição não literal do depoimento colhido na carta precatória 5000096-29.2011.404.7005, de Cascavel/PR):

Saiu de Cascavel na terça-feira de manhã (dia 09.10.2007), por volta das 10 horas; foi em direção ao Rio Grande do Sul; próximo a Capanema, o caminhão apresentou problema de aquecimento do motor; dirigiu-se a uma oficina em Capanema; por volta de 17 horas, deixou a cidade de Capanema; foi até a cidade de Dionísio Cerqueira/SC, onde tomou banho e jantou; posteriormente seguiu viagem; por volta de 20 a 21 horas sentiu alguma coisa estranha, um 'presságio'; encostou o caminhão e ligou para a esposa, que recomendou pernoitar naquele local para seguir viagem no dia seguinte; todavia, resolveu seguir até Maravilha, onde pararia no Posto Tedesco para tomar mais um banho e dormir; assim, seguiu viagem; depois de andar mais 6 a 8 km, um veículo vindo em sentido contrário deu sinal de luz; achou que fosse barreira policial (blitz); como estava andando 'normal', ou seja, de 70 a 80 km/h, seguiu viagem; mais um pouco, passou uma ambulância, momento em que pensou que teria acontecido algum acidente; depois disso começou a descer a serra, utilizando a redução de marchas e os freios; o caminhão tem 8 marchas; quando estava na 4^a ou 5^a marcha, percebeu que o caminhão ficou 'neutro', praticamente sem freio; nesse momento viu que tinha uma fila na frente; estava quase parando; nesse momento percebeu que o caminhão ficou sem ar; escutou um estalo no caminhão; pensou em jogar o caminhão para o lado direito, mas havia algumas pessoas fora dos carro; pensou então em tirar para o lado esquerdo e 'achar' algum barranco, mas quando tirou para o lado esquerdo viu que havia 'cem vezes mais' pessoas do que tinha do outro lado; não era uma curva, era uma decida normal; logo depois o caminhão começou a pegar velocidade e havia uma curva à esquerda; começou a dar sinal de luz, havia várias pessoas na pista; desesperou-se um pouco; o caminhão começou a pegar mais velocidade; fez mais uma curva e depois disso escutou um estrondo e daí não lembra de mais nada; o freio do caminhão estava funcionando; andou com o caminhão desde a manhã até a hora do acidente e não houve problema no freio; houve apenas o problema do motor; pela manhã havia tirado o caminhão da oficina, pois havia sido solucionado um problema no motor e substituída uma peça no freio dianteiro (diafragma da cuíca), que havia estourado na viagem anterior ao Mato Grosso; foi o próprio que havia feito essa viagem; fazia uns 45 dias que dirigia o caminhão; fazia 3 ou 4 meses que trabalhava na empresa; como motorista de caminhão, o primeiro registro foi na empresa Turatto & Turatto; antes não havia trabalhado com caminhão; havia feito carteira de caminhão havia poucos meses, para dirigir o caminhão tanque da empresa; fazia algumas viagens e trabalhava com o caminhão; posteriormente surgiu a oportunidade de trabalhar com a carreta; a carreta era bem usada; não lembra a quilometragem, mas era bem rodada; era um caminhão ano 95; a carreta, pelo que recorda, era mais velha ainda, ano 93 ou 94; não havia sinalização na pista de que havia um acidente adiante; não havia policiais militares; os únicos sinais foram dos dois veículos que deram sinal de luz; achou um pouco estranho o tráfego no local, pois apenas cruzavam com o caminhão veículos baixos, e o normal seria tráfego intenso de caminhões; andou mais um pouco e viu a fila de veículos; iria parar normalmente no final da fila; quando estava quase parando, a poucos metros do final da fila; percebeu que deu um problema no caminhão, que ficou 'neutro'; pensou em achar um barranco para encostar/bater o caminhão, que ele iria parar, pois ainda estava lento; quando tirou para o lado contrário, o lado esquerdo (não tirou para o lado direito porque havia pessoas no acostamento), também havia várias pessoas; daí apavorou-se e começou a dar sinal de luz e fazer sinal para as pessoas; puxou o freio de mão; o caminhão estava carregado com três toneladas a mais do que seria a capacidade do caminhão, que é de 27.000 kg; como motorista do caminhão, não teria como impedir o carregamento a maior do que a capacidade, pois já saía de Cascavel com a ordem de carregamento; todas as viagens que fez com o caminhão foram com excesso de peso; não informava o responsável pela empresa, Gilmar Turatto, porque ele já sabia; quando saía de Cascavel, já sabia quanto iria carregar; para a usina (fornecedor do açúcar), não importava quanto era carregado; o excesso de peso não prejudica o caminhão de uma vez só, vai desgastando as peças; pelo tempo que trabalhou na empresa Turatto & Turatto, sabe que o caminhão sempre era usado dessa forma; no dia anterior da viagem, foi feita a troca do diafragma do freio dianteiro; quando chegou na empresa depois da viagem para o Mato Grosso, comunicou que havia problema no freio dianteiro; nessa viagem ao Mato Grosso, havia percebido esse problema e até se assustou; parou o caminhão e foi verificar, sendo que daí viu que era o problema no diafragma, sendo que então passou a andar mais devagar; fez a

alteração da carteira no dia 26.06.2007; quando chegava de viagem, havia um mecânico 'freelance' que fazia trabalhos na empresa; eram apenas consertos pontuais, conforme se verificavam os problemas, não havia revisões periódicas; a única coisa que havia estragado no caminhão foi o problema do motor verificado no dia do acidente, além do problema de freio que se deu numa viagem anterior; além disso, eram feitas as trocas das faixas, além das trocas das faixas de freio, que eram trocadas a cada uma viagem ou duas, pois desgastam bastante; sempre viajava com o mesmo caminhão; quando havia algum problema no caminhão, os consertos eram feitos no próprio posto da empresa; no caso do problema de motor foi levado para a oficina, mas as outras manutenções eram feitas no próprio posto da empresa; se fosse algo urgente, ligaria para a empresa para solicitar autorização para conserto; a ordem de carregamento não era o depoente que assinava; assinava apenas a saída do carregamento; durante o trajeto, não foi abordado por fiscalização do peso da carga do veículo; já havia passado no local do acidente umas 6, 7 ou 8 vezes, não recorda bem, nesse período que dirigia o caminhão; carregava no MS e ia para o RS; era uma viagem que durava em torno de uma semana (a ida e volta); antes de dirigir o caminhão, era ajudante de entrega; não recebeu informação por rádio de outros motoristas acerca do bloqueio da pista; tinha rádio no caminhão, mas não gostava de utilizar, pois dava muito chiado; nenhuma vez foi recusado pela empresa o conserto de alguma coisa no caminhão; na época, a empresa tinha 5 caminhões; não havia revisões periódicas; o que havia era o mecânico antes referido que dava uma 'olhada' nos caminhões quando estes voltavam de viagem; na empresa, reportava-se tanto ao Júnior Turatto quanto ao Gilmar Turatto; no local, havia bastante delive na pista; defeitos na pista havia algumas saliências, da passagem dos caminhões; o que impediu mesmo de parar foi o problema de freio, a falta de ar no caminhão; acredita que não foi problema na pista, mas uma questão no caminhão que o impediu de parar; a distância aproximada do local onde parou para jantar até o local do acidente é de 70 a 80 km; não recorda se o trecho estava em obras; recorda-se agora que havia obras no trecho entre Dionísio Cerqueira e o acidente; não recorda se havia sinalização sobre as obras; geralmente quando se paralisa um trecho, já se vê de longe a fila dos veículos parados e normalmente para atrás; é difícil, quase impossível, ter sinalização no final da fila; o limite de velocidade no trecho era de 80 km/h; o único trecho que possivelmente alcançou a velocidade de 100 km/h foi num trecho próximo a Capanema, que é uma reta longa em descida, e o trecho do local do acidente; deveria ter chegado com a carga em Caxias do Sul na terça-feira; carregou o caminhão no sábado e ficou domingo parado; somente na segunda-feira a tarde, por volta de 15 horas, foi mandado arrumar o caminhão; assim, como pegou o caminhão na terça-feira de manhã, tinha que chegar na quarta de manhã em Caxias do Sul; para isso, tinha plano de viajar a noite inteira; a única situação de atraso que teve no período que trabalhou na empresa foi esse; antes não tinha havido problema de atraso; a empresa não tinha outro caminhão para fazer essa viagem; a noite do acidente era muito escura; pelo que lembra, após tirar o caminhão para a esquerda no final da fila, fez apenas duas curvas antes do acidente; teve a visualização do final da fila entre 200 e 500 metros; já vinha em velocidade baixa, segurando no freio motor; já veio de longe reduzindo o caminhão, segurando e freando; não viu os carros da polícia com giroflex ligado no final da fila; o único momento que viu ambulância foi quando uma delas passou em sentido contrário, próximo ao local do acidente; na sua opinião, o principal motivo de não ter conseguido parar foi a falta de ar; a menor velocidade que atingiu foi de cerca de 10 km/h, isso a questão de 10 ou 15 metros do final da fila.

Note-se que Rosinei confirma que era o condutor do caminhão causador do segundo acidente. Relata, outrossim, que percebeu a existência de uma fila de veículos parados na pista de rolamento, embora não soubesse exatamente a razão do bloqueio do tráfego, e que tencionava parar ao final da fila, como os demais veículos.

Não há dúvida, diante da prova produzida nos autos, que Rosinei efetivamente reduziu a velocidade de seu caminhão quando se aproximou do final da fila de veículos, chegando ao ponto de quase parar totalmente. Contudo, a parada total não ocorreu, vindo Rosinei a tomar a contra-mão de direção e ocasionar o acidente já relatado acima.

A propósito, a testemunha Cilon da Rosa Eickhoff, em depoimento prestado em 11.05.2011, na carta precatória 043.11.000685-5, da Comarca de Mondai/SC, afirma que era o condutor do último veículo da fila na ocasião em que Rosinei se aproximava. Abaixo a transcrição do depoimento da testemunha em questão, com grifos que não constam do original:

Perguntas do juiz: conhecia o caminhão da Turrato & Turrato, o qual se envolveu no acidente; o depoente é motorista e constantemente cruzava com o caminhão, o qual era conduzido por um senhor de idade; quando o motorista descia uma serra com o caminhão, sempre o fazia 'bem devagarinho'; na noite do acidente o depoente estava com seu caminhão parado na fila na rodovia bloqueada pelo acidente; o caminhão da Turrato & Turrato, naquela noite, conduzido por Rosinei Ferrari, deveria ter parado imediatamente atrás do caminhão do depoente; percebeu que o veículo reduziu 'certinho' atrás do caminhão do depoente e logo encetou para a esquerda e desceu a serra na contra-mão; do local onde o depoente estava até o local do acidente dista cerca de 1.800 metros; não sabe se o caminhão conduzido por Rosinei chegou a parar completamente atrás do veículo do depoente, mas chegou a transitar atrás do veículo do depoente por alguns metros em velocidade bem baixa, menos de 5 km/h; a fila estava 'andando' bem devagar; havia ambulâncias subindo a serra na mão oposta; a polícia havia parado o depoente e informado do acidente, dizendo que por volta das 22 horas a pista seria liberada; o depoente viu pelo retrovisor que o veículo de Rosinei também foi parado pela polícia.

Perguntas da parte autora: o depoente viu pelo retrovisor que o policial aparentava estar conversando com Rosinei; quando Rosinei saiu da traseira do veículo do depoente e foi na pista contrária começou a gesticular com as mãos; o pessoal que estava parado começou a gritar que era para Rosinei 'jogar para o mato'; Rosinei poderia ter jogado o veículo contra o do depoente e teria parado, pois estavam devagar; o dano, nesse caso, seria pequeno; pelo rádio PX e rádio FM 103 tomou conhecimento do acidente provocado por Rosinei, poucos minutos depois de ele ingressar na contra-mão; o depoente foi até o local do acidente a pé; passou pela área de isolamento para ver os freios do caminhão, constatando dois cubos da carreta com sinal de que tinham freado e os demais estavam frios, denotando que os cubos frios não frearam; a carreta tem seis cubos de freio; não viu os cubos do cavalo.

Pela União: a polícia parou o depoente e Rosinei há 1.000 metros do final da fila, numa reta e sem aclive ou declive; não havia sinalizações na rodovia, mas estava tudo parado e havia policiais; no local onde a polícia os parou havia cones; viu duas ambulâncias provindas do local do acidente, na pista contrária; tomou conhecimento do primeiro acidente pelo rádio PX e todas as rádios da região estavam noticiando; não viu se havia cordão de isolamento no primeiro acidente.

Pelo Estado de Santa Catarina: nada

Pela Itaú Seguros: não verificou a fundo, mas os cubos frios demonstram que não havia lona de freio ou que os freios foram isolados; como dois cubos estavam quentes, é evidente que o motorista acionou os freios da carreta, embora os outros quatro não tivessem funcionado; o próprio motorista pode isolar o freio.

Note-se que a testemunha Cilon da Rosa Eickhoff confirma que o caminhão conduzido por Rosinei efetivamente reduziu a velocidade quando aproximou-se do final da fila de veículos, dando todos os indicativos de que iria parar, tal qual os demais veículos.

Aliás, tal afirmação é condizente com as conclusões do perito Luiz Almir Schreiner Maran, no Laudo Pericial nº 148/2007 do Instituto Geral de Perícias do Estado de Santa Catarina, acerca da análise do tacógrafo do caminhão conduzido por Rosinei (fl. 89 do Laudo Pericial nº 148/2007 do IGP/SC):

O veículo reduzia velocidades desde aproximadamente 20h05min, de aproximadamente 59 km/h até 40 km/h às 20:17min. A partir desse momento, a velocidade foi reduzida até ser anulada (parada do veículo) às 20h19min por breves instantes para em seguida atingir a

velocidade aproximada de 102 km/h (cento e dois quilômetros por hora) em menos de um minuto, às 20h20min aproximadamente, momento em que houve impacto que ficou caracterizado por oscilações nos gráficos de velocidade, de vibrações e de distâncias percorridas. Após o impacto, uma linha trêmula desce ao lado do último traço do gráfico de velocidades, até a posição 'parado', finalizando com ponto espesso, às 20h25min aproximadamente.

(...)

De relevância a se acrescentar, se denotam reduções de velocidades nos últimos 8 km do trajeto, onde predominam retas e declives, estes últimos predominantes a partir de 4,2 km de distância do primeiro acidente, significando ação de freios.

Em juízo, o perito prestou maiores esclarecimentos acerca das conclusões do laudo pericial (depoimento colhido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

(...)

JUIZ: Por este juízo há tão somente 4(quatro) perguntas a respeito do laudo que o senhor prestará esclarecimentos, somente.

Quando o laudo atesta a parada do veículo, pode-se dizer que tal se deu de forma efetiva ou o veículo pode ter seguido sem parar completamente, na hora que ele chegou ao final da fila, que o tacógrafo, que o senhor, no laudo, marcou parada do veículo. Essa parada significa parada total ou o veículo ainda pode ter seguido um pouco?

PERITO: Não significa parada total.

JUIZ: Não significa parada?

PERITO: Pela leitura do tacógrafo não significa parada total.

JUIZ: O senhor sabe dizer qual era a distância entre o local do sinistro e o término da fila onde estavam parados os veículos?

PERITO: Esse dado consta no laudo, e é uma distância estimada e não tenho claramente na memória agora, mas consta no laudo, é algo em torno, sem fixar exatamente de 1700 metros.

(...)

Tal conclusão do perito do IGP/SC, extraída a partir da análise do tacógrafo do caminhão, é totalmente condizente com as afirmações do próprio Rosinei e da testemunha Cilon da Rosa Eickhoff, já transcritas acima.

Não há dúvidas, portanto, a partir da prova produzida nos autos, que o caminhão conduzido por Rosinei reduziu sua velocidade até quase parar totalmente, para após ganhar velocidade novamente até o ponto de impacto no local do primeiro acidente, ocasionando a morte de mais 16 pessoas, além de dezenas de feridos e danos materiais de elevada monta.

Rosinei afirma que não conseguiu parar totalmente ao final da fila de veículos porque teria ficado sem freios no caminhão.

Mais uma vez, a afirmação de Rosinei encontra amparo no plexo probatório dos autos.

Com efeito, o perito Luiz Almir Schreiner Maran examinou exaustivamente o sistema de freios do conjunto veicular conduzido por Rosinei Ferrari (caminhão-trator e semi-reboque), e concluiu:

Sistema de freios do veículo cavalo-trator Mercedes Benz, placas AHQ-5000, conduzido pelo réu Rosinei Ferrari (fl. 141 do laudo):

Examinado detalhadamente todo o sistema de freios do veículo em causa, expostos e descritos os exames em sub-capítulos anteriores, conclui o perito que o veículo tinha eficiência de frenagem apenas no cubo para a roda esquerda do eixo traseiro, tanto em ação com freio de

serviço quanto com freio de emergência; nas condições descritas no sub-capítulo: 'IV.III.I - CAVALO TRATOR PLACAS AHQ-5000' - 'EIXO TRASEIRO - RODA À ESQUERDA' deste Laudo, ou seja, o tambor de freios tinha desgaste excessivo das paredes, excedente em 2,8mm o ponto de segunda revisão, o que era compensado pelo bom estado das lonas de freio, as quais se estivessem mais gastas poderiam não alcançar o tambor para atritar e frear e o 'S' poderia 'virar'. Sua eficiência de frenagem total poderia alcançar 25% (vinte e cinco por cento) para os freios de serviço e 50% (cinquenta por cento) para os freios de emergência no seu eixo traseiro, considerando que apenas este eixo tinha este tipo de freio. De resto, era visível a falta de manutenção para o sistema de freios do veículo, ressaltando-se que o estado dos pneus era bom.

Sistema de freios do veículo semi-reboque Guerra, placas ACB-1839, acoplado ao cavalo-trator conduzido pelo réu Rosinei Ferrari (folha 197 do laudo):

Examinado detalhadamente todo o sistema de freios do veículo em causa, expostos e descritos os exames em sub-capítulos anteriores, conclui o perito que o veículo tinha eficiência de frenagem apenas no cubo para a roda direita do terceiro eixo traseiro, apenas em ação com freio de serviço; nas condições descritas no sub-capítulo: 'IV.III.II - SEMI-REBOQUE GUERRA PLACAS ACB-1839' - 'TERCEIRO EIXO - RODA À DIREITA' deste Laudo, ou seja, o tambor de freios tinha desgaste das paredes, excedente em 3,0mm o estado: novo, mas o sistema funcionava, e muito provavelmente o problema com o eixo 'S', retro-relatado, tenha acontecido durante as últimas frenagens do veículo antes do acidente em que se envolveu no dia 09/10/2007. A eficiência de frenagem total do veículo alcançava 1/6 (um sexto) da capacidade total de freios de serviço ou aproximadamente 16,7% (dezesseis vírgula sete por cento) para os freios de serviço, únicos disponíveis no veículo. De resto, era visível a falta de manutenção para o sistema de freios do veículo, ressaltando-se que o estado geral dos pneus era regular para os pneus montados nas rodas com recupamentos, e dos pneus estepe era péssimo.

No laudo 148-B/2007, o perito Luiz Almir Schreiner Maran, do Instituto Geral de Perícias do Estado de Santa Catarina, informou que, por um problema na mangueira de ar comprimido utilizada para realização do teste do sistema de freios de emergência do caminhão, poderia ter havido conclusão equivocada acerca da eficiência do referido sistema de freios. Assim, procedeu o perito à realização de novo teste no sistema de freios. Feito isso, retificou parcialmente as suas conclusões, para informar que, de acordo com os novos testes realizados, havia eficiência dos freios de emergência em ambas as rodas traseiras do cavalo-trator conduzido pelo réu Rosinei Ferrari, não apenas na roda esquerda. Não obstante isso, a conclusão do perito não foi alterada quando às causas do acidente, conforme se vê do excerto a seguir (fl. 5 do Laudo 148-B/2007):

Com o resultado do novo exame, concluiu ainda o Perito que o primeiro teste realizado para o sistema de freio de emergência da roda à direita do eixo traseiro do veículo em causa resultou negativo para a roda à direita por um dos seguintes motivos: furo(s) na mangueira de teste, ou compressão insuficiente do ar para acionamento do sistema; ou em última hipótese, conexão errônea da mangueira no flexível para o freio de serviço ao invés de conexão no flexível para o freio de emergência.

O incremento da funcionalidade do freio de emergência da roda direita do eixo traseiro do cavalo trator não altera o quadro geral do sistema de freios de maneira a influir na causa do acidente em que o veículo se envolveu, não representando parcela de força em sentido contrário ao deslocamento que assomada ao quadro geral, pudesse fazer o conjunto veicular parar com segurança, nas condições em que se encontrava e no trecho que percorria.

A seguir, um resumo do estado do sistema de freios do conjunto veicular conduzido pelo réu Rosinei Ferrari (Caminhão-trator Mercedes Benz, placas AHQ-5000, e semi-reboque GUERRA, placas ACB-1839), conforme ilustração anexa ao Laudo 148-B/2007 do IGP/SC, elaborado pelo perito Luiz Almir Schreiner Maran:

Caminhão-trator:

Roda dianteira esquerda: Ineficiente: Lonas de freio abaixo da espessura mínima e com propriedades prejudicadas;

Roda dianteira direita: Ineficiente: lonas de freio abaixo da espessura mínima e com propriedades prejudicadas;

Roda traseira esquerda: Eficiente: com freios de serviço e estacionário (emergência);

Roda traseira direita: Ineficiente: freio de serviço, com diafragma da cuíca furado. Eficiente: freio estacionário (emergência);

Semi-reboque:

Primeiro eixo - roda esquerda: Ineficiente: catraca com problemas. Registro de ar fechado;

Primeiro eixo - roda direita: Ineficiente: não há sistema de freios. Mangueira de ar solta com amarras;

Segundo eixo - roda esquerda: Ineficiente: mangueira de ar comprimido isolada;

Segundo eixo - roda direita: Ineficiente: catraca com problemas, eixo 'S' fora de posição eficiente;

Terceiro eixo - roda esquerda: Ineficiente: tambor com rachaduras e folgas nos encaixes com a roda;

Terceiro eixo - roda direita: Eficiente, antes do giro do eixo 'S'.

Note-se que segundo as conclusões do perito signatário do Laudo Pericial nº 148/2007 IGP/SC somente havia disponibilidade de freio de serviço, utilizado durante a condução normal do veículo, na roda traseira esquerda do cavalo-trator e na roda direita do terceiro eixo do semi-reboque. De seu turno, o freio estacionário, utilizado também em situações emergenciais e quando houver falha no sistema de freios de serviço, somente estava operante no eixo traseiro do cavalo-trator (ambas as rodas), sendo inoperante no semi-reboque.

Percebe-se, pois, que é flagrante a ineficiência do sistema de freios do conjunto veicular conduzido pelo réu Rosinei Ferrari, fator que, sem dúvida alguma, foi determinante para que não conseguisse parar totalmente o caminhão ao final da fila de veículos formada a partir do primeiro acidente ocorrido na altura do KM 630,2 da BR-282 no dia 09.10.2007.

Trata-se de uma conclusão que encontra amparo também nas conclusões do perito signatário do Laudo Pericial nº 148/2007 IGP/SC, conforme se vê do excerto a seguir (fls. 198/200 do laudo), com grifos que não constam do original:

Os exames localísticos, a análise do disco de tacógrafo correspondente ao dia 09/10/2007 para o veículo Mercedes Benz LS-1935 de placas HIQ-5000, assomados aos exames nos sistemas de freios do veículo citado e do semi-reboque Guerra placas ACB-1839, levam o Perito à convicção para afirmar, que a precariedade do sistema de freios do conjunto veicular, devido principalmente à falta de manutenção adequada, foi tecnicamente determinante para a ocorrência.

Nos últimos 8 km do deslocamento, a velocidade que tinha sido aumentada para 80 km/h no conjunto veicular foi reduzida constantemente, com o conjunto chegando a parar a menos de 1 min (um minuto) antes de seu impacto final. No trecho considerado, os declives são mais predominantes a partir de 4 km do local do primeiro acidente. Neste último trecho, certamente o condutor, se estava em condições psicológicas e físicas normais, utilizou a Caixa de Mudanças (Câmbio) do Cavalo Trator para auxiliar na redução de velocidades, utilizando as marchas adequadas para tanto, recurso este somado aos esforços nas duas rodas que freavam no conjunto bi-veicular, aproveitando os curtos trechos de semi-retas que permeiam o trecho da rodovia no longo trecho em declive.

Contudo, já ao adentrar na área de isolamento de trânsito entre 2 a 2,5 km do local do primeiro acidente (o último trecho em linha reta está entre 2,2 a 2,6 km do sítio do primeiro acidente, aproximadamente), já tinha os freios que funcionavam nas duas rodas bastante

aquecidos pelas constantes frenagens, efetuadas também com o auxílio do câmbio de marchas. Utilizou ao máximo os recursos da Caixa de Mudanças e do precário sistema de freios, conseguindo parar subitamente, em declive, antes do local do primeiro acidente.

Com a súbita parada, a força inercial do peso total combinado dos veículos, representada pelo peso do cavalo trator, do semi-reboque e de sua carga de açúcar, em sua parcela atuante na direção de deslocamento dos veículos (declive) venceu a tímida força em sentido contrário para frear os veículos (comparativamente ao peso total combinado dos veículos), representada pela contenção efetuada pela marcha de rodagem presente na Caixa de Mudanças (câmbio) assomada ao atrito que as lonas de freio faziam contra as paredes internas dos tambores das duas rodas que freavam no conjunto de dez rodas dos dois veículos. Nesse momento, pode ter acontecido o giro do 'S' no freio da roda à direita do terceiro eixo do semi-reboque, que era puxada para frente com todo o peso do conjunto veicular no declive; e talvez o colapso para o freio desta roda já tivesse ocorrido em momento anterior.

Cumpre acrescentar que o uso da Caixa de Mudanças para redução de velocidades pode ser eficiente até parar sem originar posterior deslocamento de veículos destas espécies, com baixa eficiência de freios, quando em pistas retas; mas o uso da caixa de mudanças em qualquer caso é sempre auxiliar e geralmente não decisivo para parar totalmente o(s) veículo(s). Geralmente os condutores, em tais situações, projetam os veículos contra barrancos, se estes existem, à lateral direita do veículo, antevendo o perigo iminente, cada qual com sua experiência própria, salvaguardando o lado em que conduzem o veículo, em atitude de auto-preservação.

Ocorre que, ao parar subitamente em declive, a ação da força: peso total combinado dos veículos tinha grande componente no sentido de deslocamento dos mesmos, ou seja, nos planos inclinados (declives) e não em situação de pista reta onde esta componente força é maior no centro de gravidade do conjunto, ou seja, para baixo e não em direção ao deslocamento.

Caso o condutor tenha acionado o freio de emergência assim que parou, de nada valeu, pois apenas acionaria o freio da roda esquerda traseira do cavalo trator, além disso, o sistema demora alguns segundos para o funcionamento, as lonas de freio e o tambor estavam aquecidos; de toda sorte, não teria eficiência de frenagem para manter os veículos parados.

Vencidas as forças totais de frenagem, o conjunto veicular foi projetado desde o sítio em declive anterior à curva onde ocorreu o primeiro acidente (onde havia parado subitamente), pela ação da força peso total combinado do mesmo na direção de seu deslocamento e com aceleração gravitacional. A esta altura a caixa de mudanças já poderia ter sido danificada, impossibilitando nova tentativa de redução de velocidade através da mesma. Mesmo que funcionasse alguma tentativa de troca de marcha, não seria eficiente para frear o veículo nas condições retro-expostas.

Nessas condições, com aceleração variável nos declives, (devido à variação do ângulo inclinado), o conjunto veicular adentrou o sítio do primeiro acidente e prosseguiu em seu deslocamento fatídico por mais 100 m (cem metros) aproximadamente em pista já praticamente reta, deixando um rastro de destruição com pessoas atropeladas, mortas e feridas, até atingir o sítio de seu impacto final, quando seu condutor efetuou manobra à direita em atitude de auto-preservação ante a iminência de choque frontal na cabina, de maneira que o semi-reboque impactou mais diretamente contra veículos e pessoas naquela área, quando a velocidade do conjunto veicular atingia aproximadamente 102 km/h (cento e dois quilômetros por hora).

Assim, a partir dos elementos de prova colhidos nos autos, especialmente os dados objetivos do laudo pericial, é possível concluir, sem qualquer sombra de dúvida, que a insuficiência e freios do conjunto veicular conduzido por Rosinei Ferrari foi a causa determinante para a ocorrência do acidente em análise no presente tópico.

De fato, note-se que o próprio Rosinei Ferrari, em alegação que encontra amparo nas conclusões do laudo pericial, afirmou em seu depoimento prestado em juízo (registre-se que em juízo Rosinei confirmou totalmente a versão já apresentada na época dos fatos, no interrogatório prestado perante a autoridade policial que conduziu a investigação das causas do acidente) que houve um colapso no sistema de ar do veículo, ocasionando a perda de freios

e inclusive a impossibilidade de trocar as marchas do veículo de modo que pudesse se utilizar do 'freio motor'.

Argumenta-se, por outro lado, que o local do acidente estava insuficientemente sinalizado, o que teria contribuído para a ocorrência do acidente, de modo que a União teria, ao menos, parcela de responsabilidade pela ocorrência do acidente, diante da alegada ineficiência da Polícia Rodoviária Federal em sinalizar adequadamente o local do acidente e impedir o trânsito de veículos não autorizados.

Quanto ao ponto, registro inicialmente que o acidente em questão ocorreu em rodovia federal (BR-282), de forma que, em tese, a responsabilidade pela fiscalização e segurança dos usuários da rodovia é, efetivamente, da Polícia Rodoviária Federal, órgão vinculado diretamente à Administração Pública Federal, nos termos do art. 20 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503/97).

Argumenta-se, outrossim, que o Departamento Nacional de Infra-Estruturas de Transportes (DNIT) teria, ao menos, parcela de responsabilidade pela ocorrência do acidente, sob o fundamento de que a pista no local estava em más condições de conservação e também pelo fato de o conjunto veicular conduzido por Rosinei Ferrari estar transportando carga acima da sua capacidade.

De fato, o Departamento Nacional de Infra-Estruturas de Transportes (DNIT) é, nos termos da Lei nº 10.233/2001, responsável pela conservação das rodovias federais, consoante disposto no art. 82, incisos IV e V, do diploma legal acima referido.

No que concerne às condições de sinalização da rodovia na ocasião do primeiro acidente e à atuação da Polícia Rodoviária Federal, bem como às condições da pista de rolamento, foram ouvidas diversas testemunhas, cujos depoimentos serão analisados em seguida.

Antes, porém, uma observação se faz necessária.

Tendo em conta o elevado número de pessoas atingidas pelos danos decorrentes dos acidentes automobilísticos analisados nos presentes autos, grande foi o número de ações indenizatórias ajuizadas neste juízo federal. Computa-se, ao menos até o presente momento, mais de 30 ações indenizatórias ajuizadas e que têm como causa de pedir remota os mesmos fatos, ou seja, os acidentes automobilísticos antes referidos. Pequenas variações apenas se verificam em relação às teses defendidas nas diversas ações, bem como, obviamente, nas partes e no pedido final.

Nesse contexto, pelos magistrados que me antecederam na jurisdição desta vara federal foi deferido o compartilhamento das provas produzidas nas diversas ações ajuizadas com a mesma causa de pedir e que tinham pedidos de natureza indenizatória, como medida de celeridade e economia processual. Assim, alguns dos depoimentos transcritos abaixo eventualmente não dizem respeito especificamente às partes envolvidas nesta ação. Todavia, considerando que dizem respeito aos mesmos fatos aqui analisados e também com fundamento na decisão que determinou a produção conjunta de provas, tenho que nada obsta que sejam eles aqui apresentados.

Passo, pois, à transcrição dos depoimentos testemunhais colhidos.

Depoimento da testemunha PAULO ROBERTO FOQUEZATO (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

JUIZ: Bom dia, senhor Paulo! O senhor foi arrolado como testemunha pra ser ouvido nesse processo movido pela Roselaine Motta Françozi e Letícia Françozi. O senhor é parente delas?

TESTEMUNHA: Não

JUIZ: É amigo íntimo?

TESTEMUNHA: Não, eu sou conhecido do Quartel do Bombeiro

JUIZ: Apenas conhecido, então?

TESTEMUNHA Conhecido

JUIZ: Então o senhor está compromissado na forma da lei de dizer a verdade sob pena do cometimento do crime de falso testemunho, correto?

TESTEMUNHA: Sim, senhor

JUIZ: Então responda apenas o que lhe for perguntado

TESTEMUNHA: Sim senhor

JUIZ: Testemunha arrolada pela parte autora; passo a palavra à Dr. Anilse para que formule as perguntas

DRA. ANILSE: Já direto pra ele doutor?

JUIZ: Sim

DRA. ANILSE: Se ele tem conhecimento de um acidente ocorrido na 282 em 09 de outubro de 2007?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ANILSE: Se ele, de alguma forma, foi até o local do acidente?

TESTEMUNHA: Fui. Eu era bombeiro comunitário, na época, estava de serviço no quartel

DRA. ANILSE: Se você pode descrever como é que foi desde o seu conhecimento do fato e o deslocamento, com quantas pessoas vocês foram?

TESTEMUNHA: Sim. Nós estávamos no quartel aproximadamente das 19h00min, que iniciava o nosso plantão. Então nós estávamos em cima, segundo piso, numa sala que teria apresentação dos novos alunos bombeiros comunitários, e aí, logo que a nós subimos lá, chegou, escutamos dois toques, que são os toques de ocorrência do bombeiro, aí já prontamente descemos nas viaturas. Eu desci numa ambulância, que descemos eu, o soldado Esorti, e o soldado Bagatini, e já outros bombeiros desceram no caminhão de resgate. E aí descemos na 282 tinha, chegando no local lá, havia vítimas; tinha ocorrido um acidente de um caminhão, uma carreta tinha batido contra um ônibus de passageiros

DRA. ANILSE: O local lá, na pista, na BR, como é que estava, todo obstruído...?

TESTEMUNHA: Estava o ônibus e a carreta, era um bitrem, estavam caídos barranco abaixo. Era uma curva; tinha uma outra carreta que tava um pouco atravessada na pista, que, depois, foi retirada do local. E, assim, começamos a atender as vítimas, sempre visando a segurança da cena, a segurança do local pra nós precisar trabalhar

DRA. ANILSE: Em quantas pessoas do corpo de bombeiro foram até o local?

TESTEMUNHA: Na nossa viatura nós estávamos em três

DRA. ANILSE: E foi mais uma viatura?

TESTEMUNHA: Foi mais, e assim, de segundo em segundo iam chegando viatura de resgate e viatura do corpo de bombeiro, de São Miguel

DRA. ANILSE: No trajeto pra descer até o local do acidente, havia polícia rodoviária já, desde o trevo de acesso até o local do acidente?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Carros da polícia rodoviária?

TESTEMUNHA: Não, não tinha

DRA. ANILSE: Da polícia militar?

TESTEMUNHA: Na nossa frente havia descendo uma viatura da polícia militar, mas ela vinha sentido do acidente. Nós éramos a primeira ambulância que tava indo até o local

DRA. ANILSE: E o senhor fez o trajeto de subida e descida trazendo pessoas?

TESTEMUNHA: Fiz

DRA. ANILSE: Quantas vezes?

TESTEMUNHA: Uma vez

DRA. ANILSE: Uma vez. E que espaço de tempo deu entre a primeira vez que o senhor subiu; desde que o senhor se deslocou ao acidente até a primeira vez que o senhor subiu?

TESTEMUNHA: Cerca de meia hora a quarenta minutos

DRA. ANILSE: E, naquele momento, o senhor viu policiais rodoviários bloqueando o acesso, sinalizando, de alguma forma o senhor viu?

TESTEMUNHA: Não vi

DRA. ANILSE: Os militares, policial militar?

TESTEMUNHA: Eu vi no local do acidente, obstruindo a pista, trancando o trânsito não

DRA. ANILSE: E o que os policiais faziam lá, ajudavam ali no acidente, ou ficaram...

TESTEMUNHA: Havia policiais militares ajudando puxar a maca pra cima, coisa assim, porque a gente mais se obteve também lá embaixo no ônibus como era uma ribanceira de muita gente pra ajudar puxar a maca pra cima, se agarrando em cordas.

Eu me obtive mais, por que a prioridade é crianças e mulheres gestantes. Então a gente, como já chegamos lá embaixo já veio um senhor todo ensanguentado, machucado, me chacoalhando, dizendo que tinha a esposa dele gestante dentro do ônibus. Então até eu falei pra ele que primeiro nós tínhamos que ter segurança no local se não, não adiantava nós descer lá embaixo, de repente se tornaria uma vítima; então se obtemos em descermos lá embaixo com o soldado Bagatine pegar essa senhora gestante

DRA. ANILSE: Lá no local do acidente tinha algum refúgio, algum tipo pra acostamento?

TESTEMUNHA: Não, tinha um pequeno acostamento só, refúgio nenhum

DRA. ANILSE: Os policiais rodoviários estavam só lá no local? Distante do local existia alguma viatura ou não?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: A velocidade permitida naquele local, você pode informar?

TESTEMUNHA: Ali acredito que seja 40 km/h

DRA. ANILSE: Quando ocorreu o segundo acidente você não estava mais lá?

TESTEMUNHA: Estava

DRA. ANILSE: Você ouviu algum comentário do porquê do segundo acidente?

TESTEMUNHA: Comentários a gente ouve, agora, a verdade a gente não pode... Não sei o que que pode ter acontecido

JUIZ: Doutora a testemunha tem que depor acerca de fatos que ele conhece

DRA. ANILSE: Esta bom. Pra chegar no local do acidente, existem curvas?

TESTEMUNHA: Existe

DRA. ANILSE: E você pode referir quantas?

TESTEMUNHA: Cerca de, até o local do acidente 3 curvas

DRA. ANILSE: E havia declive também?

TESTEMUNHA: Bastante

DRA. ANILSE: Bastante declive?

TESTEMUNHA: Bastante declive

DRA. ANILSE: E a sinalização do local?

TESTEMUNHA: Referente ao acidente ou da pista?

DRA. ANILSE: Da pista

TESTEMUNHA: Da pista era bem precário, uma pista bem desgastada, bem antiga

DRA. ANILSE: E logo após, ou pouco tempo anterior, havia bastante reforma nessa BR, recuperação de pista?

TESTEMUNHA: Havia, mas nesse local ainda não tinham chegado arrumar esse trecho não

DRA. ANILSE: E logo após o acidente foi arrumado?

TESTEMUNHA: Foi

DRA. ANILSE: Só isso Excelência

JUIZ: Pela Clovan?

CLOVAN: Queria dois esclarecimentos da testemunha, Excelência. Primeiro, ele afirmou que fez uma viagem de ida e volta?

TESTEMUNHA: Sim, senhor

CLOVAN: Isso é um deslocamento pra atender, voltou à cidade e voltou ao local do acidente de novo?

TESTEMUNHA: Sim, a gente até o hospital trazer na gestante e mais duas vítimas na mesma ambulância

CLOVAN: E retornou ao local do acidente?

TESTEMUNHA: E retornamos ao local do acidente

CLOVAN: Quanto tempo decorreu entre um acidente e outro?

TESTEMUNHA: Questão de, acredito, de uma hora

CLOVAN: Quando o senhor retornou ao local do acidente depois do segundo socorro, já havia outros veículos parados na rodovia?

TESTEMUNHA: Em que sentido?

CLOVAN: Sentido em direção ao acidente

TESTEMUNHA: Sim, senhor

CLOVAN: Quando ocorreu o segundo acidente, já havia sido começada a retirada dos veículos envolvidos no primeiro acidente?

TESTEMUNHA: Na hora em que ocorreu o segundo acidente tava sendo feita a liberação pra retirar o guard rail pra conseguir puxar o ônibus e o bitrem da ribanceira

CLOVAN: O senhor referiu que não havia policiais rodoviários federais no local?

TESTEMUNHA: Não, eu falei que não vi no trecho quando eu subi com a ambulância. Lá, no local, eu vi no máximo um ou dois policiais rodoviários. Eu me obtinha às vítimas, que eu me preocupava, não eram policiais militares, rodoviários

CLOVAN: Pela Clovan nada mais

JUIZ: Procuradoria do Estado? Dr. Bruno, DNIT?

DNIT: Sim. O senhor disse que a pista local do acidente era um local de curvas e declive e que a velocidade média lá era 40 km/h. Então é um local que requer prudência dos motoristas que trafegam por ali?

TESEMUNHA: O senhor pode falar mais alto, eu não consegui ouvir direito

DNIT: O senhor disse que o local onde aconteceu o acidente é um local de curvas e com declive, em descida, e que a velocidade média ali era 40 km/h. O senhor sabe me dizer se o local necessita que os motoristas tenham maior cuidado realmente, de prudência na direção daquele local?

TESTEMUNHA: Por ser em declive e bastantes curvas, precisa ter cuidado sim, mas acho que a rodovia precisaria de terceiras faixas por que dificulta muito, o trânsito é muito de caminhões, o trânsito é muito pesado para os dias que nós estamos hoje; não sei se foi programada uma BR pra esse porte, hoje aumentou muito o trânsito nessas BRs aí

DNIT: É comum acidente naquele local?

TESTEMUNHA: Nesse trecho, pode-se dizer, entre São Miguel e Maravilha, até esses dias tivemos mais um acidente, então, por incrível que pareça, não sei se dá pra dizer que é normal isso

DNIT: Mas eu falo especificamente no local que aconteceu o primeiro acidente, naquela curva, naquela descida, é normal acidentes naquele local ali? Não na BR toda, eu falo naquele local

TESTEMUNHA: Naquele local, naquele específico local, eu vejo é o primeiro

DNIT: É o primeiro?

TESTEMUNHA: É o primeiro

DNIT: O senhor disse que o asfalto no local não tinha sinalização o suficiente e que o asfalto estava em mau estado de conservação

TESTEMUNHA: Sim, senhor

DNIT: E o senhor disse que a reforma da pista ainda não tinha passado naquele local, o senhor tem certeza disso?

TESTEMUNHA: Tenho. Tenho por que eu transito regularmente por esses locais aí, então eu tenho certeza

DNIT: O senhor também informou que fez o primeiro resgate, retornou a São Miguel e retornou mais uma vez ao local do acidente

TESTEMUNHA: Sim, senhor

DNIT: Demorou cerca de 40 minutos. Quando o senhor retornou a segunda vez já tinha fila de carros parados em razão do acidente? Já tinha alguma fila?

TESTEMUNHA: Tinha

DNIT: Quem formou essa fila?

TESTEMUNHA: Eram carros que iam parando, que não tinha passagem, eles viam os outros parados e ambulância pra cima ambulância pra baixo, iam parando um atrás do outro na fila

DNIT: Mas era visível essa fila bem antes do acidente?

TESTEMUNHA: Bastante

DNIT: Era fila única de carros ou era fila dupla de carros?

TESTEMUNHA: Uma fila única

DNIT: Uma fila única. Tinha galhos na pista sinalizando o acidente, tinham cones na pista, tinha alguma viatura também circulando pelo local?

TESTEMUNHA: Não, não vi. Não vi.

DNIT: Sem mais, Excelência, satisfeito.

JUIZ: Rosinei? Dr. Andreas

DR. ANDREAS: Se a testemunha pode informar se havia muitas pessoas não envolvidas no acidente, curiosos no caso, distribuídos pela pista?

TESTEMUNHA: Os curiosos, geralmente eles tavam, largavam os veículos deles no acostamento e desciam lá embaixo.

DR. ANDREAS: Satisfeito, Excelência.

JUIZ: Pela União?

UNIÃO: Sim. Se tinha fita de isolamento no local do acidente, em algum momento o senhor chegou a perceber?

TESTEMUNHA: Não, na hora do acidente enquanto eu estava trabalhando, não vi fita

UNIÃO: Mas, depois, o senhor também não sabe?

TESTEMUNHA: Em foto, depois, eu vi que tinha só no sentido de Maravilha a São Miguel, no lado de baixo do acidente. As viaturas subiam no sentido pra São Miguel do Oeste, não tinha fita nenhuma

UNIÃO: Se a testemunha sabe precisar o tamanho da fila, mais ou menos que ela viu de carros?

TESTEMUNHA: Mas olha... É difícil de dizer, acho que dava, se calcular bem, daria cerca de mais de mil metros, só de... em cada sentido.

UNIÃO: A testemunha disse que foi a primeira viatura, ambulância a chegar ao local, juntos com o senhor chegaram, é... o senhor chegou lá antes da polícia, depois da polícia, foi junto, como foi?

TESTEMUNHA: Tinha uma viatura da polícia militar que desceu na frente da ambulância

UNIÃO: E quando vocês chegaram lá já havia alguém no local?

TESTEMUNHA: Assim, foi chegado tudo junto, foi chegada essa primeira ambulância e a primeira viatura junto

UNIÃO: Então, na verdade, o senhor chegou junto com a polícia?

TESTEMUNHA: Junto, questão de deslocamento, uma viatura da polícia na frente cerca de 10, 15 metros, a ambulância, nossa, atrás

UNIÃO: Certo. E daí o senhor foi fazer o socorro das vítimas lá embaixo no barranco lá onde tinha o ônibus

TESTEMUNHA: Fomos fazer o socorro lá dentro do ônibus

UNIÃO: Certo. Só os bombeiros faziam esse socorro?

TESTEMUNHA: Bombeiros, populares, tinham policiais militares, alguma coisa que ajudava também. Quem tava lá no local ia providenciando corda, porque eles viam a necessidade e o tamanho que foi do acidente e de vítimas que tavam lá embaixo

UNIÃO: No sentido contrário, na pista contrária, a fila de carros, passavam muitas ambulâncias, ou carros de funerárias, alguma coisa assim?

TESTEMUNHA: Tinha bastante ambulância

UNIÃO: Bastante ambulância?

TESTEMUNHA: Bastante ambulância

UNIÃO: Trafegando em sentido contrário ali do acidente, em direção à cidade

TESTEMUNHA: Sim, mas teria que descer contramão, nós descíamos, só tinha esse acesso

UNIÃO: O senhor encontrou mais algum outro carro que viesse de frente ali pro senhor?

TESTEMUNHA: Não, só a viatura de resgate

UNIÃO: Mais algum outro veículo ultrapassou a fila enquanto o senhor estava lá e chegou na contramão lá no local do acidente?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: Todos os outros veículos paravam na fila?

TESTEMUNHA: Paravam na fila

UNIÃO: Se, nesse período que a testemunha ficou lá, havia iluminação no local, os carros que estavam parados tinham pisca alerta, o que o senhor lembra disso?

TESTEMUNHA: Muito vagamente, algum e outro carro tinham pisca alerta, mas geralmente não via porque a gente ia atendendo os pacientes atrás da ambulância, então, tu não fica enxergando onde que tu tá passando, na frente. Se preocupava em dar o máximo conforto possível pra vítima que estava lá atrás, oxigênio, fazendo curativo, estancando ferimento

UNIÃO: Na volta do trajeto quando o senhor estava levando as vítimas pra cidade, o senhor estava lá junto com a vítima dentro do carro ou na direção, onde o senhor estava?

TESTEMUNHA: Eu estava na situação de socorrista

UNIÃO: O senhor estava dentro do carro?

TESTEMUNHA: Dentro do carro

UNIÃO: Tem janela?

TESTEMUNHA: Olha... Como que vou te explicar, só enxerga uma portinha, mais ou menos dessa largura assim, que você enxerga na frente, mas não tem como você ficar olhando o trânsito se agarrando, atendendo, colocando oxigênio. Não como você fazer isso, você sempre tem que fazer ali atender a vítima; você não tem como ficar olhando por onde tu está passando, se está numa reta, se está numa curva, você só sente a ambulância balançar

UNIÃO: Última pergunta, o senhor viu o caminhão do Rosinei se aproximando, viu aquele momento?

TESTEMUNHA: Não, não vi por que nós estávamos retirando o guard rail, então, o barulho das máquinas, dos caminhões que estavam tu não percebia quando ele estava se aproximando, só quando começou o barulho de batida de carro, aquela avalanche toda em cima de nós

UNIÃO: Me ocorreu mais uma pergunta. Quanto tempo depois do primeiro acidente chegou o socorro, as primeiras pessoas, assim, policiais e bombeiros, o senhor sabe mais ou menos dizer?

TESTEMUNHA: Do primeiro acidente?

UNIÃO: Do primeiro acidente

TESTEMUNHA: Do primeiro acidente?

UNIÃO: É

TESTEMUNHA: Olha, acerca, dá pra que é um local que não tem sinal de telefone, acho que deu cerca de... Você se refere até que nós chegamos lá embaixo?

UNIÃO: É o senhor disse que foi a primeira ambulância a chegar, então assim, quanto tempo?

TESTEMUNHA: Calculando dá cerca de 20 km da cidade até lá, pelo menos de 8 a 10 minutos

UNIÃO: E, nesse momento, já havia particulares parados?

TESTEMUNHA: Havia porque é um horário que vem bastante ônibus pra faculdade, acho que é o horário que tem mais movimento, seria esse horário perto das 19h00min

UNIÃO: Eu não tenho mais perguntas

JUIZ: Pelo Itaú?

ITAÚ: Sem perguntas

JUIZ: Pela Rodocon?

RODOCON: Sem perguntas

JUIZ: Mais algum dos procuradores arrolou a testemunha como testemunha no seu processo? Por parte do juízo. No local do acidente, no estacionamento, no lado onde vocês utilizavam como pista pra que fosse feito o deslocamento dos veículos, naquele lado do acostamento havia pessoas também paradas ali? Curiosos, outras pessoas parados naquele lado também?

TESTEMUNHA: Havia pessoal que parava com os seus veículos, ficavam aguardando neles lá mesmo que fosse distante do acidente, e geralmente o pessoal descia no local do acidente; muita curiosidade, desciam lá no acidente e ficavam lá no meio, a gente tinha que pedir pra eles se retirarem

JUIZ: Então, mesmo no lado da pista usada como deslocamento das viaturas existia?

TESTEMUNHA: Sim, existia porque o lado de sentido da pista estavam parados caminhões, carros. Tinha bastantes veículos, bastantes caminhões containeres pro porto, então eles ocupavam bastante parte dessa pista que não tinha como as pessoas ficaram ali

JUIZ: Encerrado o depoimento, nada mais.

Depoimento da testemunha MARIA PANAZZOLO BARP (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

JUIZ: Bom dia, Dona Maria, a senhora então foi arrolada como testemunha a ser inquirida nesse processo da Roselaine e da Letícia, a senhora é parente da Roselaine e da Letícia?

TESTEMUNHA: Sou, ela é conhecida, amiga minha

JUIZ: Amiga íntima da família?

TESTEMUNHA: É, mais ou menos. Ela é...

JUIZ: Não, tem que dizer se a senhora é amiga íntima ou não é, a senhora conhece muito bem, freqüenta a casa, sabe de tudo?

TESTEMUNHA: Não, não freqüento a casa dela

JUIZ: Não freqüenta?

TESTEMUNHA: Não, eu conheço ela, ela é cunhada da minha irmã

JUIZ: Mais conhecida da senhora então?

TESTEMUNHA: Mais conhecida

JUIZ: Então ta senhora está compromissada na forma da lei de dizer a verdade sob pena de cometimento do crime de falso testemunho, certo? Então responda apenas o que lhe for perguntado. Testemunha arrolada pela parte autora passo a palavra a Dra. Anilse

DRA. ANILSE: A testemunha tem conhecimento de um acidente ocorrido na BR282, em outubro de 2007?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ANILSE: Se ela viu ou participou de alguma forma do acidente?

TESTEMUNHA: No primeiro acidente, a gente foi pegar as últimas duas vítimas, e, quando aconteceu o segundo acidente, a gente chegou lá, já tinha acontecido o acidente, entre meio a gente veio para o hospital e voltamos para o quartel, já tinha acontecido o segundo acidente, daí que a gente desceu lá

DRA. ANILSE: Você trabalhava em que?

TESTEMUNHA: Bombeira comunitária

DRA. ANILSE: E vocês desceram logo após o comunicado do acidente?

TESTEMUNHA: Do primeiro?

DRA. ANILSE: Do primeiro

TESTEMUNHA: Sim. Logo após que a gente ficou sabendo, a gente desceu lá

DRA. ANILSE: Desceram na mesma viatura em que estava o Paulo Foquezato?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Na segunda?

TESTEMUNHA: Na segunda viatura, isso

DRA. ANILSE: Quanto tempo depois tu imagina que chegou no local do acidente, depois de ser comunicado pra vocês, quanto tempo entre saída dos Bombeiros até o local do acidente?

TESTEMUNHA: Do segundo?

DRA. ANILSE: Do primeiro, do primeiro acidente

TESTEMUNHA: Isso deu...

DRA. ANILSE: Entre saída do posto até o local do acidente

TESTEMUNHA: Mais de uma hora, uma hora e meia, acho eu

DRA. ANILSE: A saída?

TESTEMUNHA: Quando deu o primeiro acidente...

DRA. ANILSE: Deu o primeiro acidente, vocês foram comunicados, quanto tempo depois da comunicação a senhora saiu dos bombeiros até o local do primeiro acidente?

TESTEMUNHA: Do primeiro, acho que uma meia hora, quarenta minutos, do primeiro.

DRA. ANILSE: E quando a senhora passou no trevo de acesso pra se dirigir ao local do acidente, o trevo estava bloqueado?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Do trevo até o local do acidente, a senhora encontrou alguma viatura da polícia rodoviária?

TESTEMUNHA: Não, também não

DRA. ANILSE: Alguma sinalização até o local do acidente?

TESTEMUNHA: Também não

DRA. ANILSE: Chegando no local o que a senhora viu na pista, tava toda obstruída...?

TESTEMUNHA: É tava uma cena horrível, você quer falar do...

DRA. ANILSE: A pista, o local em si estava toda obstruída?

TESTEMUNHA: Todo, todo, Era um... tinha óleo no chão, era horrível!

DRA. ANILSE: Tinha acostamento naquelas pistas? No local do acidente, tinha acostamento, tinha refúgio, tinha algum, no local onde deu o acidente o primeiro acidente?

TESTEMUNHA: Mas olha, acostamento eu acho que tem, devia ter, mas, agora, refúgio acho que não, não lembro...

DRA. ANILSE: Quando a senhora chegou ao local do acidente, a senhora pode perceber viaturas da polícia rodoviária no local sinalizando, de alguma forma com fitas, com alguma forma de sinalização, a polícia rodoviária?

TESTEMUNHA: Eu não lembro, a gente também não olhou ao redor, a gente foi mais era pra prestar socorro, ajudar as vítimas, eu não lembro, assim, ao redor, o pessoal. Tinha bastante gente, mas eu não lembro se tinha ou não tinha. Fomos lá pra prestar socorro, ajudar, e foi isso que a gente fez.

DRA. ANILSE: E quanto tempo a senhora ficou no local do acidente e subiu para o hospital, transportando vítimas?

TESTEMUNHA: Sim. A gente chegou lá e eu não desci lá embaixo, eu só ajudava quando chegava em cima ali, aí, a primeira vez, a gente veio com duas vítimas, era o cara do guincho e o Sargento de Maravilha, Sargento Bombeiro, que estava gravemente ferido, o tempo que a gente ficou lá foi uns vinte minutos, até que eles trouxessem a vítima pra cima e a gente colocou na ambulância e veio pro hospital

DRA. ANILSE: E ao chegar no trevo, no retorno, tava bloqueado o trevo de acesso?

TESTEMUNHA: Não, não tava

DRA. ANILSE: A sinalização lá do local então, existia algum início de sinalização no local? Ou estavam todos os veículos lá e não tinha sinalização, alguém dando sinal de luz, alguma forma?

TESTEMUNHA: Não, que eu lembre não, tinha aquela fila enorme de carros à direita, e a gente passava com a ambulância assim com a sirene ligada, mas que eu lembre não tinha nenhuma sinalização

DRA. ANILSE: 20 metros antes do acidente existia alguma viatura da polícia rodoviária, 20 metros antes do acidente?

TESTEMUNHA: Que eu vi não

DRA. ANILSE: Então, os bombeiros, os policiais, você via mais ali no próprio local, só no local?

TESTEMUNHA: No local, ali

DRA. ANILSE: O que efetivamente os policiais faziam? Os bombeiros iam atendendo as vítimas, os policiais você viu os policiais fazer alguma coisa, algum tipo de...

TESTEMUNHA: Tinha policiais sim, ajudando a socorrer, também

DRA. ANILSE: Tinha policiais ajudando a socorrer, mas os policiais militares?

TESTEMUNHA: É, militares, isso

DRA. ANILSE: Você viu naquele local policiais tirando fotos no momento do acidente?

TESTEMUNHA: Que a gente observou tinha sim, tinha vários tirando fotos lá

DRA. ANILSE: No momento de socorrer as vítimas?

TESTEMUNHA: Isso, tinha

DRA. ANILSE: Só isso, Excelência

JUIZ: Pela Clovan?

CLOVAN: Onde é que a senhora se deslocava dentro da viatura do corpo de bombeiros, a senhora estava junto com o motorista ou atrás na parte de atendimento?

TESTEMUNHA: Atrás

CLOVAN: A visualização de lá onde a senhora se encontrava em relação a pista era completa? A senhora conseguia enxergar tudo?

TESTEMUNHA: Como completa assim?

CLOVAN: De onde a senhora viajou na ambulância, a senhora conseguia enxergar pra fora da ambulância?

TESTEMUNHA: Sim, sim com certeza, a gente assim na frente a gente vê. Na descida, quando eu desci junto no segundo acidente, eu fui à frente, nós estávamos em cinco, aí os outros três, estavam três, o motorista mais eu, mais uma colega e mais três atrás, daí a gente viu beleza.

CLOVAN: No intervalo dos dois acidentes, a senhora lembra quanto tempo passou entre um e outro?

TESTEMUNHA: De um e outro, acho que de uma hora meia a mais, de um acidente a outro

CLOVAN: E nessas atividades de socorrer esses acidentes, é aconselhável ou se chama ajuda de populares pra fazer isso?

TESTEMUNHA: Nesse acidente?

CLOVAN: É, vocês requisitavam ajuda das pessoas que estavam lá? Populares?

TESTEMUNHA: Não

CLOVAN: É aconselhável que os populares fiquem na volta?

TESTEMUNHA: Também não

CLOVAN: Pela Clovan nada mais

JUIZ: Estado de Santa Catarina?

ESTADO: Sem perguntas

JUIZ: DNIT?

DNIT: Sim

JUIZ: Dr. Bruno

DNIT: A senhora disse que quando chegou ao local tinha uma fila já parada à direita, e a pista da esquerda estava livre, que ela fazia o movimento entre as ambulâncias e o corpo de bombeiros

TESTEMUNHA: Isso

DNIT: Algum outro carro trafegava nessa pista da esquerda a não ser o carro do corpo de bombeiros, a polícia civil e militar, desculpe, polícia rodoviária federal e da polícia militar e das ambulâncias do corpo de bombeiros?

TESTEMUNHA: A gente tava chegando quase lá no acidente, tinha mais uma carreta descendo assim no lado direito

DNIT: Mas, formando fila?

TESTEMUNHA: Não, tinha fila e ela estava assim, não sei se ela estava estacionando ou o que, mas não tinha lugar ali, mas ela estava descendo no lado lá, até o nosso colega lá, o motorista queria parar a viatura e começou a xingar, aí nós falamos: Não, vamos descer lá, vamos prestar socorro lá, vamos ver o que aconteceu

DNIT: Mas, logicamente, essa carreta encostou na direita, que ela não passou pelo local do acidente, não chegou a passar?

TESTEMUNHA: Não passou, não passou. Ela tava bem pra cima, mas não lembro bem certo o local onde ela estava, mas ela estava pra cima e tava em movimento, bem devagarzinho, mas tava em movimento

DNIT: Na segunda vez que a senhora voltou pro segundo atendimento, a fila estava em qual distância do local do acidente?

TESTEMUNHA: A fila do...

DNIT: A fila dos carros parados à direita

TESTEMUNHA: Nossa, estava aqui pra cima do Cavali, acho que ela já estava

DNIT: Aproximadamente em distância isso daria quanto? 1 km, 2 km? Quanto a senhora puder precisar isso

TESTEMUNHA: Do trevo?

DNIT: Do local do acidente, a fila dos carros parados à direita dava quanto de distância? Qual distância?

TESTEMUNHA: Eu não sei a distância que tem ali, mas uns 2 km, acho

DNIT: Era bem visível quando a senhora chegou a segunda vez a fila de carros parados à direita?

TESTEMUNHA: Sim

DNIT: Tinha galhos de árvores também sinalizando? Cones ou algo mais sinalizando ou só os carros com pisca alerta?

TESTEMUNHA: Tinha os carros com os pisca alerta ligados

DNIT: Mas tinha cones também? Galhos de árvore também sinalizando o local de acidente?

TESTEMUNHA: Pra cima do local do acidente tinha uns cones, tinha uns 2 cones, mas não no meio assim, mais pro lado

DNIT: Esses cones visavam isolar a pista esquerda da direita, qual a função desses cones no local?

TESTEMUNHA: Deixa eu lembrar bem certinho onde ele estava, ele tava mais pro lado... ele tava quase no meio da pista

DNIT: Era pra sinalizar que por ali não era pra passar carros só, era isso a função do cone?

TESTEMUNHA: É, tinham uns cones lá, mas não lembro bem se ele estava mais pro lado da direita ou mais pro lado da esquerda, a gente passou tão rápido, eu só observei, assim, os cones.

DNIT: A senhora disse que tinha uma visão boa, dentro da ambulância, da pista... A senhora sabe precisar, pra mim, como estava o local da pista, se tinha sido reformado o asfalto, o estado do asfalto?

TESTEMUNHA: Não posso falar isso, não reparei, não vi, não...

DNIT: Ok, sem mais, Excelência

JUIZ: Rosinei?

ROSINEI: Sem perguntas

JUIZ: União

UNIÃO: Eu queria saber se a testemunha, quando ela voltou, já tinha acontecido o segundo acidente, quando a senhora voltou, no primeiro acidente a senhora disse que não viu nenhuma viatura nem nada. E no segundo, já tinha viatura quando a senhora voltou? Alguma viatura da polícia?

TESTEMUNHA: Lá no local do acidente?

UNIÃO: Isso

TESTEMUNHA: Tinha. Tinha viaturas lá, sim

UNIÃO: E o que esses policiais estavam fazendo?

TESTEMUNHA: Olha, tinha uns policiais militares que eu vi que estavam prestando socorro, que estavam ajudando, tinha outros também que eu vi batendo fotos, mas assim, era fardado, a gente não ficou assim: Bah! Polícia Militar ou Polícia Rodoviária! Nem passou pela cabeça, mas tinha policiais prestando socorro que ajudavam lá e tinha policiais batendo foto também

UNIÃO: E a senhora sabe precisar a farda da polícia militar e a da rodoviária, a senhora sabe qual que é qual? A diferença?

TESTEMUNHA: Ah, sei sim.

UNIÃO: Pode dizer, por favor?

TESTEMUNHA: A militar é o marrom e a polícia rodoviária também é marrom, só que a cobertura é branca

UNIÃO: E o local ele estava bem iluminado, dava pra ver bem?

TESTEMUNHA: O local do acidente?

UNIÃO: É, o trajeto, o local do acidente...

TESTEMUNHA: O local do acidente no momento em que nós chegamos lá estava tudo escuro

UNIÃO: Do primeiro?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: A primeira vez que a senhora chegou?

TESTEMUNHA: Não, do primeiro, tinha iluminação sim. Do primeiro, e do segundo, que não tinha iluminação, a gente chegou lá estava uma escuridão.

UNIÃO: Porque a senhora chegou depois do acidente?

TESTEMUNHA: Depois.

UNIÃO: O caminhão já tinha varrido as viaturas, os carros que tinham...

TESTEMUNHA: Isso. Tinha tudo morro abaixo lá, tinha descido...

UNIÃO: Não tenho mais perguntas não, Excelência

JUIZ: Itaú?

ITAÚ: Sem perguntas

JUIZ: Rodocon?

Encerrado o depoimento

Depoimento da testemunha JACINTA INÊS WELTER (ouvida na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

JUIZ: Vou pedir que a senhora fale bem perto do microfone porque a audiência está sendo gravada.

Jacinta a senhora foi arrolada como testemunha desse processo movido pela Roselaine e pela Letícia Françozi. A senhora é parente delas?

TESTEMUNHA: Não

JUIZ: A senhora é amiga íntima da família delas?

TESTEMUNHA: Íntima também não, eu sou amiga dela

JUIZ: Mas assim de frequentar a casa ou...

TESTEMUNHA: Não, não

JUIZ: A senhor é mais conhecida então?

TESTEMUNHA: É, mais conhecida, é nós éramos colega no quartel, como bombeira voluntária

JUIZ: Colegas, ta. Então a senhora está compromissada na forma da lei de dizer a verdade sob pena de cometer crime de falso testemunho, certo? Então responda apenas o que lhe for perguntado.

TESTEMUNHA: Aham

JUIZ: Dra. Anilse

DRA. ANILSE: Se a senhora tem conhecimento do acidente ocorrido na BR282 ocorrido em outubro de 2007?

TESTEMUNHA: Algumas informações tenho, algum conhecimento tenho

DRA. ANILSE: A senhor chegou ao local do acidente? De que forma?

TESTEMUNHA: Sim, no primeiro acidente com a ambulância dos bombeiros, eu sou bombeira voluntária, e no segundo acidente também estive lá, mas depois que já tinha ocorrido o acidente

DRA. ANILSE: No primeiro acidente, a senhora saiu com a primeira ambulância que saiu dos bombeiros ou depois?

TESTEMUNHA: Depois

DRA. ANILSE: Quanto tempo depois a senhora saiu dos bombeiros até o acidente? Quanto tempo depois?

TESTEMUNHA: 1 hora, 1 hora depois que já tinha acontecido o acidente

DRA. ANILSE: Depois de ter comunicado os bombeiros, 1 hora depois vocês saíram?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ANILSE: E quando a senhora foi em direção ao acidente, passando o trevo de acesso ele estava bloqueado?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Tinha alguma sinalização?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: E no percurso até o acidente, no percurso quando a senhora ia descendo existia alguma viatura sinalizando, algum policial parado sinalizando, dando algum encaminhamento, existia alguma faixa de alerta?

TESTEMUNHA: Que eu recorde não

DRA. ANILSE: Chegando lá no local do acidente existia iluminação, existia algum tipo de sinalização do acidente ou vocês chegaram de frente e já era o acidente?

TESTEMUNHA: Chegamos de frente e já era o acidente

DRA. ANILSE: Não tinha nenhum alerta?

TESTEMUNHA: Iluminação tinha, mas era a própria iluminação dos bombeiros mesmo, que tinha de iluminação lá

DRA. ANILSE: Dos próprios bombeiros?

TESTEMUNHA: Isso

DRA. ANILSE: E no local tinha os bombeiros, tinha polícia militar?

TESTEMUNHA: Tinha

DRA. ANILSE: A polícia rodoviária estava presente? Tinha alguma viatura da polícia rodoviária que a senhora viu?

TESTEMUNHA: Olha, não vi

DRA. ANILSE: Quando a senhora desceu, dado ao fato de ter ocorrido a 1 hora já, quando a senhora desceu, tinha filas de veículos?

TESTEMUNHA: Tinha

DRA. ANILSE: E ele obstruía parte da pista aquela fila de veículos?

TESTEMUNHA: Sim, metade da pista

DRA. ANILSE: Não obstruía toda a pista?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Era parte da pista?

TESTEMUNHA: Era parte só

DRA. ANILSE: Eles tinham os alertas ligados? A população mesmo tinha os alertas ligados, os carros e tal?

TESTEMUNHA: Alguns tinham

DRA. ANILSE: Alguns tinham?

TESTEMUNHA: Aham

DRA. ANILSE: Quando a senhora chegou no acidente, existia algum tipo de cone perto do acidente, próximo, no metro ou junto com o acidente, existia algum tipo de sinalização com cone?

TESTEMUNHA: Tinha

DRA. ANILSE: Só próximo ao acidente? Única sinalização que tinha?

TESTEMUNHA: É, ali em volta do acidente

DRA. ANILSE: Em volta do socorro?

TESTEMUNHA: É

DRA. ANILSE: Só mais uma doutor. Só um pouquinho. Quando a senhora desceu 1 hora depois, ficou quanto tempo no acidente e depois subiu?

TESTEMUNHA: Creio que dê uns 10 minutos

DRA. ANILSE: A senhora ficou lá embaixo uns 10 minutos?

TESTEMUNHA: É

DRA. ANILSE: E subiu?

TESTEMUNHA: E subi com as vítimas

DRA. ANILSE: Subindo, a senhora observou algum tipo de sinalização da polícia rodoviária?

TESTEMUNHA: Na subida não. Uma, porque eu estava lá trás junto com as vítimas... a gente não...

DRA. ANILSE: O trevo estava bloqueado?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Como a senhora é bombeira voluntária, nas aulas de orientação, nas suas aulas de orientação, num acidente desse porte o que vocês são orientados a fazer?

TESTEMUNHA: Segurança

DRA. ANILSE: Segurança em que sentido?

TESTEMUNHA: Segurança, em primeiro lugar a segurança nossa

DRA. ANILSE: E no local?

TESTEMUNHA: Também

DRA. ANILSE: Em primeiro lugar a sinalização no local pra garantir a tua segurança, pra tu poder trabalhar com segurança

DRA. ANILSE: Só isso, Excelência.

JUIZ: Clovan?

CLOVAN: Dona Jacinta, quanto tempo decorreu entre o primeiro e o segundo acidente?

TESTEMUNHA: Como assim?

CLOVAN: Quanto tempo passou entre acontecer um e outro?

TESTEMUNHA: Eu creio que deu uma hora e meia, ou duas horas

CLOVAN: Quando a senhora chegou lá no local, já estavam começando a retirar os veículos?

TESTEMUNHA: Sim, já tava praticamente, no primeiro acidente já tinha retirado todas as vítimas, inclusive, nós subimos com as últimas vítimas

CLOVAN: Nada mais.

JUIZ: Estado de Santa Catarina

ESTADO: Sem perguntas

JUIZ: DNIT?

DNIT: Sim.

JUIZ: Dr. Bruno.

DNIT (Dr. Bruno): Quando a senhora chegou no local, a senhora disse que já tinham carros parados já, formando fila à direita, não foi isso?

TESTEMUNHA: hmm

DNIT: A pista da esquerda estava livre?

TESTEMUNHA: Não, no lado esquerdo tinha as viaturas, o caminhão, as viaturas que estavam fazendo o socorro

DNIT: Então nesse lado esquerdo da pista só trafegava corpo de bombeiros, os policiais, era isso?

TESTEMUNHA: É, que eu me recorde, de momento, é. Também não posso afirmar se tinha porque a gente não... na verdade, tu não chega e olha. O nosso serviço ali é socorrer a vítima. A gente não fica...

DNIT: Certo. Qual o tamanho da fila de carros, à direita, quando a senhora chegou ao local do acidente?

TESTEMUNHA: Bah, o tamanho exato... Mas, a fila era enorme

DNIT: E todos os carros que chegavam no local paravam nessa fila, exceto o da polícia militar e do corpo de bombeiros?

TESTEMUNHA: Naquela fila de espera o senhor quer dizer?

DNIT: Isso

TESTEMUNHA: Sim, não tinha nenhum veículo descendo somente os que estavam fazendo socorro

DNIT: E esse socorro, como eu lhe perguntei antes, trafegava, sempre, pela via esquerda?

TESTEMUNHA: Sim

DNIT: Na primeira viagem, a senhora estava sentada onde na viatura? Na frente ou atrás?

TESTEMUNHA: Atrás

DNIT: A senhora tinha visão da pista? Tinha visão completa da pista? Conseguia enxergar alguma coisa na pista?

TESTEMUNHA: Sim conseguia visualizar na ida

DNIT: A senhora sabe relatar qual o estado da pista? Como estava a pista, como estava a sinalização da pista?

TESTEMUNHA: Bom... Acho que estava em condições, como vou te dizer, acho que tava a sinalização, acho que não estava 100%, mas...

DNIT: Ou a senhora não recorda?

TESTEMUNHA: Não, de momento assim, não recordo, não são detalhes que a gente fica observando.

DNIT: Certo. No segundo acidente, quando a senhora voltou a segunda vez, a senhora chegou já perto do final, já tinham tirado alguns corpos já, a fila continuava no local?

TESTEMUNHA: Sim

DNIT: A fila nesse momento tava em que distância, a senhora sabe precisar?

TESTEMUNHA: Nossa, a fila já tinha aumentado bastante, tinha bastante já

DNIT: Entre a senhora ir e voltar nenhum carro passou por essa fila, todos paravam?

TESTEMUNHA: Tudo parados, sim

DNIT: A senhora sabe informar pra gente qual a geografia da pista? Se ela é em descida, se tem curva, como é o local exatamente pra chegar no acidente, o trajeto?

TESTEMUNHA: Tem curva, tem uma, duas, três curvas antes de chegar

DNIT: A senhora sabe dizer, ah desculpe, pode continuar

TESTEMUNHA: Que eu me recorde tem três curvas antes de chegar

DNIT: A senhora sabe me informar qual a velocidade média daquele local do acidente?

TESTEMUNHA: Acho que, no máximo, 80 por hora, 60, 80

DNIT: Só mais uma pergunta, senhora falou que tinha cones isolando o local, a senhora sabe informar se tinha cones também dividindo as duas pistas, separando a pista da esquerda da pista da direita?

TESTEMUNHA: Não sei informar isso.

DNIT: Ok, satisfeito

JUIZ: União, Dra. Franceele

UNIÃO: A testemunha, quando chegou lá no local do acidente, a que distância a senhora conseguia ver a fila na estrada? Dava pra ver de longe, a fila de carros parados?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Dava pra visualizar de longe?

TESTEMUNHA: Sim, dava sim

UNIÃO: E o local do acidente estava bem iluminado, no primeiro acidente quando a senhora chegou?

TESTEMUNHA: Bem, bem iluminado não, porque era noite, a iluminação que o pessoal tem, os bombeiros, era a iluminação que eles conseguiam trabalhar

UNIÃO: Tinha algum giroflex ligado?

TESTEMUNHA: Tinha. Tinha.

UNIÃO: As ambulâncias que subiam, as ambulâncias ou carros, enfim o que subia na pista contrária elas iam com giroflex ligado?

TESTEMUNHA: Sim. Sim.

UNIÃO: Havia alguma sinalização assim desses carros, por exemplo, dar sinal de luz pra quem estivesse vindo em sentido contrário ou pedir pra reduzir a velocidade havia alguém fazendo isso?

TESTEMUNHA: Não me recordo

UNIÃO: A senhora não sabe precisar, na verdade?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: Quando a senhora voltou, no segundo acidente, já tinha acontecido, a senhora voltou, quando tava voltando, tava na frente da viatura, dentro, onde é que a senhora estava?

TESTEMUNHA: No segundo, eu tava na frente

UNIÃO: Estava na frente?

TESTEMUNHA: Aham

UNIÃO: E a senhora viu se tinha algum policial, seja PM ou rodoviário, independente, nesse trajeto ali?

TESTEMUNHA: No segundo, quando a gente tava descendo, tava aqui em cima, no Cavali, tinha um policial sinalizando, no segundo

UNIÃO: No segundo acidente?

TESTEMUNHA: Aham

UNIÃO: Ele estava próximo ao final da fila? Ali nesse Cavali é onde terminava a fila de carros?

TESTEMUNHA: Não me recordo se a fila veio, se a fila de carros, mas eu só me recordo de ter um policial sinalizando ali em cima no Cavali

UNIÃO: O trânsito, assim, a senhora sabe me dizer, se tinha muitas ambulâncias vindas em sentido contrário, levando vítimas, se era um trânsito bem freqüente assim, você via bastantes ambulâncias subindo, no primeiro acidente pro segundo?

TESTEMUNHA: Não, quando a gente foi já tinha diminuído

UNIÃO: Porque a senhora foi uma das últimas...

TESTEMUNHA: Isso

UNIÃO: No local ali do acidente a senhora lembra se tinha fita de isolamento, se tinha alguma coisa assim?

TESTEMUNHA: Não me recordo

UNIÃO: A senhora chegou a descer, ou ficou só dentro da viatura?

TESTEMUNHA: Não, cheguei a descer, sim

UNIÃO: A senhora chegou a ver algum policial em pé, no meio da pista, alguma coisa assim, qualquer policial, ou mesmo um bombeiro, não no local do acidente, mas mais pra cima?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: Não chegou a ver?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: Mas a senhora me disse que tinha um sinalizando perto do Cavali

TESTEMUNHA: Ah sim, aqui em cima sim, mas lá perto do local... O Cavali já é bem mais aqui pra cima

UNIÃO: E esse policial que a senhora viu, ele estava de pé com alguma luz?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Ou era a viatura dele que estava ali, a senhora lembra?

TESTEMUNHA: Ele estava sinalizando com uma...

UNIÃO: Uma luz?

TESTEMUNHA: É, com uma luz sinalizando, fazendo sinal

UNIÃO: Sem mais perguntas

JUIZ: Itaú? Rodocon

RODOCON: Se a depoente mora em São Miguel do Oeste, se ela tem o hábito de trafegar na rodovia, na direção que houve o acidente?

TESTEMUNHA: Sim

RODOCON: Nos dias que antecederam o acidente, a senhora observou se havia alguma obra no local específico do acidente?

TESTEMUNHA: Não

RODOCON: No local específico do acidente a sinalização de chão, asfáltica, era de boa qualidade, com tachões, marcação na lateral da pista? Se não sabe, não tem problema

JUIZ: Se a senhora não souber, tem que dizer que não sabe

TESTEMUNHA: Não me recordo não

RODOCON: Obrigado, sem mais perguntas

JUIZ: Encerrado o termo

Depoimento da testemunha JOSÉ ROBERTO FERREIRA GONZALES (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5)

JUIZ: Seu José Roberto o senhor foi arrolado como testemunha nesse processo movido pela Roselaine Motta Françozi e Letícia Françozi.

O senhor conhece as testemunhas?

TESTEMUNHA: não

JUIZ: Não é parente, não é amigo, nada?

TESTEMUNHA: Não

JUIZ: O senhor era apenas então, da empresa Rodocon encarregado na época dos fatos?

TESTEMUNHA: Isso, encarregado de R.H.

JUIZ: Encarregado de R.H., ta. Então o senhor está compromissado na forma da lei dizer a verdade sob pena do cometimento do crime de falso testemunho, correto?

TESTEMUNHA: Uhum

JUIZ: Responda apenas o que lhe for perguntado. Com a palavra Rodocon, Dr. Roberto.

RODOCON: Excelência, se o depoente trafegava com freqüência pela rodovia, BR282, entre Maravilha, onde ele residia, onde ele reside e São Miguel do Oeste?

TESTEMUNHA: Esporadicamente, sim

RODOCON: Se, na ocasião desse lamentável acidente, pode descrever o estado da pista no local específico do acidente?

TESTEMUNHA: Na verdade, quando a gente passava no trecho de Maravilha a São Miguel do Oeste, a empresa não estava em construção naquele trajeto ali na época, devido o trajeto estar em perfeitas condições de uso, foi atacado pela empresa no final da obra.

RODOCON: Ele já respondeu, só pra deixar bem claro, na ocasião do acidente a Rodocon havia feito algum serviço de recuperação naquele trecho?

TESTEMUNHA: É como eu havia respondido antes, não porque tava em boas condições, deixando por último, no caso, ali porque não precisaria de ataque naquele momento naquela rodovia.

RODOCON: Você pode precisar, mais ou menos, quanto tempo depois do acidente foi feita a recuperação daquele trecho?

TESTEMUNHA: Lembro que foi mais ou menos no final do contrato, foi mais ou menos no final do contrato, que eu fiquei até o término da obra, foi uns dois, três meses antes de acabar a obra.

RODOCON: Muito obrigado, satisfeito.

JUIZ: Itaú Seguros? União? Dr? Dra. Camila? Dr. Bruno?

DNIT: Pelo DNIT sim

JUIZ: Pelo DNIT

DNIT: O senhor disse que a pista estava em perfeito estado de conservação, isso quer dizer que tinha sinalização horizontal e vertical na pista?

TESTEMUNHA: Correto

DNIT: Que tipo de sinalização tinha na pista, horizontal e vertical, se puder exemplificar

TESTEMUNHA: As faixas de sinalização, as faixas na borda e no eixo da pista, com tachinhas, e com placas também, placas de curva, redutor de velocidade, placas de velocidade orientando a velocidade do trajeto

DNIT: O senhor disse que trafegava ali de forma esporádica, qual a velocidade média daquele local e no local do acidente?

TESTEMUNHA: De cabeça, agora, eu não me recordo a placa que tem lá de orientação, qual a velocidade

DNIT: Mas é um local que requer cuidado dos motoristas?

TESTEMUNHA: Com certeza, toda a pista...

DNIT: No local do acidente tinha acostamento também?

TESTEMUNHA: Tinha, toda a rodovia tem acostamento, da 282 aqui, em nosso trecho aqui

DNIT: Ok satisfeito

JUIZ: Por Rosinei? Dra. Anilse

DRA. ANILSE: Se todos os serviços realizados pela empresa de recuperação, ela é documentada, existe documentos de toda a recuperação de todo o serviço prestado na rodovia, documentado?

TESTEMUNHA: Tem a medição feita pela empresa, junto ao DNIT

DRA. ANILSE: A recuperação é decidida, já está preestabelecida nos contratos, ou quando tem algum trecho com problema vai lá e recupera como é que é?

TESTEMUNHA: Isso eu não sei te informar

DRA. ANILSE: O senhor teve conhecimento, já que o senhor é trabalha no escritório, que logo após esse acidente houve um outro acidente com o município de Guaraciaba, no mesmo local ali próximo, um metro, dois metros do acidente anterior?

TESTEMUNHA: Não sei te informar, também

DRA. ANILSE: Só isso, Excelência.

JUIZ: Com a palavra, procurador da partes

DR. UBALDO: Queria saber da testemunha como é que funcionam as medições, vocês fazem por sequência o asfalto e vão reformando ou é de forma aleatória as reformas?

TESTEMUNHA: Acho que é atacado conforme a necessidade do trecho

DR. UBALDO: A testemunha trabalha no escritório, portanto teve acesso ao contrato de execução da obra, o que o contrato de execução da obra dizia nisso?

TESTEMUNHA: Eu não tenho acesso a esse contrato

DR. UBALDO: Mas sabe da existência? Entre o DNIT e a Rodocon?

TESTEMUNHA: Do contrato em específico, não

DR. UBALDO E qual o tamanho de cada trecho reformado pra ter uma medição, eles tinham um tamanho específico do local?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento disso também

DR. UBALDO: Quem indica o local pra reforma?

TESTEMUNHA: Não sei também, o local, provavelmente, deve ser o DNIT, mas não tenho certeza disso

DR. UBALDO: Qual é a função, o que a testemunha fazia na Rodocan, especificamente?

TESTEMUNHA: Eu era gerente de R.H

DR. UBALDO: Gerente de R.H.?

TESTEMUNHA: Isso

DR. UBALDO: Então, não tem conhecimento nenhum sobre o andamento das obras da empreiteira, como ela trabalhava, não tem conhecimento nenhum? É isso?

TESTEMUNHA: Na questão de campo, minha obrigação realmente era só contratar e demitir funcionários e na parte de trabalhista e essas coisas eu fazia. Questão de produção do trecho não era a minha área

DR. UBALDO: Sem mais perguntas excelência.

JUIZ: Doutora, então, doutora, só fale a parte que a senhora representa, pra gravar.

DOUTORA ELIZABETH: A testemunha poderia dizer se quando fazem a recuperação do trecho, um exemplo, você faz a pavimentação asfáltica, você já pinta as faixas, já coloca as placas de sinalização, é feito tudo isso ao mesmo tempo, ou vocês fazem toda a recapagem e depois dá ali um mês dois meses, três meses voltam para fazer a pintura, voltam pra colocar as placas?

TESTEMUNHA: Pelo que a gente tem visto, é feito já um pedaço e já deixa pronto outro pedaço pra depois pular pra outro pedaço, então fica pronto esse pedaço já que foi feito, depois, posteriormente ataca outro pedaço

DOUTORA ELIZABETH: Então, é feita toda a sinalização com faixas horizontais, com placas, tudo, completamente

TESTEMUNHA: Isso, completamente, depois muda pra outra frente de serviço

DOUTORA ELIZABETH: Você falou no início do depoimento que existe uma ordem de trabalho, essa ordem que vocês fazem, ela, por exemplo, nessa pista aí, ela começou como? Ela começou por São Miguel do Oeste ou ela começou por Chapecó, ela começou pelo litoral, como que ela foi feita?

TESTEMUNHA: Essa, até porque eu já cheguei e já tinha começado a obra, já tinha bastante coisa adiantada da obra, não sei te informar, qual, onde começou os serviços desse contrato

DOUTORA ELIZABETH: Você falou que essa obra foi feita no final do contrato, poderia precisar qual foi a data desse final do contrato?

TESTEMUNHA: Não sei te informar, sei que foi, as medições acho que foi feito, as últimas três medições foi feito serviço naquele local do acidente, só nas medições pra falar a data mesmo

DOUTORA ELIZABETH: Examinando as fotos do processo do Antonio Pereira, de folhas 562 a 593, se a testemunha poderá informar se aquela era a situação no local do acidente no dia dos fatos?

JUIZ: O senhor sabe informar isso se ver as fotos, ou não?

TESTEMUNHA: Não, se olhar as fotos?

JUIZ: Sim, o senhor sabe informar se aquelas fotos referem-se ao dia?

TESTEMUNHA: Sim

JUIZ: Então, Doutora.

RODOCAN Excelência eu tô fazendo um protesto, acho que...

TESTEMUNHA: O local específico talvez eu não...

DOUTORA ELIZABETH: Mas vai conhecer a rodovia?

TESTEMUNHA: A rodovia eu sei qual que é a rodovia, mas talvez o trecho, talvez não saiba qual o local que é do trecho

DOUTORA ELIZABETH: Se hoje você passar no local dos fatos você vai saber identificar onde aconteceu o acidente?

TESTEMUNHA: Eu creio que sim

DOUTORA ELIZABETH: Examinando as fotos poderá...

JUIZ: Sim Doutora, mas o local dos fatos acho que é de conhecimento, a única coisa que acho que a senhora gostaria de esclarecer é se o estado da rodovia naquele momento era um e depois de uma eventual reforma que tivesse sido feita foi outro, é isso?

DOUTORA ELIZABETH: É isso

JUIZ: Pois é, o senhor tem condições de dizer isso?
É isso Doutor?

RODOCON (Dr. Roberto): É isso, mas eu queria só ponderar que as fotos não têm data
JUIZ: Sim, isso ficou consignado Doutor.

RODOCON: Essas fotos não se sabem se foram feitas antes ou depois

JUIZ: Sim, o senhor teria condições de dizer isso? Até pelo fato dele não ser um engenheiro de campo, seria uma informação de alguém que passou pelo local, o senhor tem condições?

TESTEMUNHA: Eu acho que não, porque devido do trecho, talvez, de eu não estar todos os dias no campo, posso estar falando uma coisa que não é verdade...

JUIZ: O senhor tem que falar só o que o senhor sabe, não o que o senhor acha

TESTEMUNHA: Então, acho que não

DOUTORA ELIZABETH: Quantos dias após o acidente, uma semana, um mês, dois meses, meio ano você passou no local dos fatos?

TESTEMUNHA: Pra mim é complicado dar a data com certeza, porque eu não tenho certeza da data em que eu passei, é muito tempo atrás

DOUTORA ELIZABETH: Sem perguntas

JUIZ: Algo mais, algum interessado? Nada mais, encerrado o depoimento.

Depoimento da testemunha GILMAR JOSÉ VIDORI (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

Juiz: O senhor foi arrolado como testemunha neste processo movido pela Roselaine Motta e Letícia Françozi, o senhor foi arrolado pela União Federal. O senhor conhece essas duas pessoas?

Testemunha: Conheço.

Juiz: O que o senhor é delas?

Testemunha: Apenas conhecido, conheço de vista.

Juiz: Apenas conhecido?

Testemunha: Sim

Juiz: Conhece de vista?

Testemunha: Sim

Juiz: O senhor está compromissado na forma da lei de dizer a verdade, sob pena de cometimento do crime de falso testemunho, certo?

Testemunha: Sim senhor

Juiz: O senhor é bombeiro, correto?

Testemunha: Policial Militar

Juiz: No dia do evento, ocorrido do acidente da 282, como é que o senhor recebeu a convocação para comparecimento no local?

Testemunha: Pelo rádio de comunicação da Polícia Militar.

Juiz: E onde é que o senhor se encontrava antes disso?

Testemunha: Me encontrava em casa, pela troca de serviço, eu iria iniciar o serviço 15 minutos após, mas eu já tinha o equipamento, já tava pronto pra... Tava ouvindo a comunicação via rádio.

Juiz: Que horário que o senhor recebeu, aproximadamente, que horário que o senhor recebeu?

Testemunha: Por volta das 19h00min

Juiz: E que horário que o senhor chegou no local?

Testemunha: Aproximadamente 19h20min. 19h15min, 19h20min, por aí...

Juiz: Aí, o Senhor chegou no local. Ta. No local, o senhor ficou responsável pela fiscalização ou pelo resgate das vítimas?

Testemunha: A princípio, pelo resgate das vítimas, porque o local já se encontrava isolado, já havia policiamento no local, e a gente deu atenção ao resgate, então, das vítimas.

Juiz: E senhor ficou até que horas, procedendo o resgate?

Testemunha: Eu fiquei até o dia seguinte, até 08h30min da manhã.

Juiz: O senhor estava no local quando o caminhão invadiu o local?

Testemunha: Sim

Juiz: O senhor estava fazendo o que essa hora, neste momento?

Testemunha: Prestando apoio no resgate

Juiz: Estava no barranco, então?

Testemunha: Sim, eu estava do lado esquerdo, mas, exatamente nesse momento, foi quando o motorista envolvido no primeiro acidente, ele me chamou pro outro lado do asfalto, pro lado de cima

Juiz: Aham.

Testemunha: Aí ele me fez a pergunta, se eu podia liberar pra ele seguir viagem, tendo em vista já estar no final dos procedimentos de resgate, aí não deu tempo de responder pra ele, quando veio o segundo caminhão.

Juiz: Quando o senhor estava se deslocando, no seu deslocamento daqui até o local do acidente, o senhor constatou a presença de alguma fila de automóveis?

Testemunha: Sim, senhor

Juiz: O senhor sabe precisar mais ou menos o tamanho dessa fila?

Testemunha: Exatamente não, mas era grande

Juiz: O que havia delimitando essa fila? O que delimitava? Um carro parou na frente ou houve uma barreira?

Testemunha: Do primeiro acidente parou a primeira carreta envolvida, e assim os veículos foram estacionando na sequência, atrás,

Juiz: Atrás lá, havia viaturas da polícia, tanto rodoviária federal como militar sinalizando?

Testemunha: Havia viatura da polícia militar sinalizando

Juiz: Bem aonde parava o último veículo?

Testemunha: Conforme iam parando os veículos, tinha um policial sinalizando

Juiz: Foi colocado cones de sinalização nesse local?

Testemunha: Eu não me recordo

Juiz: Galhos de árvore pra sinalizar que há um evento à frente?

Testemunha: Sim, próximo ao acidente, sim

Juiz: Muitas viaturas no local? Viaturas policiais o senhor identificou?

Testemunha: Devia ter umas 5 (cinco) ou 6 (seis) viaturas

Juiz: Tanto no local, ali onde estava o acidente, ou, antes, no início da fila?

Testemunha: Antes havia uma viatura

Juiz: Estava com o giroflash ligado?

Testemunha: Sim, senhor.

Juiz: E havia policiais fora também da viatura sinalizando ou só tava a viatura com giroflash?

Testemunha: Não, fora, indicando pra cada veículo que se aproximava, informando do acidente e da necessidade de parar na fila.

Juiz: E no local onde se deu o evento também havia viaturas?

Testemunha: Sim, senhor

Juiz: Todas com o giroflash ligado, sinalizados?

Testemunha: Sinalizados

Juiz: Sem perguntas por parte deste juízo, União?

União: Como que se dava a coordenação dos trabalhos entre a PM e a PRF, porque o senhor afirmou que a viatura que ficava no final da fila era da Polícia Militar. Como que era coordenação assim, a PRF fazia um tipo de serviço lá, de prestar socorro, de sinalizar, como vocês coordenavam naquele momento o serviço entre a polícia Rodoviária e a Militar? Dividia os trabalhos, assim, quem fica no final da fila? Quem estava coordenando isso?

Juiz: Doutora, só um pouquinho...Antes... A testemunha não foi arrolada por ninguém, né? Nenhum dos outros autores presentes. Alguém? Não? Esqueci de perguntar... Não? Tá certo, só para evitar... doutores... Por favor.

Testemunha: A Polícia Militar quando chegou no local, a gente, pelo menos entre nós policiais militares, tendo em vista já estar devidamente isolado e sinalizado o local do acidente, a gente priorizou, então, o atendimento, o socorro das vítimas. Quanto à Polícia Rodoviária Federal, eles se deslocaram de Maravilha, e ao chegarem no local do acidente, eles fizeram o devido policiamento deles, então, a gente, estando o local sinalizado, a gente priorizou atender, socorrer as pessoas

União: Então, o senhor quer dizer que quando chegou ao local a polícia rodoviária já tinha isolado, já tinha sinalização, já tinha fila...

Testemunha: A Polícia Militar havia isolado, foi a primeira a chegar no local, já tinha chegado.

União: A Polícia Militar chegou primeiro?

Testemunha: Sim

União: E daí, logo depois, chegou a Rodoviária, como foi isso? Quanto tempo levou?

Testemunha: Senhora, eu não lembro, não lembro a ordem da chegada.

União: Mas assim, chegando ao local foi feito o isolamento do acidente e já a coordenação pros veículos que iam chegando pra parar, vocês abordavam os veículos?

Testemunha: Não, como eu disse anteriormente, a viatura com o policial ia indicando pra cada veículo que chegasse ao local do acidente, que havia o acidente e pra parar na fila.

União: Mas algum veículo ultrapassou essa fila de carros além do caminhão do Rosinei Ferrari?

Testemunha: Que eu tenha conhecimento, nenhum

União: Essa fila de carro ela era avistada, assim, longe? Você já poderia avistar longe? Você já podia ver longe essa fila quando você estava vindo pela estrada?

Testemunha: Eu não sei precisar a distância, mas a cada minuto que passava ia aumentando a fila, no momento que eu fui pra lá acredito que devia ter pelo menos 1 (um) quilômetro, 1 (um) quilômetro e meio, de fila.

União: E tinha sinalização antes da fila ainda?

Testemunha: Sim, havia sinalização

União: O senhor sabe dizer mais ou menos a distância?

Testemunha: Eu não entendi a pergunta

União: A fila era, digamos, exemplificativamente, de 2(dois) quilômetros, tinha uma sinalização a 3 (três) quilômetros? Tinha alguma coisa avisando antes?

Testemunha: Não, não tenho lembrança

União: Não lembra?

Testemunha: Não, no momento que eu fui, eu não tenho lembrança de ter avistado

União: Tá... Existe alguma regra de como é feito esse isolamento dos locais de acidente, assim, como que a polícia tem que agir? Assim, como que vocês isolam? Vocês aprendem isso? Existe uma regra a seguir? Como é que é feito isso?

Testemunha: A regra é priorizar a segurança de todas as pessoas envolvidas no local do acidente. No dia, foi colocado cones, foi sinalizado com fitas zebra, giroflex de viatura, então, todos os meios que a gente dispõe pra fazer o isolamento, pra que seja visualizado de forma clara o local do acidente, em seguida, então, socorrer os envolvidos.

União: O senhor lembra, assim, se tinha polícia rodoviária auxiliando no local, ou sinalizando ou ajudando as vítimas? Tinha policiais rodoviários?

Testemunha: Havia policiais rodoviários, viaturas da polícia rodoviária no local.

União: Mais ou menos, não tem noção?

Testemunha: Não, eu não lembro

União: Deixa ver o que mais... O senhor não chegou a ver o caminhão do réu Resinei Ferrari chegando no final da fila, o senhor não visualizou esse momento?

Testemunha: Não, no final da fila não, só no local do acidente.

União: Os policiais que tavam em pé, que o senhor falou, eles tinham alguma coisa, do lado de fora das viaturas, enfim, eles estavam com alguma luz, como era feita essa sinalização?

Testemunha: Os policiais que se encontravam no local?

União: É, sinalizando pros carros que estavam se aproximando

Testemunha: O pessoal usava farol ligado da viatura, giroflex ligado e lanternas, e cada policial com arnejo refletivo, que são os meios que a gente utiliza pra sinalizar

União: Esse é o usual em todo e qualquer acidente?

Testemunha: A princípio sim.

União: Acho que são essas as perguntas.

Juiz: Itaú, Rodocon

Rodocon: Se o depoente estava no sítio onde havia o socorro na hora do segundo acidente?

Testemunha: Sim, exatamente no local

Rodocon: Se chegou a ter contato com o motorista da carreta, senhor Rosinei Ferrari?

Testemunha: Não, senhor

Juiz: Clovan

Clovan: Vocês solicitaram auxílio de populares no momento do socorro?

Testemunha: Quando eu cheguei do local já haviam pessoas, civis, auxiliando no resgate, até porque a tamanha proporção do acidente e pessoas envolvidas, e logo depois do segundo acidente, a gente pediu que deslocasse o maior número possível de, principalmente de bombeiros, pra auxiliar no resgate.

Clovan: Quero me referir ao primeiro acidente, se houve alguma solicitação por parte dos senhores, que estavam fazendo o socorro, pros populares? No primeiro acidente.

Testemunha: Do primeiro acidente?

Clovan: Sim

Testemunha: Quando eu cheguei, o pessoal já estava auxiliando. Da minha parte, eu não solicitei, até porque o pessoal já estava ajudando. A gente até controlou porque excedia a necessidade. O pessoal se voluntariou bastante pra ajudar, então até atrapalhava, às vezes. A gente controlou mais ou menos nesse sentido.

Clovan: Quando ocorreu o segundo acidente, as vítimas do primeiro já haviam sido removidas do local?

Testemunha: A maioria delas. Só faltava, o que a gente pôde visualizar, o motorista dos dois primeiros veículos que descerram o barranco, foram o motorista do ônibus e do caminhão, que estavam presos ainda, que dependia de movimentar os veículos pra resgatá-los.

Clovan: Essas pessoas já estavam sem vida?

Testemunha: Sim

Clovan: Nada mais.

Juiz: Estado de Santa Catarina, Dra. Camila.

Estado: É comum a Polícia Militar ser acionada para atender ocorrências na BR 282?

Testemunha: Sim, a maioria delas

Estado: Quando a Polícia Militar é acionada, ela atende efetivamente a ocorrência ou ela repassa pra Polícia Rodoviária Federal?

Testemunha: A gente chega no local e presta, primeiro, o isolamento do local, já solicitando apoio da Polícia Rodoviária

Estado: Ta, mas, então, a Polícia Militar atende e, depois, aciona a polícia....

Testemunha: Não, é ato contínuo ali. No momento da solicitação oh: Houve um acidente na rodovia, a Polícia Militar já está deslocando, e de imediato o atendente do 190, já faz contato com a Polícia Rodoviária pra deslocar pro acidente também.

Estado: E a Polícia Rodoviária Federal, ela costuma acionar a Polícia Militar, pedir apoio pra atender as ocorrências?

Testemunha: Em alguns casos, acho que sim, eu não lembro, assim, eu acho que, talvez em eventos maiores, mas, aqui, próximo de São Miguel, a Polícia Militar chega antes, até pela questão de distância.

Estado: Sem mais perguntas.

Juiz: Dr. Bruno, DNIT

DNIT: Sem perguntas o DNIT

Juiz: Rosinei. Dra. Anilse.

Dra Anilse: Ele informou que ele ia trabalhar às 18h45min. Você já estava pronto às 19h pra ir trabalhar? O seu serviço começaria às 19h?

Testemunha: Isso, o meu trabalho começou no expediente às 13h da tarde

Dra. Anilse: 13h da tarde

Testemunha: Sendo que, às 19h, eu saio do expediente, saía, pelo menos, na época. Saía do expediente e começava o turno no operacional. Saía trabalhar às 12 horas à noite, das 19h00min às 07h00min da manhã. Então, foi nesse intervalo, nessa troca de função aí que deu o acidente.

Dra. Anilse: Tu ficou sabendo ali pelas 19h00min? E tu já desceu?

Testemunha: Sim, eu terminei de me arrumar e, daí, eu desci

Dra. Anilse: Tu acha que chegou lá em quantos minutos? Saiu as 19h00min...

Testemunha: Pelo menos, 15 minutos

Dra. Anilse: 15 minutos. Tu acredita que deu uma fila de quantos veículos parados em 15 minutos que tu desceu até lá?

Testemunha: talvez de 1 (um) quilômetro, eu não sei precisar

Dra. Anilse: Aquele local, tem curvas pra chegar no acidente?

Testemunha: Tem curvas

Dra. Anilse: Quantas?

Testemunha: Pelo menos três curvas próximas ao acidente

Dra. Anilse: Três curvas.. E você disse que tinha o policial sinalizando. Aonde?

Testemunha: Conforme...

Dra. Anilse: Você já estava no acidente?

Testemunha: Não, no deslocamento, até chegar no acidente foi quando eu me deparei com um policial sinalizando

Dra. Anilse: Tá, e do acidente até onde estava o policial tu não via mais ele ou via?

Testemunha: Não, não, ali, acredito que com 150 metros de distância já não é possível enxergar, devido às curvas.

Dra. Anilse: Tu só via o policial nesse um quilômetro aí?

Testemunha: Sim, havia o policial

Dra. Anilse: Da Polícia Militar ou Rodoviária?

Testemunha: Militar

Dra. Anilse: Ta. Quando você desceu tinha alguma sinalização no trevo de acesso aqui em cima, antes do acidente? No trevo?

Testemunha: Não tenho lembrança, senhora

Dra. Anilse: As filas iam se formando, ela não ocupava toda pista, ficava parte do veículo

Testemunha: no acostamento

Dra. Anilse: no acostamento e parte... a fila não ficou totalmente obstruída, a via...

Testemunha: A via não

Dra. Anilse: Não. Se tu recorda, assim, quando vocês chegaram lá, a Polícia Rodoviária já estava lá?

Testemunha: Senhora, eu não sei precisar, não consigo lembrar

Dra. Anilse: Em quantos policiais vocês chegaram no local do acidente? Vocês.

Testemunha: Eu cheguei sozinho, tava na viatura sozinho

Dra. Anilse: Sozinho?

Testemunha: Sozinho. Mas já haviam duas viaturas da Polícia Militar com quatro policiais dentro, no local.

Dra. Anilse: Você recorda ter chegado junto com os bombeiros? Com uma equipe dos bombeiros, alguns bombeiros, tulembra?

Testemunha: Não, não, quando eu cheguei já estavam lá os bombeiros

Dra. Anilse: Já estavam lá os bombeiros

Dra. Anilse: Beth? Só isso.

Juiz: Dra., só refira qual é o seu cliente

Dra. Elizabeth: São três...

Juiz: Diga

Dra. Elizabeth: Germano Lucoti, Ademo da Silva e Vilma Pereira da Silva.

Juiz: Certo.

Dra. Elizabeth: Se a testemunha lembra como estava o local dos fatos, se a pista estava bem sinalizada, se havia uma má deficiência na sinalização, se havia falta de recapagem no asfalto, saberia precisar?

Testemunha: Eu lembro que estava bem sinalizada, até porque eu cheguei no local a primeira coisa que era a minha intenção, era verificar a sinalização pra depois auxiliar no resgate

Dra. Elizabeth: A sinalização que você está se referindo é a sinalização feita no local...

Testemunha: Feita no local do acidente.

Dra. Elizabeth: Não, eu pergunto nas condições da pista naquele local, se a pista tinha as faixas contínuas, se havia placas de sinalização informando a quilometragem, se o asfalto estava bem normal ou havia buracos. Como estava a pista naquele local?

Testemunha: Estava bem sinalizada, assim, normal para as nossas rodovias.

Dra. Elizabeth: Se você analisasse fotografias daquele dia do acidente, você saberia precisar se aquela era a situação no momento do acidente, da pista?

Testemunha: Acredito que sim

Dra. Elizabeth: Excelência, o Senhor me dá licença?

Juiz: Quer fazer o reconhecimento?

Juiz: Prosseguindo a audiência.

Dra. Elizabeth: Testemunha examinando as fotos nº 562 a 593 do processo de Vilma Pereira dos Santos, se ela pode precisar se aquela situação era a situação no local dos fatos no dia do acidente e no dia seguinte e nos dias seguintes?

Testemunha: Sim, é a mesma

Dra. Elizabeth: Examinando as fotografias de folhas 594 a 611, se a testemunha pode afirmar que se trata de uma situação após o acidente e inclusive nos dias de hoje, da rodovia?

Testemunha: A senhora pode repetir a pergunta? Desculpa, eu não entendi.

Dra. Elizabeth: As fotografias de folhas 594 a 611, aquelas que você viu que estão bem sinalizadas, se você pode precisar se é a situação que hoje se vislumbra na rodovia? Se é a situação que se vislumbrava após o acidente?

Testemunha: Sim, é a mesma

Dra. Elizabeth: Se a testemunha pode afirmar se no acidente do dia 5 (cinco) ela participou, prestou serviços, dia 5 (cinco), agora, esse acidente também que foi uma tragédia...

Testemunha: Não, não trabalhei nesse dia.

Dra. Elizabeth: Se a testemunha sabe dizer se nesse acidente foi fechado o trevo de acesso a São Miguel do Oeste (acidente do dia 5)? Se ela tem conhecimento?

Testemunha: Eu ouvi comentários que sim. Não visualizei.

Dra. Elizabeth: Se sabe informar quem determinou que fosse fechado o trevo?

Dr. Bruno (DNIT): Excelência, não tem pertinência com o acidente anterior...

Juiz: Dr. eu entendo que tem

Dr. Bruno (DNIT): Tudo bem.

Testemunha: Eu acredito, pelo nosso comandante do policiamento operacional, ele deve de ter determinado pras guarnições fecharem no trevo.

Dra. Elizabeth: Polícia Militar?

Testemunha: Polícia Militar

Dra. Elizabeth: Satisfeita.

Dr. Bruno (DNIT): Excelência, eu tenho uma repergunta, quanto à pergunta feita pela doutora, quanto às fotos. Tem uma das fotos apresentadas, que eu vi do lado do senhor agora, que no local do acidente não se pode ver a marcação da pista, a pintura da pista, isso se decorreu porquê? O senhor sabe explicar?

Dra. Elizabeth: Doutor, excelência, a testemunha era minha agora, a fase do Senhor ouvir já passou

Dr. Bruno (DNIT): Estou perguntando sobre as fotos. Só sobre as fotos.

Juiz: Uma repergunta, doutora. Eu avalio.

Dr. Bruno (DNIT): Vou repetir, então. Entre as fotos apresentadas pela doutora ao senhor, agora, tem uma das fotos exatamente no local do acidente. Pode-se visualizar faixas da pista, pintadas antes do acidente e depois. No local exato não se pode ver as faixas pintadas, eu digo a marcação vertical, é, horizontal na pista, desculpe. O senhor sabe explicar por que isso? Por que não se pode ver a faixa no local da pista exata?

Testemunha: Sim, as faixas no chão, no local do acidente não dá pra visualizar porque o acidente em si, com diesel na pista, com açúcar na pista, com sangue, e pelo trânsito de pessoas, foi apagando aos poucos, até porque até virar noite, no dia seguinte, choveu, entende. Logo após o segundo acidente, as pessoas de imediato começaram a abrir os pacotes de açúcar pra esparramar na pista com medo de um incêndio, talvez evitaria problemas maiores.

Dr. Bruno (DNIT): Então, a não visualização da pintura na pista deve-se ao sangue, ao óleo, ao açúcar...

Testemunha: Motivado pelo acidente, claro

Dr. Bruno (DNIT): E antes do local do acidente e depois tinha marcação na pista?

Testemunha: Sim, normal.

Dr. Bruno (DNIT): Satisfeito

Juiz: Doutora

Dra. Elizabeth: Excelência, a testemunha informou que choveu e que foi espalhado açúcar, com a chuva esse açúcar não teria ido embora e ficado a sinalização? Ele teria o poder de desmanchar a tinta da sinalização?

Juiz: Eu acho que isso aí é uma prova técnica doutora, pra saber, tem que saber de química. E aí testemunha, o senhor tem condições de dizer isso?

Testemunha: Eu acho que tenha chovido mais no amanhecer o dia e pouca chuva, não muito

Juiz: Mas iria ter condição de apagar a sinalização da pista?

Testemunha: Pela quantidade de chuva não, até por que não foi muita chuva

Dra. Elizabeth: O açúcar teria ido embora e a sinalização teria permanecido?

Testemunha: Com a chuva, senhora?

Dra. Elizabeth: Sim, com a chuva.

Testemunha: Não, eu acho difícil; eu não sei se algum bombeiro falou alguma coisa nesse sentido, mas o bombeiro lavou a pista pra tirar o excesso do açúcar.

Dra. Elizabeth: Satisfeita, doutor.

Juiz: Doutor, só refira as suas.. Não, o primeiro. Depois a gente sabe q são todos, então. O senhor fale o primeiro, pra...

Dr. Ubaldo: Sidnei Cláudio Dalmas

Juiz: Tá. E outros.

Dr. Ubaldo: E outros. Senhor testemunha, você sabe de quem é a competência do patrulhamento e trabalho nas rodovias federais? Quem tem que fazer o socorro, o trabalho de fiscalização? Se é a polícia estadual ou a polícia rodoviária federal?

Testemunha: O patrulhamento, o senhor diz?

Dr. Ubaldo: É.

Testemunha: Polícia Rodoviária Federal

Dr. Ubaldo: Diz a testemunha que é costumeiro eles ajudarem a polícia rodoviária federal, isso é algum convênio? De seu conhecimento?

Testemunha: Que eu tenha conhecimento, não senhor

Dr. Ubaldo: E porque que esse trabalho é costumeiro? Por falta de efetivo dos funcionários da federal, ou qual é o motivo de vocês ajudarem eles?

Testemunha: Não tenho conhecimento, senhor.

Dr. Ubaldo: Qual é o posto, o lugar mais próximo aqui de São Miguel do Oeste, da Polícia Rodoviária Federal?

Testemunha: Maravilha

Dr. Ubaldo: E você sabe quantos policiais trabalham lá?

Testemunha: Não, senhor.

Dr. Ubaldo:: A testemunha falou que, quando chegou ao acidente, no final da fila, havia um policial sinalizando e tal. Você poderia me descrever qual a diferença entre sinalizar e bloquear uma rodovia?

Testemunha: Desculpa, eu não entendi

Dr. Ubaldo: Qual a diferença entre sinalizar uma rodovia e bloquear uma rodovia?

Testemunha: Bloquear você bloqueia de modo a ninguém passar pelo local, de modo algum

Dr. Ubaldo: Você se refere ao meio físico?

Testemunha: Meio físico

Dr. Ubaldo:: Exatamente, e o que a polícia militar colocou para sinalizar a rodovia, para bloquear ela?

Testemunha: Cones, fitas zebradas, própria viatura sinalizando

Dr. Ubaldo: Qual é a altura dos cones, o tamanho deles?

Testemunha: Altura dessa mesa, senhor

Dr. Ubaldo: Eles estão na viatura?

Testemunha: Sim

Dr. Ubaldo: O senhor como um policial militar entende que esses cones seguram um veículo? Como policial militar, num morro abaixo, um caminhão com 30 mil quilos?

Testemunha: Não senhor, não segura

Dr. Ubaldo: A viatura não ficou, momento algum, na pista em contramão trancando a via que subia da contramão? No momento em que você chegou, pelo menos... Que você não pode afirmar, que você não tava lá depois, no momento em que você chegou?

Testemunha: Se a viatura trancava?

Dr. Ubaldo: É, pra ninguém descer contramão...

Testemunha: Sim, a viatura subia na contramão, sinalizando para os veículos estacionarem, conforme cada veículo chegava ao local, mas não posso afirmar pro senhor, também, que, em algum momento, tenha saído, até porque havia deslocamento de bombeiros, viatura do bombeiro, socorro que tinha que passar pelo local.

Dr. Ubaldo:: Ela não foi atingida pelo caminhão que desceu do Rosinei Ferari?

Testemunha: Essa viatura não

Dr. Ubaldo: Havia m cavaletes trancando, digamos, outros [não foi possível entender o termo empregado] pra furar os pneus do caminhão se descesse contramão havia? Algo disso foi feito? Grampos?

Testemunha: Não, no local?

Dr. Ubaldo: É. Não, o local que eu falo é no final da fila, me refiro...

Testemunha: Eu não me recordo

Dr. Ubaldo: Não se recorda. O equipamento que vocês têm, da polícia militar, é o mesmo que o da polícia rodoviária federal ou não?

Testemunha: Qual?

Dr. Ubaldo: De sinalização, de bloqueio, de trancar via...

Testemunha: Eu não tenho conhecimento se é o mesmo, mas acredito que sim

Dr. Ubaldo: Na sua formação militar, você estuda o Código de Trânsito, existe uma prerrogativa legal que diga que galho de árvore é pra bloquear rodovias? Existe algum dispositivo legal?

Testemunha: Que eu tenha conhecimento, não

Dr. Ubaldo: Existe também algum outro que diga que fita bloqueia local? Ou só isola?

Testemunha: Só isola, assim como o cone.

Dr. Ubaldo: Então, só isola, não havia bloqueio, não havia nada que fosse bloquear?

Testemunha: Não, senhor

Dr. Ubaldo: São só essas perguntas excelência.

União Excelência eu posso fazer uma repergunta também?

Juiz: doutora.

União: Posso?

Juiz: Pode

União: Se a pista fosse bloqueada, a contramão de direção, as ambulâncias passariam?

Testemunha: Não

União Só essa pergunta excelência.

Dr. Ubaldo: Só mais uma pergunta minha

Juiz: Ta

Dr. Ubaldo: E pelo acostamento, essa viatura podia bloquear, ela não seria imóvel, seria móvel, ela teria ligado, teria combustível, o motorista, certo. Ela poderia sair do local, a ambulância passar e ela voltar...

Testemunha: Exatamente

Dr. Ubaldo: Ou, em outra situação, um veículo pequeno poderia passar pelo acostamento e entre a segunda pista contramão e o acostamento?

Testemunha: Levando em consideração a fila já formada, mais a viatura, o senhor diz? Pra passar outro veículo?

Dr. Ubaldo: É, digamos que outra parasse na pista contra mão trancando, bloqueando ela. Entre a pista contramão e o acostamento, de quem vem na direção de Maravilha pra cá,

poderia passar um carro pequeno subindo, tipo uma ambulância pequena, uma viatura da polícia do Estado?

Testemunha: Carro pequeno, acredito que sim

Dr. Ubaldo: Sem mais perguntas excelência.

Juiz: Mais alguma pergunta de algum procurador?

Encerrado o depoimento.

Depoimento da testemunha ILINEU LAZZAROTTO JÚNIOR (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

JUIZ: Bom dia, o senhor foi, então, arrolado para servir como testemunha nesse processo movido pela Roselaine Motta e Letícia Françozi. O senhor é parente delas?

TESTEMUNHA: Não, senhor.

JUIZ: Não conhece?

TESTEMUNHA: Não, senhor.

JUIZ: Então o senhor está compromissado na forma da lei de dizer a verdade sob pena do cometimento de crime de falso testemunho, correto?

TESTEMUNHA: Sim senhor.

JUIZ: Testemunha arrolada pela União. Passo a palavra a Dra. Franceele.

UNIÃO: Obrigado. Queria saber se a testemunha esteve no local do acidente ou atendendo as vítimas do acidente esse do processo, do primeiro e do segundo, enfim como que a testemunha chegou lá pra fazer que tipo de trabalho?

JUIZ: O senhor pode falar.

TESTEMUNHA: Eu participei dos dois acidentes, não diretamente no primeiro, mas sim fui de curioso e acabei ajudando a socorrer as vítimas. Depois aconteceu o segundo acidente, foi bem pior.

UNIÃO: O senhor chegou quanto tempo depois do primeiro acidente lá no local?

TESTEMUNHA: Do primeiro acidente, eu levei uns 20 minutos até chegar lá embaixo.

UNIÃO: Quando o senhor chegou havia já policiais fazendo sinalização do local?

TESTEMUNHA: Havia

UNIÃO: No local ou um pouco antes também?

TESTEMUNHA: Antes do local havia uma viatura, na proximidade da Linha Aparecida.

UNIÃO: E tinha policiais do lado de fora da viatura?

TESTEMUNHA: Tinha

UNIÃO: E eles estavam sinalizando pra todos os veículos que vinham pra reduzir a velocidade, como que era feito esse trabalho?

TESTEMUNHA: Pra mim, a hora em que eu passei, tava balizando pra diminuir a velocidade não para parar.

UNIÃO: E tinha fila de carro quando o senhor chegou, já?

TESTEMUNHA: Quando eu cheguei ao local do primeiro acidente havia uma viatura da PRF, duas viaturas dos Bombeiros, a carreta, o ônibus batido e mais a primeira carreta que se envolveu no primeiro acidente e mais uns populares.

UNIÃO: Não tinha, então, fila de carros?

TESTEMUNHA: Não tinha, a hora em que eu desci não tinha.

UNIÃO: E a polícia rodoviária já se encontrava no local?

TESTEMUNHA: Já se encontrava no local.

UNIÃO: E eles estavam fazendo o que exatamente?

TESTEMUNHA: Eles estavam balizando e ajudando a socorrer.

UNIÃO: Ou seja, eles estavam coordenando a chegada das pessoas pra evitar, ou o que exatamente assim?

TESTEMUNHA: Eles estavam fazendo o serviço deles, eu acredito que é a balização e a orientação do pessoal que vai descendo, porque era muita gente curiosa que descia.

UNIÃO: Que tipo de sinalização o senhor viu por parte da polícia, especificamente assim?

TESTEMUNHA: Cones e fitas zebadas.

UNIÃO: E tinha viaturas com giroflex?

TESTEMUNHA: Tinha.

UNIÃO: O senhor chegou a visualizar o segundo caminhão, o caminhão do segundo acidente chegando, se aproximando?

TESTEMUINHA: Ele veio aproximando, mas, cor, que modelo que era, não vi, porque a tua reação é o quê? É escapar do que está vindo na sua frente. Porque eu estava próximo da primeira carreta que se envolveu no acidente, que ela estava do lado da pista, nós estávamos atrás, do lado da viatura da PRF, que tinha uma viatura parada. Então, tu vê um estouro vindo, porque deu um estouro longe, porque nós estávamos aguardando pra chegar outro guincho, e vem numa velocidade, não posso afirmar que velocidade que era, então, a tua tendência é tentar escapar, foi pro lado de cima do barranco...

UNIÃO: O senhor acompanhou bem todo o momento, tanto o atendimento das vítimas do primeiro acidente, quanto o segundo. O trânsito de ambulâncias e carros de funerárias, de carros de bombeiro, ele era intenso? Tinha bastante carro passando?

TESTEMUNHA: De socorro, sim, de ambulâncias e bombeiros sim, do primeiro acidente. Os do segundo acidente, quando deu, fiquei apavorado, por que eu imaginei que tinham sido muitas mais pessoas, porque de tanta gente que tinha. Eu era Militar, na minha reação eu peguei, saí lá de baixo vim até o 14 RCMEC, falei com o Oficial de dia adjunto, pra levar um gerador lá pra baixo porque os bombeiros usavam uns refletores, quando deu o segundo acidente escureceu, então a agonia... fica agitado, não tem, até eu fiquei agitado, o que que eu vou fazer nessa hora? Alertei o pessoal pra não descer, peguei meu carro, vim até o 14 RCMEC, pedi ajuda, porque, pra mim, foi muito trágico. Teve os procedimentos nossos pra descer com o gerador lá embaixo...

UNIÃO: Isso depois do segundo acidente?

TESTEMUNHA: Do segundo acidente.

UNIÃO: No primeiro acidente já havia iluminação?

TESTEMUNHA: Havia iluminação dos bombeiros

UNIÃO: Mais algum outro veículo furou essa fila de carros parados, assim, tenha chegado no local do acidente?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: Foi só o carro do Rosinei, o caminhão?

TESTEMUNHA: Isso, e as ambulâncias, claro, devido ao fazer o socorro ali, as únicas viaturas ali eram a viatura da ambulância e da polícia, que provavelmente eles tinham que estar pra cima e pra baixo. Era muita gente, era fila enorme de carros que tinha.

UNIÃO: O senhor sabe me dizer mais ou menos o tamanho dessa fila?

TESTEMUNHA: Quando eu voltei, depois do segundo acidente, dava mais de 2 quilômetros pra cima ali do primeiro acidente, no acostamento ali tinha...

UNIÃO: E, entre o primeiro e o segundo, o senhor sabe dizer se tinha uma fila muito grande de carros?

TESTEMUNHA: Entre o primeiro e o segundo, ali, porque a hora que eu desci eu só encontrei aqueles ali, provavelmente, foi chegando mais caminhão, ônibus, então, daí, eu não posso te afirmar quanto pra cima teve, que depois que deu o segundo acidente eu subi, daí que eu vi. Mas, no primeiro, não tinha fila.

UNIÃO: E o que o senhor viu? O senhor viu cones na pista quando o senhor voltou?

TESTEMUNHA: Tinha bastante gente em cima da pista, pessoal dos ônibus tudo parado, cone pra cima ali do acidente não vi, só vi no trevo aqui em cima ali, que daí já tinha já outra viatura, mas não que tinha fechado o trevo, e depois quando fui pra cortar pra baixo já estava fechado o trevo, tinha mais balização lá embaixo, próximo ao acidente.

UNIÃO: O senhor falou que tinha cone perto do trevo, que trevo?

TESTEMUNHA: Do trevo aqui de São Miguel do Oeste

UNIÃO: E a viatura que o senhor falou que viu, ela estava exatamente no final da fila?

TESTEMUNHA: Não. Quando desci a segunda vez estava aqui no começo, na primeira vez quando eu desci viatura estava na proximidade da Linha Aparecida, antes da reta, bem na curva, balizando.

UNIÃO: O senhor chegou praticamente junto então com a polícia?

TESTEMUNHA: Cheguei antes das ambulâncias do SAMU.

UNIÃO: E quanto tempo demorou pra chegar a polícia, especificamente rodoviária e a militar?

TESTEMUNHA: Como eu já disse a polícia rodoviária já estava lá, uma viatura da polícia militar já estava presente, agora o horário, quanto tempo demorou, por que na hora vê o que acontece, vai estar preocupado em ajudar, então você não vai ficar olhando pro relógio, não tem como ficar olhando tal hora, tal hora, então não tem como dizer.

UNIÃO: O senhor foi lá na condição, não estava de serviço, foi, a princípio, como curioso?

TESTEMUNHA: Curioso

UNIÃO: Só como curioso. E o senhor sabe dizer se a pista estava trancada nos dois sentidos?

TESTEMUNHA: Não entendi

UNIÃO: A pista estava trancada nos dois sentidos?

TESTEMUNHA: Eu fui de São Miguel, sentido Rio das Antas, quando eu fui, lá pra frente do acidente não tinha nem como passar nem como vir, se alguém estivesse parado ali e quisesse voltar pra São Miguel dava, agora fluxo de veículos não tinha, pra nenhum dos lados.

UNIÃO: Eu não tenho mais perguntas.

JUIZ: Itaú Seguros? Rodocon? Clovan?

CLOVAN: O senhor sabe me dizer quanto tempo passou entre um evento e outro?

TESTEMUNHA: Não, não tenho como afirmar o horário exato que aconteceu o segundo porque ninguém esperava e eu também não estava preocupado em ver o horário, nada, estava preocupado em salvar vitimas.

CLOVAN: Quando ocorreu o segundo acidente as vítimas do primeiro já haviam sido removidas?

TESTEMUNHA: As vítimas, sim, só tinha uns óbitos, ainda

CLOVAN: Os veículos do primeiro acidente já haviam sido removidos?

TESTEMUNHA: Não, nenhum dos três.

CLOVAN: Havia alguma manobra já pra remoção desses veículos?

TESTEMUNHA: Tinha o guincho em cima da pista tentando puxar o ônibus pra cima, mas não era possível, pela maneira em que estava e o guincho não tinham suporte pra isso, daí eles estavam aguardando vir outro guincho, os bombeiros cortando o guard rail ali ao redor, a polícia mandando o pessoal se afastar, tinha um cordão de isolamento, mas na hora ali a multidão não coopera, não tem como fazer porque pode ter 30, 40 policiais por 70 pessoas ali, e cada vez curiosidade, indo pra frente ali era impossível ter domínio.

CLOVAN: Essas pessoas, esses populares que estavam no local, eles foram solicitados por algum de seu colegas de serviço pra colaborar no socorro?

TESTEMUNHA: Não

CLOVAN: Havia alguma coisa que esses populares pudessem fazer?

TESTEMUNHA: Podia ter sido os primeiros que chegaram lá, tinha um pessoal, civis, então seria bom senso deles ajudar porque o local é de difícil acesso, tentar com maca, com corda puxando as vítimas, então se alguém, que nem eu fui voluntário, fui de curioso, fui voluntário, então se alguém tinha esse senso de ajudar, tudo bem, agora aquele que vai lá pra atrapalhar acrediito que só foi lá pra ver mesmo, pra dar risada depois, porque geralmente acontece isso.

JUIZ: Procuradoria do Estado? DNIT?

DNIT: Sim.

JUIZ: Dr. Bruno

DNIT: Qual a geografia do local do acidente?

TESTEMUNHA: A geografia ali é uma curva, é uma serra, então, ela ainda existe, pode ser que dá pra melhorar isso aí, então eu dizer que pra mudar, tipo eu construir uma estrada....

DNIT: Não, eu falo da questão de relevo, se é em descida, em curva...

TESTEMUNHA: Descida curvosa

DNIT: O senhor sabe me dizer a velocidade média do local do acidente?

TESTEMUNHA: Ali tem placa, mas não recordo a velocidade, mas tem placa de sinalização;

DNIT: Tem placas sinalizando a velocidade local compatível.

O segundo caminhão transportava o que? O que causou o segundo acidente

TESEMUNHA: Não entendi

DNIT: O segundo caminhão, o que causou o segundo acidente transportava que mercadoria?

TESTEMUNHA: Que velocidade?

DNIT: Não, que mercadoria ele transportava?

TESTEMUNHA: Açúcar

DNIT: Esse açúcar foi espalhado na pista?

TESTEMUNHA: Foi

DNIT: Com que intuito?

TESTEMUNHA: Não, foi espalhado depois do acidente, quando tombou ali ele...

DNIT: Mas a população não espalhou ali esse açúcar pra não ter algum incêndio, alguma coisa?

TESTEMUNHA: Eu não vi na hora de espalhar por que na hora que deu o segundo acidente eu saí lá de baixo e vim até o quartel, do quartel nós descemos lá, era bastante gente, então o pessoal estava passando por cima, tinha alguma coisa ali, pedaços de ser humano, tinha pedaço pra tudo que lado então alguém já olhava muitos furtar esse açúcar, até deu um acidente pra frente depois, então se eu disser que alguém espalhou estou mentindo.

DNIT: Então no local do acidente tinha sangue das vítimas, óleo, graxa dos veículos e mais esse açúcar espalhado?

TESTEMUNHA: Isso

DNIT: Isso depois do segundo acidente né?

TESTEMUNHA? Depois do segundo acidente

DNIT: Isso cobria uma boa parte da pista, esse açúcar espalhado, esse resto de óleo, resto de graxa?

TESTEMUNHA: Cobria

DNIT: Certo. Você consegue recordar o estado do asfalto do local do acidente? Se o asfalto era novo, se tinha marca no piso, como é que estava o asfalto no local do acidente?

TESTEMUNHA: Pra cima da curva ali tinha, até hoje tem ondulações, então é defeito do asfalto que ocorre, mas na curva ali não tem, ali é o lugar mais plano que tem, logo pra frente tem as depressões

DNIT: Mas no local exato do acidente não tinha nenhum problema na pista?

TESTEMUNHA: Não

DNIT: Satisfeito, excelência.

JUIZ: Rosinei? Dra. Anilse?

DRA. ANILSE: No dia do acidente, até que hora você trabalhou?

TESTEMUNHA: Trabalhei... antes de descer no acidente?

DRA. ANILSE: No dia do acidente você estava... você estava trabalhando no dia do acidente?

Ou você só foi como curioso? Você estava trabalhando?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: No dia do Acidente você não estava trabalhando?

TESTEMUNHA: Não estava

DRA. ANILSE: Tu trabalhou até o dia anterior, então?

TESTEMUNHA: Eu não me recordo em que dia da semana, não me recordo, já é tanto tempo.

DR. ANILSE: Tu não estava de serviço no dia do acidente?

TESTEMUNHA: Não estava a serviço

DRA. ANILSE: E ficou sabendo como do acidente?

TESTEMUNHA: Através do rádio e um colega meu, que era bombeiro voluntário, foi acionado e foi falado, aí, nisso, passou as ambulâncias e eu peguei e fui...

DRA. ANILSE: Do rádio e do...

TESTEMUNHA: E de um colega meu.

DRA. ANILSE: Tu acha que saiu no rádio quanto tempo depois? No rádio...

TESTEMUNHA: Do primeiro acidente?

DRA. ANILSE: É

TESTEMUNHA: Já tava dando no rádio, ali, tinha falado que tinha dado um grave acidente

DRA. ANILSE: Mas tu imagina que foi quanto tempo depois? Ele disse o horário no rádio e tal?

TESTEMUNHA: Não, não disse nada.

DRA. ANILSE: Depois que tu soube do colega e do rádio é que você se deslocou...

TESTEMUNHA: Que eu me desloquei

DRA. ANILSE: Quanto tempo deu isso?

TESTEMUNHA: Foi na hora ali, alguém estava com o rádio ligado, não lembro quem, daí comentou-se do acidente, já ligaram pro colega meu, ele foi, e nisso as ambulâncias do SAMU mais uma de São Miguel, passando, eu peguei o meu carro e fui

DRA. ANILSE: Tu desceu sem problema nenhum?

TESTEMUNHA: Desci sem problema nenhum

DRA. ANILSE: E subiu, depois, sem problema nenhum? Você disse que subiu depois....

TESTEMUNHA: É, com dificuldade, pessoal parado tudo na beira do acostamento...

DRA. ANILSE: Mas ninguém te impediu nem descer e nem subir?

TESTEMUNHA: Nem descer, nem subir.

DRA. ANILSE: Ninguém te impediu?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Tu sendo um curioso, ninguém te impediu?

TESTEMUNHA: Não, ninguém

DRA. ANILSE: Tu disse que chegou ao primeiro acidente lá e não tinha fila, você referiu antes que não tinha fila no primeiro acidente quando você chegou?

TESTEMUNHA: Não, não tinha fila, só tinha a primeira carreta, o ônibus caído, a outra carreta atravessada em cima da pista, que ela colidiu na traseira, uma viatura da PRF, e uma outra carreta que...

DRA. ANILSE: Não tinha fila?

TESTEMUNHA: Não tinha fila a hora que eu desci

DRA. ANILSE: A viatura da PRF estava bloqueando, estava do lado, onde que estava a viatura?

TESTEMUNHA: Estava atrás da primeira carreta que não tinha como, tinha que vir um guincho pra tirar ela de cima da pista pra desobstruir ali, pra chegar as ambulâncias, mais ambulâncias, viaturas

DRA. ANILSE: Ela estava atrás da carreta, não estava bloqueando?

TESTEMUNHA: É por que a carreta estava atravessada em cima da pista

DRA. ANILSE: Estava atrás? O carro da PRF não estava bloqueando ali o acidente, em frente bloqueando?

TESTEMUNHA: É que não tinha como ele bloquear por que a carreta estava em cima da pista

DRA. ANILSE: Sim, mas depois da carreta então, elas estava no...

TESTEMUNHA: Não, a carreta estava atravessada em cima da pista e a viatura estava aqui, depois veio o guincho e colocou ela pro lado

DRA. ANILSE: Da forma que ela estava lá, ela estava só estacionada por que os policiais estavam lá no acidente, não que estava sendo utilizada pra alguma forma de bloqueio? Não estava sendo utilizada pra alguma forma de bloqueio?

TESTEMUNHA: Não, a carreta não.

DRA. ANILSE: A viatura

TESTEMUNHA: A viatura, depois, sim

DRA. ANILSE: Depois sim, mas não quando chegou?

TESTEMUNHA: Quando eu cheguei não por que a viatura não tinha como passar por causa que a carreta estava atravessada em cima da pista

DRA. ANILSE: O trevo tava bloqueado? Não, porque você passou sem...

TESTEMUNHA: Não, eu passei sem problemas.

DRA. ANILSE: Só isso.

JUIZ: Doutora? De novo, doutora, se refira...

DRA. ELIZABETH: É Vilma, de novo, o processo.

A testemunha poderia informar, aliás, eu acho que ouvi isso, quando você subiu depois do segundo acidente, aí você encontrou o que na pista, encontrou a pista bloqueada ou só sinalizada?

TESTEMUNHA: Da parte de baixo, ali onde que tem o, que tava o pessoal tudo estacionado, ali, o acostamento, ali, no momento, não tinha nada, mas aqui em cima já tinha viatura no trevo bloqueando o trânsito

DRA ELIZABETH: Mas isso aconteceu depois do segundo acidente?

TESTEMUNHA: Depois do segundo acidente

DRA. ELIZABETH: Até então não tinha bloqueio nenhum?

TESTEMUNHA: Não tinha nenhum bloqueio

DRA. ELIZABETH: Você saberia precisar se os carros de imprensa estavam tendo livre acesso como as ambulâncias?

TESTEMUNHA: Não lembro, mas tinha gente filmando, batendo foto, como podia ser pessoas normais batendo foto, como podia ser um repórter, alguma coisa, mas tinha gente filmando e batendo foto, a imprensa sei que tava lá. Até, quando deu o segundo acidente, um subiu o barranco pra cima, lá, tentava comunicação pra ligar pra quem, não sei...

DRA. ELIZABETH: Satisfeita.

JUIZ: Doutor, primeiro o nome da parte autora

DR UBALDO: É Sidnei Cláudio Dalmás e outros. Queria saber da testemunha, havia somente uma viatura da Polícia Rodoviária Federal lá embaixo no acidente?

TESTEMUNHA: Quando eu desci, sim

DR. UBALDO: Qual é o veículo que o senhor tem? Que o senhor usou aquele dia?

TESTEMUNHA Eu tinha um Golf

DR. UBALDO: Esse Golf foi e voltou particular, e a polícia militar não tentou lhe impedir de o senhor descer?

TESTEMUNHA: Não

DR. UBALDO: Em nenhum momento?

TESTEMUNHA: Em nenhum momento

DR. UBALDO: E a polícia rodoviária não estava fiscalizando o trevo do trecho do acidente pra São Miguel do Oeste, era a polícia militar que estava por ali só?

TESTEMUNHA: Polícia Militar, quando eu desci era a Polícia Militar e quando eu subi era a Polícia Militar

DR. UBALDO: E quem trancou o trevo aqui era a Polícia Militar também?

TESTEMUNHA: Era a viatura da Polícia Militar, agora eu não sei se...

DR. UBALDO: Mas era só a viatura deles, só a Polícia Militar?

TESTEMUNHA: A Polícia Militar

DR. UBALDO: São essas a perguntas

JUIZ: Encerrado o depoimento, nada mais.

Depoimento da testemunha NILO LUIZ MENEGAIS (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

UNIÃO: O senhor esteve no local do acidente?

TESTEMUNHA: Não propriamente no local do ocorrido, quando eu cheguei lá já havia mais ou menos em torno de uns 200 a 300 metros que já tinha veículos estacionados ao longo da via, eu simplesmente peguei e continuei o trabalho de estacionamento, não estive no local

UNIÃO: E quanto tempo depois do primeiro acidente o senhor acha que o senhor chegou nesse local?

TESTEMUNHA: Talvez uns 20 minutos, pouco mais

UNIÃO: E daí a partir do momento que o senhor chegou lá como era feito esse trabalho de estacionamento, que que o senhor fazia, o senhor pode descrever exatamente?

TESTEMUNHA: Eu ia parando todos os veículos e estacionando ao lado da rodovia

UNIÃO: Os veículos que vinham em que sentido?

TESTEMUNHA: Sentido São Miguel à Maravilha

UNIÃO: O senhor tava com a sua viatura?

TESTEMUNHA: Estava com minha viatura sobre a pista, em sentido contrário de São Miguel à Maravilha, giroflex ligado, meia luz ligada, alerta ligado e colete e lanterna refletível, já se fazia anoitecer no momento

UNIÃO: E à medida que a fila ia aumentando o senhor ia transportando a sua viatura mais pra trás? É isso?

TESTEMUNHA: Ia subindo, com certeza

UNIÃO: Existia algum tipo de cone, de sinalização nesse local?

TESTEMUNHA: Havia, ao longo da via, cones e vários galhos, onde não foi possível pôr cones tínhamos posto galhos, inclusive já havia alguns que outros motoristas haviam postos antes

UNIÃO: Desde que altura tinha cones na via? O senhor sabe me dizer mais ou menos?

TESTEMUNHA: Do trevo de São Miguel do Oeste até próximo ao ocorrido lá havia cones

UNIÃO: Havia cones

TESTEMUNHA: Havia no local

UNIÃO: E mais algum outro veículo furou a fila, passando pela contramão de direção?

TESTEMUNHA: Mas, nenhum veículo furou a fila, quando eu tava trabalhando

UNIÃO: O Rosinei ultrapassou

TESTEMUNHA: Mas não por mim, ele não passou por mim, por mim não passou nenhum veículo, inclusive não vi nenhum veículo passar por mim, se tivesse passado um veículo por mim eu teria avisado os meus colegas que estavam lá embaixo, porque eu estava com o rádio ligado

UNIÃO: Então o senhor nem chegou a visualizar o caminhão?

TESTEMUNHA: Negativo

UNIÃO: Mas e como que ele.. Se o senhor estava no final da fila, então eu não consigo entender a lógica, por onde passou o caminhão do Rosinei Ferrari?

TESTEMUNHA: Não sei, por mim não passou, se ele passou por mim, eu devo ter parado ele e deve ter ficado estacionado, porque eu subi e continuei estacionando os veículos, e por mim não passou nenhum caminhão

UNIÃO: O senhor estava a que distância do final da fila com a sua viatura?

TESTEMUNHA: Estava próximo da fila, assim que eu estacionava um, dois, três, subia com a minha viatura, ia subindo, não tinha como ele passar por mim sem parar

UNIÃO: A sua viatura estava localizada exatamente aonde? Em cima da pista, no acostamento?

TESTEMUNHA: Sobre a pista, sobre a pista que subia sentido Maravilha a São Miguel do Oeste

UNIÃO: E esses cones que o senhor referiu, quem foi que colocou eles na pista?

TESTEMUNHA: Eu e os meus colegas que estavam lá embaixo no local do acidente; já tinha desciido uma guarnição antes de eu chegar

UNIÃO: Então o senhor disse que pelo senhor não passou ninguém?

TESTEMUNHA: Não passou ninguém

UNIÃO: Muito provavelmente ele foi parado, é isso?

TESTEMUNHA Foi parado, com certeza ele foi parado e deve ter saído logo após ou mais tarde porque por mim não passou ninguém

UNIÃO: Vocês abordavam todos os carros?

TESTEMUNHA: Todos os veículos

UNIÃO: Além do senhor havia mais policiais fazendo esse trabalho?

TESTEMUNHA: Havia, mas lá próximo ao local do acidente, lá embaixo

UNIÃO: E fazendo essa sinalização para os veículos reduzirem a velocidade e tudo o mais?

TESTEMUNHA: Havia no momento só eu fazendo a frente do serviço, abaixo de mim havia outros policiais

UNIÃO: Não havia? Desculpe, eu não entendi

TESTEMUNHA: Havia outros policiais

UNIÃO: Havia outros policiais

TESTEMUNHA: Havia

UNIÃO: Então a pista, tinha uma pista, que tinha todos os carros estacionados, o senhor lembra se esses carros tinham o pisca alerta ligado, enfim, alguma coisa assim?

TESTEMUNHA: Os que eu já havia parado?

UNIÃO: É

TESTEMUNHA: Não, os que eu já havia parado estavam todos parados

UNIÃO: Todos parados?

TESTEMUNHA: Inclusive os motoristas, a maioria queria descer no local do acidente, e a maioria foi pra verificar, quando foram orientados que não descessem para o local

UNIÃO: Mas a pista em sentido contrário ela estava liberada daí, ou não?

TESTEMUNHA: Ela estava liberada até chegar a mim, porque a partir do momento que chegasse a mim eram pra se parar todos os veículos

UNIÃO: E o que passava pelo senhor, ambulância, alguma coisa assim?

TESTEMUNHA: Só passava ambulância e carro de primeiros socorros

UNIÃO: E tinha um fluxo grande de ambulâncias?

TESTEMUNHA: Tinha, havia várias

UNIÃO: O senhor sabe precisar se essa fila de carros e ali o local onde o senhor estava? As pessoas que vinham em sentido contrário elas já vinham reduzindo a velocidade por que dava de enxergar?

TESTEMUNHA: Com certeza

UNIÃO: Dava de enxergar a uma certa distância essa fila de carros e a viatura do senhor?

TESTEMUNHA: Com certeza

UNIÃO: O senhor sabe me dizer como que foi feito o isolamento ali do local do acidente?

TESTEMUNHA: Não sei, eu não estive no local

UNIÃO: Existe alguma regra que a polícia siga de como é feita essa sinalização pra evitar a ocorrência de acidentes assim? Se vocês são orientados pra colocar cones, pra ficar alguém sinalizando de pé, pra colocar alguma coisa pra impedir o trânsito? Existe alguma norma a ser seguida nesse sentido, de que distância tem que ficar sinalizado do acidente?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento da distância aí, vai muito da disponibilização do material, não tenho conhecimento exato da distância

UNIÃO: Não?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: O senhor, então, só voltando assim, o senhor não lembra de ter parado o Rosinei, ou enfim, de ter visto um caminhão ultrapassando o senhor ou sem parar, sem nem conversar ou o senhor afirma que realmente parou todo mundo?

TESTEMUNHA: Eu afirmo que parei todos os veículos, não passou nenhum caminhão, nenhum outro veículo passou por mim, todos eles foram parados, só que não lembro qual e quais foram os veículos

UNIÃO: Sim, porque eram bastantes

TESTEMUNHA: Eram muitos veículos. Era muito rápido

UNIÃO: E o senhor chegou a ver o momento em que esse caminhão, que participou do segundo acidente, ele saiu então supostamente da fila indo pela contramão de direção, o senhor chegou a ver isso ou não?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: Não?

TESTEMUNHA: Fiquei sabendo o que ocorrido pelos meus colegas que estavam no local, que me passaram o rádio, que tinha acabado de chegar um caminhão lá e provocado um segundo acidente

UNIÃO: Eu não tenho mais perguntas, Excelência.

JUIZ: Itaú?

JUIZ: Rodocon?

DR UBALDO: Excelência, por uma questão de ordem, ele é nossa testemunha também, nós arrolamos como testemunha ele. O senhor é o Nilo Menegais?

TESTEMUNHA: Sim

DR UBALDO: É nossa testemunha arrolada

JUIZ: Sim, mas o Doutor tinha que ter referido, eu pedi pra referirem quando fosse uma testemunha comum da defesa

DR. UBALDO: Está referido

JUIZ: Sim, mas eu providenciei a oitiva do réu, agora vou ter que inverter a ordem, como é que fica?

DR. UBALDO: Acho, Excelência, uma questão. É muito baixo, se fala muito baixo, a gente não consegue escutar, é muito baixo falar daqui, quando eles se qualificam pro Márcio, a gente não escuta quem que é, entende? É complicado. Eu tive que pedir pra quem era a pessoa, porque é muito baixo, tem que falar mais alto, a gente tem dificuldade de ouvir, quando vai qualificar, e aí tem que adivinhar?....

JUIZ: Não, eu referi o nome dele. Na chamada, eu disse bem alto o nome dele.

DR UBALDO: Eu não ouvi excelência, desculpe

JUIZ Sim, mas eu referi...

Pois não?

ALGUÉM: [Inaudível]

JUIZ: Mas o senhor chegou depois, né Doutor?

ALGUÉM: Sim...

JUIZ: Ta, pois é. Então, eu marquei meio dia e meia, quer dizer, uma e meia, pois é, só que eu tenho que ser informado, eu não tenho bola de cristal aqui pra adivinhar quem é que é testemunha de...né?... Então, tem que referir. Como é que a gente faz agora?

OUTROS FALAM

JUIZ: Não tem problema? Só vamos fazer constar em ata pra que se evite futura alegação de nulidade, correto? Sim?

RODOCON: Rodocon sem opor.

JUIZ: Sem opor? Doutora? Doutor? Pode ser? Então ta.

DR UBALDO: Excelência, é só uma questão de ordem, assim, veja a nossa situação, pro Doutor é complicado, pra nós também é complicado...

DR UBALDO: É Sidnei Dalmás e outros

DR. UBALDO: Se a testemunha ratifica essa declaração que ela deu no depoimento policial no dia 23 de outubro de 2007, depoimento na polícia civil, ratifica os depoimentos? Você diz que está correto os depoimentos que o senhor deu? O senhor quer ver ele?

JUIZ: Para o senhor lembrar do depoimento o senhor pode olhar ali pra ver qual foi o depoimento

ALGUÉM FALA?????

DR. UBALDO: O senhor confirma, na íntegra, esse interrogatório aqui, esse depoimento do senhor?

TESTEMUNHA: Confirme

DR. UBALDO: Queria saber da testemunha de quem é a competência de promover a sinalização de trânsito nas rodovias federais, no caso a BR282?

TESTEMUNHA: Não sei, acredito que seja da Polícia Rodoviária Federal

DR. UBALDO: E por que a Polícia Rodoviária Estadual estava atuando lá?

TESTEMUNHA: A Polícia Militar presta socorro em tudo que for catástrofe ou acidente, onde for necessário e preciso, até que chegue a força que deve tomar o seu devido controle da situação. Como a Polícia Militar está próxima, cada vez que acontece um ocorrido a gente é deslocado, é acionado pra prestar tal socorro ou serviço

DR. UBALDO: A Polícia Rodoviária Federal tem viaturas o suficiente pra dispensar o serviço de vocês, no caso de acidente da BR282 ou não?

TESTEMUNHA: Na época, tinha. Não sei hoje.

DR. UBALDO: Então, por que vocês [foram] lá, se ela tinha dispensado, já tinha suficiente?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento

DR. UBALDO: Por que a Polícia Rodoviária não fez aqui o serviço que o senhor fez, então, se ela tinha o suficiente?

TESTEMUNHA: Não entendi

DR. UBALDO: Por que o senhor estava lá fiscalizando, fazendo o trabalho no trânsito? Aqui a Polícia Rodoviária Federal não estava com o senhor, não havia nenhuma viatura da polícia federal com o senhor aqui, por quê?

TESTEMUNHA: A Polícia Rodoviária Federal chegou logo após, a Polícia Militar só vai em auxílio a Polícia Rodoviária Federal

DR. UBALDO: E por que eles não lhe auxiliaram?

TESTEMUNHA: Não sei, não tenho conhecimento, eles estavam no local do acidente

DR. UBALDO: Mas com o senhor estavam?

TESTEMUNHA: Positivo, logo abaixo

DR. UBALDO: Não, com o senhor?

TESTEMUNHA: Comigo não

DR. UBALDO: Exatamente. O senhor estava sozinho conforme o depoimento que o senhor deu lá na fase policial?

TESTEMUNHA: Eu estava sozinho no momento

DR. UBALDO: Gostaria que o senhor me explicasse como o senhor colocava cones, galhos, cortava galhos, levava a viatura, fazia tudo sozinho isso, gostaria que nos explicasse isso, por favor

TESTEMUNHA: Positivo. Os cones foram colocados já no deslocamento descendo em direção ao ocorrido pela primeira guarnição que desceu, logo após desceu a minha, pra reforçar, e populares já haviam colocado galhos, e eu subi com minha viatura com três cones, fechava a rodovia, sentido que descia com meus cones e minha viatura no sentido Maravilha /São Miguel. À medida do possível, que ia chegando os veículos, eu ai subindo com os cones e viatura e sinalizando o local

DR. UBALDO: Que tamanho que eram os cones?

TESTEMUNHA: Cones médios

DR. UBALDO: Médios... Por favor, diga o...

TESTEMUNHA: Não sei exatamente a altura

DR. UBALDO: 50 centímetros?

TESTEMUNHA: Não posso afirmar

DR. UBALDO: O senhor não trabalha diariamente com eles na viatura, não tem conhecimento do tamanho e peso?

TESTEMUNHA: Eu trabalhava, faz tempo já que tô...

DR. UBALDO: Mas o quando senhor trabalhava, o senhor tem noção?

TESTEMUNHA: Não. Há vários tipos de cones, grandes, pequenos e médios.

DR. UBALDO: Aquele que o senhor usou aquele dia eu quero saber

TESEMUNHA: Cones médios

DR. UBALDO: Médios, então 50 centímetros, 60?

TESTEMUNHA: Não posso afirmar

DR. UBALDO: Menos de 1 metro, mais de 1 metro?

TESTEMUNHA: Menos de 1 metro

DR. UBALDO: Menos de 1 metro. O senhor como atuou no trânsito, tem conhecimento do código de trânsito, certo? Existe alguma previsão legal de que botar galhos de árvores é sinalizar trânsito? Existe alguma previsão legal, no código, que diga isso, que botar galhos no asfalto é sinalizar o trânsito?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento

DR. UBALDO: O senhor pegou e bloqueou a rodovia ou simplesmente avisou os motoristas?

TESTEMUNHA: Bloqueava a rodovia, avisava, parava e avisava os motoristas

DR. UBALDO: Bloqueio físico total? Ninguém poderia passar subindo e descendo?

TESTEMUNHA: Ninguém passava, só subiam, no caso as viaturas de emergência

DR. UBALDO: Você podia explicar qual era a largura da tua viatura que você conseguia trancar a meia pista que desce e mais o acostamento?

TESTEMUNHA: Eu fechava com 3 cones e a minha viatura

DR. UBALDO: Mas o senhor acredita que um cone segura um caminhão com 30 mil quilos?

TESTEMUNHA: Não é questão de segurar, é questão de sinalizar

DR. UBALDO: Desculpe, eu lhe pedi bloqueio físico, e não isolar, bloqueio físico

TESTEMUNHA: Não, é alerta, isolamento

DR. UBALDO: Não, então o senhor não fez bloqueio físico total, é isso?

TESTEMUNHA: Fazia a parada obrigatória dos veículos

DR. UBALDO: Não, bloqueio físico total da rodovia, do acostamento e da pista contrária...

TESTEMUNHA: Não, não, eu não tinha outro material pra fazer bloqueio

DR. UBALDO Então o senhor não fez, é isso?

TESTEMUNHA: Não fiz

DR. UBALDO. Exatamente, era isso que eu queria saber.

E o senhor confirma que nenhum policial da polícia rodoviária federal auxiliou o senhor no seu serviço?

TESTEMUNHA: Auxiliou

DR. UBALDO: Não, aqui...

TESTEMUNHA: Auxiliou acima e abaixo do meu serviço

DR. UBALDO: Mas o senhor falou a recém que estava sozinho trabalhando...

TESTEMUNHA: Não, quem estava no controle do trânsito era eu

DR. UBALDO: Exatamente, no controle do trânsito só o senhor estava?

TESTEMUNHA: Só eu no momento, ali, no controle de estacionamento dos veículos

DR. UBALDO: Foi ordenado, mais tarde, após o acidente, o fechamento do trevo aqui de São Miguel do Oeste, o bloqueio dele?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento

DR. UBALDO: O senhor quando fazia o bloqueio, desculpe, o bloqueio não, a sinalização, o senhor colocou cavaletes e grampos na rodovia?

TESTEMUNHA: Não

DR. UBALDO: Acho que era isso Excelência, obrigado.

JUIZ: Dra. Anilse?

DRA. ANILSE: Acho que agora é eles e depois nós, ele é autor também.

JUIZ: Autor também, ah sim, sim, não é comum a testemunha.

DRA. ANILSE: Não

JUIZ: Doutor o senhor representa quem?

ADVO. DE CELESTINO: Celestino e Neucile Troian

JUIZ: Pode fazer as perguntas

ADVO. DE CELESTINO: Excelência eu vou pedir pra que a testemunha preste esclarecimentos sobre trechos do depoimento que ele prestou na delegacia, no inquérito policial. Nas palavras da testemunha, ele disse o seguinte: 'Que, quando ocorreu o acidente, foi comunicado pelo Cabo Velsi, onde este falou: Entre aspas. O que estava fazendo que deixou passar um caminhão desgovernado? Fecha aspas. E que este havia atropelado várias pessoas. E prossegue: que o declarante afirmou que desconhecia de que algum caminhão tivesse furado o bloqueio, visto que orientava todos os motoristas a pararem no fim da fila, mesmo não conversando com estes todos aguardavam a liberação da pista.'

A minha primeira pergunta é a seguinte: Se ele diz que parava todos os motoristas, orientava eles, na delegacia dizia que ele fazia esse bloqueio mesmo não conversando com eles, gostaria que ele esclarecesse que tipo de orientação ele prestava se não conversava com os motoristas.

TESTEMUNHA: Sinalizava com a mão para os motoristas pararem ao lado da rodovia e assim subsequentemente para que todos os veículos parassem ao longo da rodovia; por que não havia, muitas vezes como conversar com todos. E assim prosseguia meu trabalho

ADVO. DE CELESTINO: Se a testemunha cientificava cada um dos motoristas que chegava ao final da fila, de que o trânsito estava interrompido adiante?

TESTEMUNHA: Quase todos, a maioria

ADVO. DE CELESTINO: Mesmo não conversando com os motoristas?

TESTEMUNHA: Mesmo não conversando

ADVO. DE CELESTINO: E como é que o senhor fazia essa orientação dizendo que o trânsito estava interrompido?

TESTEMUNHA: Todo mundo sabe, todo o pessoal sabe que quando se está no trânsito se a polícia bloquear a rodovia, se a polícia está mandando parar, alguma coisa na frente está acontecendo ao longo de toda aquela fila; e os veículos chegando, como é que eu ia orientar todos, verbalmente?

ADVO. DE CELESTINO: Mas não havia orientação pra alguns ou muitos motoristas?

TESTEMUNHA: Alguns e muitos, não havia como orientar todos verbalmente

ADVO. DE CELESTINO: Se a testemunha tivesse percebido que uma carreta ou um caminhão tivesse saído do final da fila e prosseguido, seguido caminho, se ele teria comunicado aos policiais ou as forças do socorro que estavam no sítio do acidente?

TESTEMUNHA: Com certeza, teria comunicado, com certeza.

ADVO. DE CELESTINO: Sem mais perguntas, Excelência.

JUIZ: Paramos aonde?

PESSOAS FALAM

JUIZ: A senhora gostaria de fazer mais um questionamento?

UNIÃO: Tem que refazer as perguntas ou não?

JUIZ: Não, vamos aproveitar aquilo que a senhora tinha dito

UNIÃO: Tudo bem. Só mais uma pergunta, assim especificamente. O senhor sabe precisar mais ou menos, o senhor lembra das viaturas da PRF, quantos PRFs estavam no local?

TESTEMUNHA: Não entendi

UNIÃO: Da Polícia Rodoviária, tinha alguém auxiliando no serviço de fiscalização do local ou de paradas dos carros, de auxílio às vítimas, de isolamento?

TESTEMUNHA: Tinha, eu não visualizei no acidente, lá. Mas eu sei que tinha viaturas da PRF lá no local do acidente auxiliando os meus colegas lá embaixo

UNIÃO: O senhor não visualizou por que o senhor não foi no acidente ou o senhor não viu ninguém?

TESTEMUNHA: Não tive no local do acidente, mas eu sei que tinha policiais federais lá

UNIÃO: A PM o senhor já afirmou que corriqueiramente auxilia a PRF nesse resgate de vítimas quando os acidentes são de grandes proporções, isso é realmente comum ou não? Num acidente desse tamanho o auxílio da PM e o da PRF, o trabalho em conjunto dos dois, ele é necessário?

TESTEMUNHA: Positivo

UNIÃO: Existe algum acordo, digamos assim, pra que esse serviço seja feito em conjunto pela PM e pela PRF, que o senhor tenha conhecimento?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento

UNIÃO: E a divisão dos trabalhos, assim, vocês auxiliam as vítimas, vocês vão sinalizar o local, vocês vão bloquear a via, enfim, como é feito isso entre a Polícia Militar e a Polícia Rodoviária? Ou, na hora, cada faz o que entende?

TESTEMUNHA: É de praxe nos deslocar pro local do acidente, geralmente vai o bombeiro primeiro, a PM vai pra auxiliar o bombeiro, e tomar outros devidos que possam auxiliar no local, até a chegada da PRF

UNIÃO: Até a chegada da PRF?

TESTEMUNHA: Positivo

UNIÃO: Mas existe uma coordenação, então, assim, o senhor diria pelos policiais rodoviários?

TESTEMUNHA: Não, não tenho conhecimento

UNIÃO: Não tem conhecimento?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: O senhor sabe me dizer, exatamente, alguma coisa a respeito da polícia rodoviária, quantos estavam no local, a que distância eles estavam, os policiais rodoviários?

TESTEMUNHA: Não, não sei afirmar

UNIÃO: Não sabe afirmar?

TESTEMUNHA: Não

UNIÃO: Não tenho mais perguntas, Excelência

JUIZ: Dr? Dr. Bruno?

DR. BRUNO: O Estado arrolou como testemunha também, depois passa pros autores, depois pro réu

ALGUÉM3: Nós somos os últimos

ALGUÉM4: Nós não arrolamos

JUIZ: Eles não arrolaram Dr. Bruno. Então tá, Estado de Santa Catarina, Dra. Camila

ESTADO: Quantas viaturas da polícia militar foram destacadas, o senhor sabe?

TESTEMUNHA: No local, no dia?

ESTADO: Isso

TESTEMUNHA: Não tenho certeza, não posso afirmar

ESTADO: Nem o número de policiais?

TESTEMUNHA: Nem o número, é que veio viaturas de Maravilha, de outros municípios pra auxiliar no ocorrido

ESTADO: O senhor já estava trabalhando, antes do acidente já estava na...

TESTEMUNHA Eu estava de serviço no dia, e eu trabalhava no 11º

ESTADO: Sem mais perguntas

JUIZ: Dr. Bruno, DNIT

DNIT: O mais próximo que o senhor chegou do local do acidente foi 200 metros, foi isso?

TESTEMUNHA: Aproximadamente

DNIT: Então o senhor não chegou a ver a condição do asfalto, a condição de conservação da pista no local exato do acidente?

TESTEMUNHA: Não, não estive no local exato

DNIT: Certo. A mão esquerda onde o senhor fazia o patrulhamento estava livre com que intuito?

TESTEMUNHA: Não entendi

DNIT: A mão esquerda, sentido São Miguel a Maravilha estava livre, os carros encostavam na direita e a mão esquerda ficou livre. Essa pista livre tinha o objetivo de deixar as ambulâncias e o caminhão do corpo de bombeiros passarem?

TESTEMUNHA: Isso, a pista que descia sentido São Miguel a Maravilha

DNIT: Então, nessa pista não foi colocado nenhum bloqueio físico em razão do tráfego das ambulâncias, dos carros da polícia militar, do corpo de bombeiros?

TESTEMUNHA: Justamente

DNIT: Satisfeito, Excelência

JUIZ: Dra. Anilse

DRA. ANILSE: Se a BR282 é considerada uma via perigosa?

TESTEMUNHA: Não sei. Na minha opinião, acho que não.

DRA. ANILSE: Pelo que deu pra entender do depoimento dele, ele fala que, ocorrido o acidente, vêm os bombeiros, a polícia militar, e a polícia rodoviária. E ele mencionou que eles atuam até chegar a polícia rodoviária, o que ele quis dizer? A polícia rodoviária assume o comando quando chega? Vocês atuam como, separados, cada um faz o que quer? Como é que é?

TESTEMUNHA: Nós atuamos no auxílio. No nosso entendimento, no entendimento que eu fui orientado que ali é responsabilidade da PRF

DRA. ANILSE: Mas quando vocês estão no local, alguém comanda, alguém faz alguma coisa, cada um faz o que acha que deve fazer?

TESTEMUNHA: Eu faço o que eu sou orientado, o resto eu não tenho conhecimento

DRA. ANILSE: Mas orientado por quem?

TESTEMUNHA: Pelo meu comandante

DRA. ANILSE: O senhor mencionou que quando vocês vão lá pra ajudar, auxiliar até que chegue alguém pra assumir, esse alguém seria quem?

TESTEMUNHA: A PRF

DRA. ANILSE: A PRF?

TESTEMUNHA: É

DRA. ANILSE: No trecho que o senhor estava a PRF apareceu lá pra auxiliar com o senhor?

TESTEMUNHA: Apareceu, com certeza, logo de imediato, só que a polícia militar como...

DRA. ANILSE: Junto com o senhor?

TESTEMUNHA: Positivo, como a tragédia era tão grande a gente fica tudo junto, fica todo mundo trabalhando

DRA. ANILSE: No local específico que o senhor estava colocando cones, sinalizando, quebrando galhos de árvore, ali junto o senhor tinha a polícia rodoviária junto com o senhor, ali?

TESTEMUNHA: Estava próximo nas mediações

DRA. ANILSE: Próximo, como que o senhor diz, quanto?

TESTEMUNHA: No local do acidente, abaixo

DRA. ANILSE: Lá no local do acidente, o senhor estava lá na entrada pra Descanso?

TESTEMUNHA: Justamente

DRA. ANILSE: O senhor tem idéia de quanto é a distância do local do acidente até aquela entrada que vai pra Descanso, eu conheço a entrada lá

TESTEMUNHA: Não sei exatamente

DRA. ANILSE: Mas mais ou menos, o senhor que trabalha...

TESTEMUNHA: Talvez...

DRA. ANILSE: 1 km, 2, 3?

TESTEMUNHA: 3 km, 2 km e poucos

DRA. ANILSE: E a polícia rodoviária estava lá no local do acidente, lá embaixo?

TESTEMUNHA: a polícia rodoviária subia e descia, circulava, por isso que eu tenho conhecimento que a polícia rodoviária estava no local

DRA. ANILSE: A polícia militar recebe treinamento específico pra atender acidente nas rodovias?

TESTEMUNHA: A polícia Militar está preparada pra atender acidentes em qualquer local que for

DRA. ANILSE: Qualquer local?

TESTEMUNHA: Na federal, na estadual, no município

DRA. ANILSE: Recebem treinamento?

TESTEMUNHA: Com certeza, inclusive primeiros socorros e trânsito, como proceder

DRA. ANILSE: Só isso, Excelência

JUIZ: Doutora, de novo doutora eu peço pra senhora dizer quem que a senhora está representando

DRA. ELIZABETE: A testemunha, excelência, ela informou que ela saiu de São Miguel do Oeste no sentido ao acidente. Nesse percurso, pelo que eu entendi no depoimento, só havia ela e, à frente dela, uma outra guarnição da polícia militar, ele confirma isso?

TESTEMUNHA: Até o meu conhecimento sim, só que, do outro lado do acidente, havia outras viaturas, que eu me referia anteriormente

DRA. ELIZABETE: Tudo bem, mas do trevo de acesso a São Miguel do Oeste até o local do acidente, além do senhor numa guarnição, à sua frente só havia uma outra guarnição da polícia militar?

TESTEMUNHA: No momento do ocorrido sim, logo após surgiram, vieram outras viaturas

DRA. ELIZABETE: Tudo bem, agora o senhor me informa qual é o posto mais próximo da Polícia Rodoviária Federal? É São Miguel do Oeste ou é Maravilha?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento

DRA. ELIZABETE: Ah, mas não é possível isso

TESTEMUNHA: Não tenho

JUIZ: Você não sabe a distância do posto de Maravilha?

DRA. ELIZABETE: Ele fica situado em São Miguel do Oeste ou fica situado em Maravilha? É impossível que um policial militar não vá saber responder isso

TESTEMUNHA: Eu sei que fica situado em Maravilha, o que eu entendi é a distância, a distância eu não tenho conhecimento

DRA. ELIZABETE: Mas ele fica situado em São Miguel do Oeste ou fica situado em Maravilha?

TESTEMUNHA: Em Maravilha

DRA. ELIZABETE: Então, por uma questão de lógica, na sua descida até o acidente, do primeiro acidente, e o senhor diz que não ficou no local e não viu o acidente, o senhor foi subindo no sentido: acidente-trevo de acesso a São Miguel do Oeste, perfeito?

TESTEMUNHA: Perfeito

DRA. ELIZABETE: Então quer dizer, só havia guarnição da polícia rodoviária federal atrás do senhor?

TESTEMUNHA: Não, logo após que eu cheguei ao acidente chegou a polícia federal no local

DRA. ELIZABETE: Mas o senhor acabou de dizer que enquanto o senhor foi descendo não tinha polícia rodoviária federal, só tinha polícia militar, o senhor e uma outra guarnição na sua frente

TESTEMUNHA: Positivo

DRA. ELIZABETE: Então quando o senhor subiu, na sua frente também não havia policial rodoviário federal

TESTEMUNHA: Logo após chegou a polícia rodoviária federal

DRA. ELIZABETE: E elas se deslocaram antes do senhor ou depois?

TESTEMUNHA: Se deslocaram depois de mim

DRA. ELIZABETE: Antes ou depois?

TESTEMUNHA: Logo após a minha chegada eu vi a polícia federal, não sei se foi antes ou depois

DRA. ELIZABETE: Mas a sua frente o senhor visualizou na sua subida a polícia rodoviária federal?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ELIZABETE: Havia, enquanto o senhor estava subindo a não ser o senhor fazendo obstáculos na pista, havia outra pessoa, outro policial fazendo?

TESTEMUNHA: Havia. Havia a polícia rodoviária circulando na rodovia

DRA. ELIZABETE: Circulando, mas não colocando cones, não obstaculizando a pista?

TESTEMUNHA: Com certeza, sinalizando não significa sinalizar com cones e outros

DRA. ELIZABETE: Mas a sua frente?

TESTEMUNHA: Positivo. Só que o que eu me refiro que eu é que estava fazendo estacionamento sozinho no local, estacionando para os veículos. Mas a polícia federal estava circulando pela rodovia

DRA. ELIZABETE: Mas isso tudo depois do senhor ter chegado no acidente?

TESTEMUNHA: Logo após

DRA. ELIZABETE: Quando aconteceu o segundo acidente, o senhor chegou a vir até o trevo de acesso a São Miguel do Oeste ou não?

TESTEMUNHA: Não, eu continuei na minha posição onde eu estava

DRA. ELIZABETE: E os veículos continuaram parando até onde o senhor chegava?

TESTEMUNHA: Continuei trabalhando, parando os veículos até pela manhã

DRA. ELIZABETE: Isso significa que até então o trevo de acesso a São Miguel do Oeste a Maravilha não foi bloqueado?

TESTEMUNHA: Já havia sido bloqueado, logo após

DRA. ELIZABETE: Não, bloqueado não, porque o senhor continuou parando veículo...

TESTEMUNHA: Mas há outras estradinhas que saem, entra e saem veículos; nem todas as estradinhas foram bloqueadas

DRA. ELIZABETE: Mas esse bloqueio que o senhor diz, aconteceu só depois do segundo acidente?

TESTEMUNHA: O trevo, positivo, totalmente foi bloqueado com cavaletes

DRA. ELIZABETE: Só após o segundo acidente?

TESTEMUNHA: Positivo

DRA. ELIZABETE: Satisfeita, doutor

JUIZ: Mas alguém? Doutor?

Dr UBALDO[?]: A testemunha falou antes que não sabia do bloqueio do trevo de São Miguel do Oeste, e agora sabe. Perguntei antes sobre o bloqueio e disse que não tinha conhecimento, e agora disse que foi bloqueado

JUIZ: O valor do depoimento, justamente, vai ser feito essa valoração da prova, doutor.

Mais alguma coisa doutores? Não? Então encerrado

Depoimento da testemunha VILMAR DOS SANTOS (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

UNIÃO: O senhor esteve no acidente?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: O senhor foi a trabalho? Qual a sua função lá?

TESTEMUNHA: Sim eu estava de serviço com o... eu era Cabo, com o Menegais, com a viatura

UNIÃO: E o senhor foi acionado logo depois do acidente?

TESTEMUNHA: É, no primeiro acidente que aconteceu, nós fomos deslocados pra lá pra fazer, pra controlar o trânsito

UNIÃO: Quem acionou a Polícia Militar, quem chamou?

TESTEMUNHA: O COPOM

UNIÃO: O COPOM?

TESTEMUNHA: Isso

UNIÃO: Quanto tempo depois do primeiro acidente o senhor chegou ao local?

TESTEMUNHA: Nós fomos a primeira viatura que chegou ao local

UNIÃO? É? E quem estava lá já quando o senhor chegou?

TESTEMUNHA: Tinha só uns caminhoneiros que tinham parado na fila, daí informaram que ocorreu o primeiro acidente, quando um caminhão havia batido de frente num ônibus e havia 42 pessoas, se não em engano, e só umas 7 ou 8 haviam saído do ônibus

UNIÃO: Então, o senhor foi a primeira viatura de todas?

TESTEMUNHA: A primeira

UNIÃO: A primeira, e qual foi a primeira providência que o senhor tomou ou as pessoas falavam pro senhor nesse momento?

TESTEMUNHA: Aí sem seguida chegou o [carro?] do bombeiro e daí chegou os bombeiros, passei a informação pra eles, daí nós isolamos o local eu e meu colega

UNIÃO: Isolaram como?

TESTEMUNHA: Com aquelas fitas zebreadas

UNIÃO: E a PRF o senhor sabe dizer quanto tempo depois ela chegou?

TESTEMUNHA: Chegou bem depois

UNIÃO: Bem depois quanto? 15 minutos? Meia hora?

TESTEMUNHA: Uns 40 minutos, 30 a 40 minutos

UNIÃO: O senhor trabalha em São Miguel?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Na PM de São Miguel, o senhor estava de trabalho aqui na cidade?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Qual que é o tempo de deslocamento dali de São Miguel até o local do acidente, o senhor sabe dizer?

TESTEMUNHA: De 5 a 10 minutos

UNIÃO: 5 a 10 minutos. A PRF, ela veio da onde, o senhor sabe dizer?

TESTEMUNHA: De Maravilha

UNIÃO: Maravilha até o local do acidente mais ou menos quanto tempo?

TESTEMUNHA: Uns 20 a 25 minutos

UNIÃO: Certo. Você disse que foi isolar o local, o senhor também fez algum tipo de sinalização assim em relação a uma fila de carros que estava se formando, pôs cones, alguma coisa assim?

TESTEMUNHA: Daí foi a outra viatura, que nós fomos em duas viaturas, uma mais pra cima do local do acidente daí eles que iam orientando os motoristas sobre o acidente, e parava no local e ia colocando os cones

UNIÃO: E quando o senhor chegou tinham alguns caminhoneiros, você sabe dizer que tamanho, tinha uma fila já? Uma fila, mesmo que pequena, tinham algumas pessoas paradas assim, carros, caminhões?

TESTEMUNHA: Quando nós chegamos tinha só uns 4 ou 5 caminhões, mais uns 3 ou 4 carros pequenos

UNIÃO: Eles estavam parados?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: E tinham o pisca alerta ligado?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Quando o senhor chegou, dava pra visualizar esse local, assim tinha luz, enfim dava pra visualizar o acidente já a uma certa distância?

TESTEMUNHA: Quando chegava na curva

UNIÃO: Na curva?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Bom. E, depois, à medida que o senhor foi lá ajudar o socorro das vítimas foram chegando mais policiais militares, mais bombeiros, mais policiais rodoviários?

TESTEMUNHA: Sim, é que nós entramos em contato com a nossa central aqui, o COPOM, daí pedimos pra ir fornecendo bombeiros, que pedisse mais ambulâncias da região, de Guaraciaba, do Cedro, de Maravilha, porque o número de vítimas era grande, daí a cada momento ia chegando viaturas, policiais militares de resgate, guincho, essas coisas...

UNIÃO: O senhor sabe dizer se havia alguma viatura sinalizando o final da fila pros carros que iam chegando, pra eles pararem ou reduzirem?

TESTEMUNHA: Positivo. Esse era o Menegais que estava pro lado de cima

UNIÃO: Ele estava no final da fila com a viatura dele?

TESTEMUNHA: Sim, à medida que ai aumentando a fila ele ia subindo com a viatura mais pra cima. Ia falando pro pessoal que ia demorar pro pessoal desligar o veículo e tal e que estava fechada a pista totalmente, quem tivesse uma emergência teria que dar a volta ali por Cunha Porã

UNIÃO: A PRF então, o senhor estava vindo em sentido São Miguel pro local do acidente, a polícia rodoviária, ela veio no sentido contrário porque ela veio de Maravilha, é isso?

TESTEMUNHA: É. Positivo

UNIÃO: E a carreta estava obstruindo a pista, é isso?

TESTEMUNHA: Sim, totalmente

UNIÃO: Então, na verdade, a PRF teve que esperar retirarem a carreta do local pra poder passar pro lado que o senhor estava?

TESTEMUNHA: Não, na verdade eles deixaram a viatura deles do outro lado e nós deixamos [incompreensível] do outro lado do carro, e aí, a pé, dava pra chegar ao local do acidente

UNIÃO: Então, a PRF estava fazendo a sinalização no sentido contrário? A PRF estava sinalizando a fila de Maravilha pro sentido acidente, é isso?

TESTEMUNHA: Na verdade, nós tínhamos outra viatura também da PM, lá de Maravilha sinalizando também, sinalizando lá

UNIÃO: E a PRF estava fazendo o que?

TESTEMUNHA: Ela chegou ao local pra fazer o BOAT que como era de nível federal a competência é deles

UNIÃO: Ele chegou ao local pra fazer o que? Desculpe

TESTEMUNHA: BOAT, Boletim de Acidente de Trânsito, que é eles que fazem, é de competência deles

UNIÃO: Eles que fazem?

TESTEMUNHA: Sim. Quando é rodovia federal é deles, quando é estadual é a PRF, quando é aqui no município é nós

UNIÃO: E a PM é corriqueiro auxiliar a PRF nesses acidentes de grande proporção, a sinalizar o local, ao socorro de vítimas, é uma atividade normal assim?

TESTEMUNHA: Sim, é normal porque geralmente quando acontecem esses acidentes nós chegamos sempre primeiro, até pelo ponto geográfico ali, a nossa distância é menor, nós sempre temos mais viaturas do que eles, eles geralmente tem só uma ou duas, nós temos mais, então nós sempre chegamos primeiro, quase que 100% dos acidentes nós chegamos primeiro, em segundo, chega os bombeiros, e, em terceiro, chega a PRF

UNIÃO: Então, na verdade, existe um procedimento, se dá pra chamar desse jeito, assim na conjugação entre o trabalho da PM e da PRF, vocês trabalham juntos nesses acidentes de trânsitos ali na rodovia?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: O senhor sabe me dizer se as viaturas estavam paradas com giroflex ligado, pisca alerta?

TESTEMUNHA: Sim, a nossa estava em todo o momento, desde o primeiro acidente até 2h15min depois que aconteceu o segundo acidente, todo momento com o motor ligado, giroflex e o farol inclusive virado pra cima, ligado

UNIÃO: Tinha cones separando as vias ou sinalizando o bloqueio da pista, alguma coisa assim?

TESTEMUNHA: Não, no local do acidente, só tinha nós, a nossa viatura, a fita zebrada estava para as pessoas pra não cruzar ali e a sinalização, no local, era o giroflex e o farol

UNIÃO: E na subida?

TESTEMUNHA: Na subida o meu colega ia colocando os cones só que como ele ia subindo tinha que levar juntos os cones

UNIÃO: O senhor sabe dizer desde que altura tinha sinalização com cones? Se tinha desde o trevo, ou antes do trevo, só no final da fila, que altura era feita essa sinalização? O senhor sabe, não sabe?

TESTEMUNHA: Não, isso aí eu não sei

UNIÃO: Não sabe?

TESTEMUNHA: Não. Por que a fila ia se movendo, crescendo na verdade, três a quatro quilômetros pra cima tinha caminhões já

UNIÃO: O senhor acompanhou, então, desde o primeiro acidente até o segundo, esteve lá durante todo o tempo. Mais algum outro veículo ultrapassou a fila de carros e foi pela contramão de direção até o local do acidente?

TESTEMUNHA: Não, os únicos que foram deixados passar eram os carros de resgate, o guincho e a ambulância, e o SAMU, e as viaturas, só, a não ser esse caminhão, depois.

UNIÃO: O fluxo de ambulâncias subindo pela via que não estava bloqueada, de ambulância, carro de funerária, bombeiro, SAMU, enfim, ele era intenso? Assim, tinha bastante ambulância passando, subindo?

TESTEMUNHA: Tinham umas que desciam, outras que subiam

UNIÃO: Tinham umas que desciam e umas que subiam?

TESTEMUNHA: Isso era constante

UNIÃO: Constante?

TESTEMUNHA: Aham

UNIÃO: Essa viatura que estava no final da fila, o senhor sabe dizer e que posição que ela estava? Se ela estava na transversal, se ela ficava no acostamento?

TESTEMUNHA: Ela estava no acostamento, no lado direito, subindo

UNIÃO: E o policial ficava dentro ou fora da viatura?

TESTEMUNHA: Ficava fora orientando, falando com cada motorista que encostava.

UNIÃO: E o policial estava como? Ele estava de colete, com alguma coisa sinalizando, com luz na mão, sem luz na mão?

TESTEMUNHA: Ele não, tava fardado normal, com [incompreensível] e colete refletivo que nós usamos.

UNIÃO: Queria saber se o senhor sabe me dizer se existe alguma norma que diga como é feita a sinalização de um acidente, como que se bloqueia, enfim, como que bloqueia a pista, como que se sinaliza pra o local do acidente, e qual é a regra que vocês seguem, que tipo de sinalização tem que ser obrigatoriamente utilizada?

TESTEMUNHA: Em um acidente de trânsito?

UNIÃO: Isso

TESTEMUNHA: Geralmente é com cones se tiver no local ou cavaletes se der tempo, mas geralmente são cones

UNIÃO: Com cones?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: O senhor sabe me dizer que tamanho de fila se formou no sentido ali pra São Miguel, de carros até o segundo acidente?

TESTEMUNHA: Em torno de 3 a 4 quilômetros

UNIÃO: 3 a 4 quilômetros de fila?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Aproximadamente

TESTEMUNHA: É, ou um pouco mais que isso, de 4 a 6 por aí, ou de 3 a 5 por aí

UNIÃO: O senhor chegou a ver o caminhão do Rosinei Ferrari se aproximando da fila?

TESTEMUNHA: Eu só vi, só escutei o barulho, parecia uma turbina, um avião, e tava de costas pro caminhão, do lado da nossa viatura, estava eu e meu colega e mais um caminhoneiro, mais duas pessoas, não lembro, acho que estávamos em umas 8 pessoas, daí escutei aquele barulho de uma turbina, eu olhei pra trás daí eu vi os faróis vindo em nossa direção, dei uns 2 ou 3 passos pra esquerda, daí o caminhão passou a uns 3cm de nós, da nossa viatura quando nós estávamos, daí eu vi que sumiu uns homens que estavam ali daí eu fiquei sozinho, daí eu vi que o caminhão passou, quer dizer só vi ele, passou um caminhão mas não vi quem, não deu pra ver o que estava carregando, o que era e...

UNIÃO: Pode continuar, desculpe

TESTEMUNHA: Não daí eu vi que deu um monte de explosões quando o caminhão ia batendo, umas 8, 9 explosões e ia escurecendo tudo, daí nós ficamos em silêncio, daí escutei o barulho de socorro

UNIÃO: O local do acidente antes desse segundo acidente, ele estava iluminado?

TESTEMUNHA: Sim estava, com o bombeiro que tinha holofote grande e o guincho também, e parada as viaturas também tinham giroflex

UNIÃO: O senhor saber dizer quantas viaturas estavam lá no local, assim, ao todo sinalizando a chegada e também o local do acidente?

TESTEMUNHA: Com SAMU e ambulância e uns carros tinha uns 9 veículos

UNIÃO: Uns 9?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: O local especificamente do acidente então foi o senhor que cercou com aquela fita zebra, é isso?

TESTEMUNHA: Sim, alertando as pessoas que pediam pra ir olhar e tal daí nós orientava que não, que já tinha sido socorrido todo mundo, só tinha dois corpos que estavam dentro do ônibus que estavam sendo resgatados, mas mesmo assim tinha curiosos que iam pro lado de cima do caminhão, no barranco que tinha lá, aí era responsabilidade de cada um

UNIÃO: Então, na verdade, os particulares só conseguiam chegar ao local do acidente furando esse bloqueio com essa fita, porque na verdade vocês tinham isolado pra que ninguém chegasse?

TESTEMUNHA: Sim, chegavam a pé daí

UNIÃO: Tu sabes me dizer mais ou menos o tamanho assim, a distância que essa fita estava do local do acidente, qual que era o limite que os particulares poderiam chegar perto, esses curiosos todos?

TESTEMUNHA: Do local do acidente?

UNIÃO: É

TESTEMUNHA: Onde estava o caminhão e outro dava uns 40 metros

UNIÃO: E a aglomeração de pessoas ela foi muito grande? Tinha muita gente?

TESTEMUNHA: Tinha mais de 100 pessoas

UNIÃO: Mas todos pra trás dessa fita?

TESTEMUNHA: Isso, uns depois do caminhão e uns antes

UNIÃO: A respeito da PRF o senhor sabe me dizer quantos policiais rodoviários estavam lá no local, mais ou menos assim?

TESTEMUNHA: Tinha uns 5 ou 6, tinha 2 de serviço e depois tinha mais uns 3 ou 4 de folga que iam em carros particulares que eu lembro de ter aberto a fita zebra pra eles passarem, eles foram ajudar no resgate

UNIÃO: Os que estavam de folga também?

TESTEMUNHA: Sim

UNIÃO: Acho que é só isso, Excelência, obrigada.

JUIZ: Itaú? Doutor? Dr. Bruno?

DOUTOR: Saber do soldado Vilmar, se, em algum momento, foi solicitado ajuda desses populares que estava lá, no socorro das vítimas?

TESTEMUNHA: Não, por parte de civis não, negativo.

DOUTOR: Receberam alguma orientação pra saírem do local?

TESTEMUNHA: Sim, várias

DOUTOR: Quando ocorreu o segundo acidente, as vítimas do primeiro já haviam sido socorridas?

TESTEMUNHA: Sim, todas

DOUTOR: OS veículos já haviam sido removidos do local?

TESTEMUNHA: Não, na hora que aconteceu o segundo eles estavam começando a guinchar o ônibus que... havia duas vítimas fatais dentro do ônibus, estava na parte de baixo, então tinha que tirar o ônibus lá de baixo pra poder tirar as vítimas. Daí, quando estavam começando a guinchar foi que aconteceu o segundo

JUIZ: Dr. Roberto alguma pergunta?

DR. ROBERTO: Sim, tenho sim

JUIZ: Dr. Roberto, pela Rodocon

DR. ROBERTO: Você falou que percebeu a chegada do segundo veículo devido a um estrondo, a um barulho muito grande, isso significa que ele vinha em excesso de velocidade?

TESTEMUNHA: Sim, o caminhão vinha bem corrido

DR. ROBERTO: Nós sabemos que quando há um acidente na dimensão desse, que abalou toda a cidade, o trabalho da polícia federal, da polícia rodoviária, da PM e dos bombeiros, do SAMU e etc., é um trabalho elogiável, digno dos maiores elogios e nossos aplausos. Mas ninguém pode impedir que o curioso, o particular que também quer ficar solidário e prestar um auxílio. A pergunta que eu faço é a seguinte: Essas pessoas, no momento em que a Polícia Rodoviária Federal, a PM, bombeiros, etc., já estão no local, essas pessoas, no afã de ajudar, elas mais atrapalham do que ajudam?

TESTEMUNHA: Sim positivo, mais atrapalham

DR. ROBERTO: Muito obrigado, Excelência

JUIZ: Procuradoria do Estado? Dr. Bruno?

DR. BRUNO: Sim

JUIZ: DNIT

DR. BRUNO: O senhor pode me relatar como é o relevo, a geografia do local do acidente?

TESTEMUNHA: Ali tem muitas curvas, em descidas e subidas bem íngremes. Tem bastantes curvas em ribanceiras, tem bastantes curvas

DR. BRUNO: É um local que requer prudência dos motoristas que andam, trafegam por ali?

TESTEMUNHA: Não entendi

DR. BRUNO: É um local que requer prudência dos motoristas que trafegam naquela região?

TESTEMUNHA: Sim [????]

DR. BRUNO: O senhor sabe dizer qual a velocidade média do local?

TESTEMUNHA: De segurança seria no máximo uns 80 km/h

JUIZ: Prosseguindo então Dr. Bruno DNIT

DR. BRUNO: Como estava o local do acidente, tinha muito sangue, muito óleo, muita graxa na pista? Depois da batida como estava a pista?

TESTEMUNHA: Depois que foi batido tinha muito óleo, sangue, açúcar

DR. BRUNO: A pista ficou muito suja realmente, o açúcar foi espalhado pela pista?

TESTEMUNHA: Sim, a carga [caiu do caminhão????]

DR. BRUNO: Isso caiu na pista toda?

TESTEMUNHA: Sim

DR. BRUNO: O senhor sabe dizer qual era o estado da pista antes do acidente, a situação da pista?

TESTEMUNHA: Era boa

DR. BRUNO: Tinha marcação horizontal e vertical no local?

TESTEMUNHA: Sim, era bem sinalizado

DR. BRUNO: O senhor já disse que o limite de velocidade era 80km/h, mas o senhor lembra de alguma placa lá sinalizando a velocidade do local?

TESTEMUNHA: Não lembro, mas, na verdade, acho que era perto de 40 lá, na verdade 80 é pra um veículo pequeno, pra um caminhão seria o máximo suportável, mais do que isso teria segurança em perigo

DR. BRUNO: No local tinha guard rail e também acostamento?

TESTEMUNHA: Sim, tinha, guard rail tinha, acostamento pequeno, mas tinha, menor do que o normal

DR. BRUNO: Então a pista estava com a sinalização boa?

TESTEMUNHA: Sim, estava

DR. BRUNO: Satisfatório, Excelência

JUIZ: Rosinei? Quem começa? Dra. Anilse pode ser? Com a palavra Dra. Anilse

DRA. ANILSE: O senhor falou que em 30 a 40 minutos chegaram dois policiais rodoviários e que seria mais pra fazer o boletim, eu entendi, isso?

TESTEMUNHA: Isso é por que na verdade nós controlamos o trânsito geralmente até a chegada deles, a PRF, pra eles fazerem o B.O que é a competência deles

DRA. ANILSE: Como vocês atuam até chegar a PRF?

TESTEMUNHA: Isso, nós isolamos o local da pista, do local do acidente

DRA. ANILSE: Essa BR é considerada uma BR perigosa segundo o entendimento de vocês que atuam ali?

TESTEMUNHA: Sim, é perigosa

DRA. ANILSE: E o posto policial da polícia rodoviária fica onde?

TESTEMUNHA: Fica em Maravilha

DRA. ANILSE: Quando eles chegaram, o que que eles fizeram se vocês já tinham sinalizado; vocês já tinham colocado o policiamento de vocês lá à disposição, o que a polícia rodoviária fez? Só fez o levantamento?

TESTEMUNHA: Eles ajudaram, porque havia ainda vítimas lá embaixo, algumas vítimas fatais, daí eles ajudaram no resgate delas.

DRA. ANILSE: Com esses dois policiais?

TESTEMUNHA: Isso, dois, mas depois chegou mais uns

DRA. ANILSE: Depois desses mais três que você disse que chegou mais tarde, eles ficaram ali? Os policiais rodoviários federais ficaram ali no local?

TESTEMUNHA: Isso, lá embaixo no local

DRA. ANILSE: No local do acidente?

TESTEMUNHA: É

DRA. ANILSE: E não saíram?

TESTEMUNHA: Pelo menos eu não vi se eles saíam ou não porque na verdade eu estava ali visualizando a área e nós não tínhamos muito contato com eles por que eles estavam uns 30 metros pra baixo. Mas a princípio eles estavam lá embaixo porque estavam ajudando, tirando mais corpos e tal pra trazer pra cima, e como é um morro muito... uns 40 a 50 metros de morro ali, e pedras soltas, então, era difícil, cada corpo demorava em média de 10 a 20 minutos pra trazer até em cima

DRA. ANILSE: Vocês recebem treinamento pra acidente em rodovias? Vocês são treinados pra atender, socorrer? Treinamento, efetivamente treinamento?

TESTEMUNHA: Nós tivemos treinamento pra socorrer sim em geral acidentes, mas não em rodovias propriamente assim, mas é em acidentes normais

DRA. ANILSE: Você mencionou antes que a orientação nesses acidentes é isolar o local, mas existe diferenciação entre um acidente de pequeno porte que dois carros aí batem na lateral e ficam no acostamento, e esse acidente de grande monta, existe orientação diferenciada?

TESTEMUNHA: Sim, existe. Depende do grau de risco é feito o procedimento

DRA. ANILSE: E nessa situação que era um acidente grave qual era a orientação além de sinalizar?

TESTEMUNHA: Sinalizar foi fechar toda... foi o que nós fizemos, falando com os motoristas, orientando pra não passar daquele ponto ali

DRA. ANILSE: Mas obstruir a pista pra ti é o que? É só sinalizar?

TESTEMUNHA: Obstruir é fechar

DRA. ANILSE: Fechar?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ANILSE: Mas nos acidentes de grande monte, é orientado a fechar?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ANILSE: Fechar?

TESTEMUNHA: Aham. É mandado fechar até um ponto onde seja mais plano, onde tem visão, o motorista tenha visão e fechar num ponto mais plano possível

DRA. ANILSE: Pra chegar no local do acidente era um local com curvas até chegar?

TESTEMUNHA: Aham, muitas curvas tinha

DRA. ANILSE: Quantas? Numa distância de 5 mil metros, quantas curvas tinham pra chegar?

TESTEMUNHA: Tinha umas 15 curvas daí pra mais, 15 a 20 curvas até chegar lá

DRA. ANILSE: Só um pouquinho, doutor. Você disse que chegou um monte de ambulâncias, carros, veículos da polícia; só tinha os veículos ambulância do SAMU e veículos da Polícia Militar?

TESTEMUNHA: Sim, positivo, e algumas duas da PRF também

DRA. ANILSE: Tu sabe se os bombeiros têm um veículo com a mesma logomarca da Polícia Rodoviária? Que eles usam num veículo da Polícia Rodoviária Federal?

TESTEMUNHA: Sim, é que a PRF doou pros bombeiros e exigiu pra eles usassem a logomarca

DRA. ANILSE: Essa estava no local?

TESTEMUNHA: Desculpe, mas eu não estou lembrado se essa estava lá ou não

DRA. ANILSE: Quando você desceu, você desceu com o Menegais?

TESTEMUNHA: Não, o Menegais ficou aqui em cima, com outra viatura. Estava eu e o Cabo Velsi

DRA. ANILSE: Tu desceu e ficou lá, tu não subiu depois

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: Só no final dos dois acidentes?

TESTEMUNHA: Isso. No final, eu socorri meus dois colegas que se machucaram e conduzi eles até o hospital, fiquei até esse momento

DRA. ANILSE: Então, enquanto você estava lá, que chegou os dois policiais rodoviários, depois chegou mais três, enquanto você estava lá você não observou eles saindo do local do acidente, você não observou?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ANILSE: É isso

JUIZ: Dra? O mesmo procedimento, Dra.

DRA. ELIZABETH: Vilma Pereira e outros. A testemunha informou que o colega deles estava fazendo a sinalização e fazendo com que os veículos parassem que a partir de então ninguém mais passava. Pergunto: Se naquele momento, como de fato a gente tem conhecimento disso, chegasse um médico no local se dizendo curioso e querendo chegar até o local do acidente, ele chegaria? Vocês permitiriam que ele passasse? O seu colega estaria liberado pra permitir com que ele passasse? O pessoal da imprensa também estava no local, como é que chegaram até o local sendo curiosos, poderia nos informar?

TESTEMUNHA: Sim, se o médico se identifica que ele vai auxiliar ele é liberado, se ele estiver dizendo que é só como curioso daí ele não é liberado, ele não vai como médico

DRA. ELIZABETH: E o pessoal da imprensa?

TESTEMUNHA: Da imprensa é liberado também porque eles ficam ali insistindo e tal

DRA. ELIZABETH: Então foi por isso que eles conseguiram chegar até o local dos fatos?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ELIZABETH: Houve essa permissão?

TESTEMUNHA: É, eles foram liberados e foram orientados do risco

DRA. ELIZABETH: Teve um policial militar de sobrenome Lazarotto, que passou por aqui e ele disse que passou no local como curioso, você chegou visualizar ele no local dos fatos?

TESTEMUNHA: Não, esse não era policial militar, era milico, ele é BB, se não me engano, e eu não vi essa pessoa lá

DRA. ELIZABETH: Não viu essa pessoa lá?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ELIZABETH: Você foi o primeiro policial com a tua guarnição a chegar lá no local dos fatos?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ELIZABETH: Pra chegar ao local dos fatos você passou pelo trevo de acesso a São Miguel do Oeste?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ELIZABETH: Quando você passou por ali o acidente já tinha acontecido, o primeiro acidente?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ELIZABETH: Havia bloqueio do trevo?

TESTEMUNHA: Não

DRA. ELIZABETH: Quando aconteceu o segundo acidente, você tomou conhecimento se houve bloqueio?

TESTEMUNHA: Aí, houve ,sim

DRA. ELIZABETH: Após o segundo acidente, ou antes?

TESTEMUNHA: Após o segundo

DRA. ELIZABETH: Satisfeita, doutor

JUIZ: Doutores. Também doutor só refira a quem o senhor representa

DR. UBALDO: É Sidnei Cláudio Dalmas e outros. A testemunha falou que a fila estava de 3 a 5 mil quilômetros de distância quando ocorreu o segundo acidente, e aí ela se referiu que tinha

bloqueio disso ou daquilo; como você sabe se você não saiu do local do acidente até o fim da fila? Disseram ou você viu?

TESTEMUNHA: Não, é que nós tínhamos comunicação direta com essa viatura que estava lá em cima, na ponta, nós se comunicava direto com o rádio, com walktalk, rádio especial da viatura, daí nós passávamos informação

DR. UBALDO: Essa viatura que estava lá, ela simplesmente orientava, ela não fez bloqueio físico total da rodovia?

TESTEMUNHA: Ela só orientava, com o giroflex ligado, parava na lateral, ia parando os veículos e ia orientando

DR. UBALDO: Sem bloqueio?

TESTEMUNHA: É, sem bloqueio, com os cones, levava os cones

DR. UBALDO: Não, tudo bem. A Polícia Militar Estadual tem competência pra trabalhar em rodovia federal?

TESTEMUNHA: Sim, pra em caso de acidente positivo. Não tem competência pra fazer o BOAT né, esse aí é competência da PRF. Mas quanto ao controle do trânsito e tal, daí positivo. Daí, no caso, quem chega primeiro, a polícia que chegar primeiro tem que fazer por obrigação, tem que fazer o isolamento do local pra evitar que haja mais acidente

DR. UBALDO: Isso você tem um convênio ou você imagina que existe isso?

TESTEMUNHA: Não, isso aí existe

DR. UBALDO: Você pode citar a lei ou o convênio, por favor?

TESTEMUNHA: Não, desculpa, eu não sei

DR. UBALDO: Não sabe?

TESTEMUNHA: Não

DR. UBALDO: Outra situação, por que a polícia rodoviária estadual, no caso a você a polícia militar tem que atuar se a polícia federal... seria a competência dela? Ela tem pouca viatura, pouco contingente, a distância dos postos, qual é o problema dela?

TESTEMUNHA: Isso, no caso é a distância, que nem Maravilha até aqui dá 50 km, e nós daqui até na ponte dá uns 20, então como eu falei antes não são as viaturas disponíveis, então a gente sempre chega antes por causa da distância do local geográfico, até o local dos acidentes. Daí se for de Maravilha pra lá geralmente a PM de Maravilha que é acionada, da ponte pra cá é a PM de São Miguel

DR. UBALDO: A testemunha é o seguinte, no caso de vocês não atuarem, a polícia militar, a polícia rodoviária federal tem condições de fazer todos os serviços que vocês fazem? Ela tem viatura e homens o suficiente pra fazer isso?

TESTEMUNHA: Em acidentes?

DR. UBALDO: Que nem dessa proporção, ela tem gente pra ficar lá socorrendo, ficando nas duas pontas, ficar orientando, ela tem gente o suficiente ou não tem viaturas e homens?

TESTEMUNHA: Não, eu acredito que não

DR. UBALDO: Não tem. Outra coisa, os cones, qual o tamanho dos cones colocados pela PM?

TESTEMUNHA: Tem de dois tamanhos, tem o pequeno que é aproximadamente de uns 40 cm e tem o grande que é na média de 70 a 80 cm

DR. UBALDO: Eles não têm o poder pra bloquear um veículo de 30 mil quilos de peso, por exemplo, esse caminhão do acidente?

TESTEMUNHA: Não. Daí tem uns outros tipos de cones que são de aço, de ferro, mas, daí, não dá no caso de barreira

DR. UBALDO: Mas esses vocês não têm?

TESTEMUNHA: Não, esse não tinha

DR. UBALDO: Quantos cones vocês levam em cada viatura?

TESTEMUNHA: 8 grandes

DR. UBALDO: Isso dá pra quantos metros de isolamento?

TESTEMUNHA: Dá, na média de 10 metros, cada

DR. UBALDO: Então no máximo 80 metros de isolamento têm que ir pegando os cones de novo, é isso?

TESTEMUNHA: Sim, isso. No caso por isso que lá ele ia com a viatura pra cima levando os cones, ia largando os cones e recolhia de novo, porque lá embaixo não precisava mais, já

estava tudo parado o trânsito, daí ele ia conforme a viatura ia se locomovendo ia locomovendo os cones juntos, por que não tem como fazer 5 km de cones né, é difícil

DR. UBALDO: *Existe previsão legal no código de trânsito que você é sabedor como policial militar, que colocar galhos é um meio de aviso e bloqueio, existe alguma disposição legal nesse sentido?*

TESTEMUNHA: *Não, isso geralmente é usado com caminhoneiros quando eles estão num local onde...*

DR. UBALDO: *Não, eu pergunto se existe no código se trânsito, você é conhecedor dele né?*

TESTEMUNHA: *Isso aí eu não tenho conhecimento, sobre esses galhos*

DR. UBALDO: *Não tem. Só Excelência.*

JUIZ: *Nada mais?*

DR. UBALDO: *Não*

JUIZ: *Doutor? Representando qual parte doutor?*

ADVO. DE CELESTINO: *Representando Celestino e Neucile Troian. A testemunha disse que foi a primeira a chegar junto com seu colega no local do acidente, eu quero saber o seguinte, se, por ter chegado e ter acompanhado o serviço de socorro desde o início, se ele teve o cuidado de manter comunicação com o soldado Nilo Menegais que estava organizando a fila de caminhões?*

TESTEMUNHA: *Sim, positivo, até estacionei a viatura num local porque a gente vai andando com a viatura e vai testando, até pegar comunicação, porque te locais de 'sombra' que dizem que não pega. Aí eu fui até lá naquele local, por isso que eu fui uns 30 a 40 metros pra cima, que lá foi o local que pegou o rádio*

ADVO. DE CELESTINO: *Se nesses contatos havidos com a testemunha, desculpa, com o soldado Nilo Menegais, se foi cientificado a esse soldado que o trânsito no local do acidente estava totalmente interrompido?*

TESTEMUNHA: *Sim, foi. Se ele... desculpa, eu não entendi a pergunta*

ADVO. DE CELESTINO: *Se o soldado Nilo Menegais estava ciente ou se foi cientificado por vocês de que o trânsito, o fluxo de veículos no local do acidente estava totalmente interrompido?*

TESTEMUNHA: *Sim ele estava ciente por que ele chegou lá embaixo depois, ele chegou até lá embaixo com a viatura, ele viu a situação daí ele subiu e foi orientando*

ADVO. DE CELESTINO: *Aham. Há poucos dias, dia 5, salvo engano, houve um acidente de proporções semelhantes ao primeiro acidente ocorrido o dia 09/10/07, também envolvendo um ônibus e uma carreta tipo bi-trem. Gostaria de saber se a testemunha estava de serviço nesse dia?*

TESTEMUNHA: *Sim, positivo. Infelizmente, estava de novo.*

ADVO. DE CELESTINO: *Se estando de serviço fez o bloqueio ou se teve conhecimento de que houve um bloqueio da via no trevo de acesso a São Miguel do Oeste?*

TESTEMUNHA: *Sim, a primeira providência que nós tomamos foi fechar o trevo aqui. Até aquele dia eu estava de serviço, daí eu era o comandante da guarnição, daí foi fechado o trevo, daí tinha mais duas guarnições que desceram até lá embaixo, daí eu fui até o regional pra auxiliar as ambulâncias quando chegavam*

ADVO. DE CELESTINO: *Se fechar o trevo se tornou uma prática da polícia militar pra evitar acidentes como no caso aconteceu no segundo acidente do dia 9/10?*

TESTEMUNHA: *Sim, depois daquela data, positivo, por que daí, primeiro, é fechado, daí a outra guarnição se desloca até lá embaixo pra ver se realmente está trancado dos dois lados do trânsito, daí depois é que entra em contato lá em cima pra liberar ou manter fechado. A primeira providência sempre é manter fechado antes de descer*

ADVO. DE CELESTINO: *Há uma orientação do superior hierárquico pra que se faça essa interrupção do trânsito, esse bloqueio?*

TESTEMUNHA: *Sim, positivo, é do Comandante da Companhia*

ADVO. DE CELESTINO: *Se esse pedido de bloqueio do trânsito também é feito pela polícia rodoviária federal?*

TESTEMUNHA: *Não, negativo. A partir do comando mesmo do Batalhão*

ADVO. DE CELESTINO: *É exclusivamente da PM?*

TESTEMUNHA: É

ADVO. DE CELESTINO: O senhor estava no local do acidente quando ocorreu o segundo, né?

TESTEMUNHA: Sim

ADVO. DE CELESTINO: Está certo. O senhor percebeu, ou melhor, o senhor já respondeu se percebeu ou não vindo o caminhão do Rosinei Ferrari né?

TESTEMUNHA: Sim, eu percebi pelo barulho e visualizando os faróis vindos na nossa direção

ADVO. DE CELESTINO: Certo. Ouviu som de buzina ou chegou a perceber sinais de luz?

TESTEMUNHA: Não, na verdade eu ouvi esse barulho da turbina que mesmo que se houvesse buzina esse barulho seria superior, então se ele estivesse buzinando não daria pra escutar igual porque aquele barulho da turbina era ensurdecedor, bem forte

ADVO. DE CELESTINO: Após o acidente, o senhor tem conhecimento de implementação de melhoria no local, repinturas de faixa, instalações de tachões, outras melhorias?

TESTEMUNHA: Sim, eu percebi isso aí, que foi colocado uns tachões no meio da pista que não tinha, foi melhorado lá a pista, também

ADVO. DE CELESTINO: Logo em seguida, quanto tempo depois aproximadamente?

TESTEMUNHA: Uns dois meses depois, e também foi colocado aquele guard rail um pouquinho mais pra cima ali, um pouquinho maior

ADVO. DE CELESTINO: Sem mais, Excelência

JUIZ: Encerrado o termo.

Depoimento da testemunha VELSI MARQUES (ouvido na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5):

JUIZ: Boa tarde, seu Velsi

TESTEMUNHA: Boa tarde

JUIZ: O senhor foi arrolado então como testemunha nesse processo movido pela Roselaine e Letícia Françozi. O senhor é parente delas? Conhece?

TESTEMUNHA: Não senhor. Não sou parente

JUIZ: E tem amizade com a família?

TETEMUNHA: Não senhor. Conheço assim de vista

JUIZ: Apenas conhecido?

TESTEMUNHA: Isso

JUIZ: Então, o senhor está compromissado na forma da lei de dizer a verdade sob pena do cometimento de crime de falso testemunho, certo?

TESTEMUNHA: Sim senhor

JUIZ: Responda apenas o que lhe for perguntado

Testemunha então arrolada pela União e Transportadora Clovan. Passo a Dra. Franceele, pela União

UNIÃO: O senhor esteve no local do acidente?

TESTEMUNHA: Positivo, estive lá

UNIÃO: O senhor chegou lá quanto tempo? O senhor esteve no primeiro ou no segundo, em qual dos dois?

TESTEMUNHA: Eu fui o primeiro a chegar ao primeiro acidente. A primeira viatura chegou lá antes dos bombeiros ainda.

UNIÃO: E o senhor ficou até depois do segundo acidente?

TESTEMUNHA: Isso, até o segundo acidente eu estive lá

UNIÃO: Quando o senhor chegou lá qual foi a primeira providência que vocês tomaram?

TESTMEUNHA: Foi o isolamento do local, e a esperada do socorro, dos bombeiros, que em seguida chegou ao local

UNIÃO: A PRF foi acionada também?

TESTMUNHA: Foi

UNIÃO: Quem acionou? O senhor sabe?

TESTEMUNHA: Não sei informar

UNIÃO: Quanto tempo depois a PRF chegou ao local?

TESTMEUNHA: Também não sei te dizer por causa que a gente estava envolvido ali com o isolamento, a gente não prestou atenção nisso

UNIÃO: A respeito do isolamento, como é que é feito isso, o isolamento local do acidente?

TESTEMUNHA: Foi sinalizado com cones, com fitas, pra pessoas, curiosos não se aproximarem muito do local

UNIÃO: O isolamento não, me desculpe. A sinalização dos carros que vinham ali, pela via, ela foi feita?

TESTEMUNHA: Foi feita

UNIÃO: Como que foi feito isso?

TESTEMUNHA: Tinha um policial na parte de cima sinalizando, e com cones, sinalizando pra que o pessoal parasse, não descesse porque tinha acidente logo abaixo

UNIÃO: O senhor sabe me dizer, esses cones onde eles tavam? Como é que foi feito isso?

TESTEMUNHA: Eles tavam bem longe do acidente, bem na parte de cima ali, e sinalizando que havia acidente, tinha um policial, ali, sinalizando

UNIÃO: O policial estava com uma viatura?

TESTEMUNHA: Isso estava com uma viatura

UNIÃO: Com giroflex ligado, com luz, com o que?

TESTEMUNHA: Estava, estava com sinalização completa da viatura, giroflex e com colete e tal...

UNIÃO: E ele estava do lado de fora da viatura?

TESTEMUNHA: Sim, estava na rua abordando os carros informando que estacionasse que não tinha como passar

UNIÃO: O senhor então chegou na primeira viatura. Quando o senhor chegou lá já tinha algum particular ali ou bombeiro, alguma coisa assim?

TESTEMUNHA: Não, já tinha bastantes pessoas no local, que chegavam ali, nos isolamos o local e logo em seguida chegou o socorro dos bombeiros que tomaram as medidas que deviam ser feitas

UNIÃO: Já tinha uma fila então de carros parados ali no local quando o senhor chegou?

TESTEMUNHA: Já tinha, já tinha. Não sei te precisar se tinha fila, mas já tinha gente no local, tinha bastante movimento

UNIÃO: Até o segundo acidente o senhor sabe me dizer o tamanho mais ou menos dessa fila que ficou?

TESTEMUNHA: Não sei dizer por que eu fiquei no local. Então, provavelmente, seria grande a fila, eu não sei te precisar a quantia

UNIÃO: O caminhão que era dirigido pelo senhor Rosinei, ele veio na contramão de direção e chegou até o local do primeiro acidente. Quero saber se o senhor viu mais algum outro veículo, carro, caminhão, que não seja veículo oficial que também tenha descido, tenha furado a fila e ido até o local do acidente?

TESTEMUNHA: Não, não avistei, não posso te dizer que vi por que não vi

UNIÃO: Não? A pista contrária, onde não estavam os carros parados, ela era utilizada pra quê?

TESTEMUNHA: A via foi bloqueada da na intuição do socorro das ambulâncias, subir com as pessoas mortas e feridas que tinham no primeiro acidente. Então, ficou a rua totalmente vaga, foi estacionando no local que descia, no lado direito, e ficou a via toda ela liberada pro trânsito de socorro

UNIÃO: E o fluxo desse trânsito de socorro era grande? Era assim um carro de ambulância descendo outro subindo?

TESTEMUNHA: Sim, até pra socorrer, até que cessasse o socorro, sempre teve ambulância transitando e saindo e chegando

UNIÃO: Tinha iluminação depois que vocês chegaram? Vocês iluminaram o local do acidente?

TESEMUNHA: Com certeza, eu deixei até... foi deixada a viatura bem na curva com giroflex, luz ligada, com cones, com fita isolando. Então, estava bem sinalizado o local; as ambulâncias estavam com os faróis todos ligados no meio da pista; na parte, lá no local, estava bem sinalizado

UNIÃO: O senhor viu o caminhão do Rosinei Ferrari chegando ali perto do final da fila?

TESTEMUNHA: É foi o motivo que eu tive a minha salvação, se eu não tivesse visto também tinha...

UNIÃO: O senhor pode contar pra gente como é que foi quando ele estava chegando, o que ele fez?

TESTEMUNHA: Foi muito rápido, não teve tempo de praticamente nada; até pensei que tinha sido desprendida alguma carreta do estacionamento, que vinha naquela velocidade; só deu pra eu gritar pro meu colega e me joguei pra trás, caí lá embaixo

UNIÃO: Mas ele estava vindo em alta velocidade, baixa velocidade, ele estava reduzindo?

TESTEMUNHA: Não ele estava em alta velocidade; não teve tempo de dizer 'ai' que foi, apontou na curva não teve como segurar

UNIÃO: O senhor viu se ele parou no final da fila, se ele foi abordado ou alguma coisa do gênero?

TESTEMUNHA: Não, não. Eu não tinha como ver por que eu estava lá embaixo então quando ele apontou ali, veio na velocidade e deu no que deu, não teve...

UNIÃO: O senhor sabe me dizer se tinha policiais rodoviários ali auxiliando no trabalho de socorro ou em sinalização do local?

TESTEMUNHA: Com certeza tinha sim, por que eu não entrei em contato com nenhum deles assim no momento, mas deu pra perceber que tinha bastante movimento de policiais, não sei te dizer se é federal ou não, mas tinha policiais

UNIÃO: A PM costuma auxiliar a PRF em acidentes de trânsito assim como acontecido nessa BR282?

TESTEMUNHA: ééé... a Polícia Militar é sempre uma das primeiras quase a chegar ao local, por motivo de distância dessa polícia federal ali; sempre a gente está auxiliando eles lá, na medida do possível

UNIÃO: E existe algum acordo entre a PM e a PRF de como é feito o trabalho, um sinaliza, outro socorre; como é que vocês trabalham assim, desse trabalho conjunto?

TESTEMUNHA: A gente até que eles cheguem ao local o nosso objetivo é isolar, fazer o isolamento do local, pra qualquer outra providência seja tomada depois. Ali é uma rodovia federal, então, não pertence muito a nós fazer... nós vamos lá e fazemos a nossa parte, fazemos isolamento, segurança do local lá e eles que tomam as providências

UNIÃO: Mas, e por que a PM tem que auxiliar a PRF, que nem nesse caso a PRF é de Maravilha isso?

TESTEMUNHA: É, positivo

UNIÃO: Então, eu queria saber do senhor, a carreta do primeiro acidente ela estava atravessada na pista, bloqueando completamente? O senhor lembra?

TESTEMUNHA: Primeiro acidente?

UNIÃO: É do primeiro acidente, se o trânsito estava interrompido com a carreta? Ela estava atravessada na pista?

TESTEMUNHA: Não, essa estava caída, o ônibus e a carreta tinham caído mais no lado, na piramideira pra baixo

UNIÃO: Então não tinha nada obstruindo a pista? Não tinha nenhum caminhão?

TESTEMUNHA: Que eu me recorde ficou o ônibus e a carreta fora da, meio fora da pista, no primeiro acidente

UNIÃO: Sim. E pra PM então ela vem de São Miguel, é isso?

TESTEMUNHA: Viemos de São Miguel

UNIÃO: Quanto tempo o senhor leva pra chegar de São Miguel até ali o local do acidente, mais ou menos?

TESTEMUNHA: Eu não tenho base assim, mas não foi muito, não demoramos muito por que logo que eles comunicaram e nós chegamos até inclusive antes que o bombeiro

UNIÃO: E a PRF o senhor sabe mais ou menos dizer quanto tempo demora pra vir de Maravilha até ali?

TESTEMUNHA: Eu também não sei te dizer, eu não vou te dizer exato por que não tenho noção. Inclusive se eles estão mais longe às vezes, ou estão ali perto, sei lá

UNIÃO: A sinalização, ali da fila, pros carros que estavam chegando, como é que ela foi feita? Tinha cone, tinha um policial de pé com luz, com o que? Com uma viatura? Como que foi feita essa sinalização pros carros que vinham se aproximando do acidente?

TESTEMUNHA: é, eu já te falei que tinha um policial na parte de cima sinalizando com cone, com viatura. Sempre teve sinalização ali bem iluminada, inclusive

UNIÃO: E essa sinalização o senhor sabe me dizer de onde que ela começava assim quantos quilômetros pra cima lá do acidente tinha já sinalização?

TESTEMUNHA: Eu não sei te precisar, mas eu acho que em torno de uns 3 mil metros, 4 mil metros pra cima, acho. Não sei te dizer exato

UNIÃO: E além da fila, ou era antes da fila já tinha sinalização?

TESTEMUNHA: Com certeza, por que ele fica na parte de cima, o pessoal ia enxergando assim, enxergando os cones, o policial, mandava baixar a velocidade, estacionar, que esperasse que tinha acidente

UNIÃO: Quando o senhor se aproximou ali do local o senhor conseguiu ver o acidente já bem antes assim? Você conseguia visualizar bem quando você estava chegando?

TESTEMUNHA: Não por causa que estava fora, estava no perau ali. Tinha que chegar próximo pra ti ver, claro que tinha movimentos de gente, a gente sabia que era ali o acidente, mas tivemos que desembarcar, fazer o isolamento pra poder verificar o tamanho do...

UNIÃO: Qual que é a regra que vocês utilizam assim, em caso de acidente, pra fazer o isolamento do local e em relação ao trânsito de outros veículos, pra evitar que outros veículos venham, enfim, pra sinalizar pros motoristas reduzirem velocidade; qual que é a regra? O que vocês têm que fazer necessariamente, o que a polícia é orientada pra fazer? Colocar cone, colocar o quê?

TESTEMUNHA: Sinalização é cone que a gente coloca pra sinalizar a uma distância pro pessoal baixar a velocidade; policial usa colete refletivo, com uma lanterna, que seja bem visível pra não causar, de repente, um outro acidente, pro pessoal ter a visão de que ali esteja acontecendo algo estranho, então chamar a atenção do motorista, o que puder ser feito a gente faz

UNIÃO: O senhor sabe se a pista estava bloqueada nos dois sentidos do outro lado também? Sentido de Maravilha até o acidente estava bloqueado também?

TESTEMUNHA: Positivo. Tinha um pessoal lá, não passei pro lado de lá pra ver por causa que a gente estava ... mas tinha policiais, segundo informações, que também estavam bloqueando a via lá, tinha sinalização e tudo.

UNIÃO: Os particulares, assim, pra eles chegarem até o local do acidente, já era permitido o acesso deles até o local do acidente?

TESTEMUNHA: Até que a gente conseguiu conter os curiosos, como se diz, a gente conseguiu, mas não teve como evitar assim, era muito grande quantidade de gente que vinha com intuito de verificar, parentes, alguma coisa. Mas o que deu pra gente segurar o pessoal, conter ali a gente fez.

UNIÃO: A fila, o senhor sabe se a fila de carros aumentou rápido, assim, dos carros que estavam parados, ela se formou bem rápido? O fluxo é grande de carros ali?

TESTEMUNHA: É tem um fluxo que, provavelmente tenha sido rápido, por que pelo tamanho e quantidade de pessoal que teve no local em seguida. Não deu, por que eu não saí do local, não deu pra eu verificar; eu só saí depois mais tarde, que fiquei ferido, e saí

UNIÃO: É padrão bloquear a pista completamente? A pista da contramão de direção quando há um acidente desses?

TESTEMUNHA: A gente faz de tudo pra que não passe veículos pra não causar outras coisas como aconteceu ai. Isso foi inesperado então, sei lá o que aconteceu...

UNIÃO: E se houvesse um bloqueio da pista, por onde que iam passar as ambulâncias? Teria como?

TESTEMUNHA: Não, pra ambulância a gente sempre deixa livre pra que eles possam correr, se tivesse o bloqueio com certeza não iam conseguir socorrer as vítimas

UNIÃO: Considerando o volume, o número de vítimas e o fluxo de ambulâncias, se houvesse um bloqueio da pista o senhor acha que teriam prejuízos se, cada vez que chegasse uma ambulância ali, pra sair do local tivesse que desbloquear a pista, poderia ter um prejuízo pras vítimas no socorro?

TESTEMUNHA: Com certeza, se quanto mais rápido melhor, mas eu não sei qual é o seu sentido do bloqueio. Você queria dizer colocar atravessado um caminhão na pista?

UNIÃO: É, e cada vez que chega uma ambulância ter que tirar ele pra alguém poder passar

TESTEUNHA: É ficava mais, com certeza ia dificultar mais o resgate das vítimas

UNIÃO: Então, por isso, corriqueiramente a pista fica limpa, pra ambulância poder sair o mais rápido possível, não é isso? O interesse maior é salvar as vítimas?

TESTEMUNHA: O interesse é salvar as vítimas, com certeza. A gente sinaliza, não, necessariamente, precisa bloquear a via

UNIÃO: Não necessariamente?

TESTEMUNHA: É, só se haver necessidade, mas ali no momento acho que tendo um policial com viatura sinalizando com cone, com tudo direitinho, acho que não havia necessidade, no ponto de vista, na hora lá não sei

UNIÃO: O senhor tem notícia de algum outro acidente que tenha ocorrido nesses termos assim, de que alguém tenha furado essa sinalização da polícia rodoviária ou da polícia militar durante o atendimento, furado? Tem alguém sinalizando um acidente, o senhor te notícia de algum outro acidente que tenha acontecido nesses termos, de ter furado essa sinalização, passado pelo policial? Aqui?

TESTEMUNHA: A gente sempre escuta sempre, mas não tem assim te apontar quem que seria

UNIÃO: Os carros que estavam parados ali próximos ao acidente estavam com os pisca alertas ligado, o senhor consegue lembrar?

TESTEMUNHA: Com certeza, tinha bastantes veículos com o alerta ligado no estacionamento

UNIÃO: E as viaturas estavam todas com giroflex?

TESTEMUNHA: Todas. É o costume a polícia chegar ao local e sinalizar deixar o giroflex e tudo que tem luz pra ficar bem visível

UNIÃO: Sem perguntas mais

JUIZ: Clovan

CLOVAN: A minha pergunta pro seu Velsi é: Os procedimentos das autoridades que estavam lá, policiais civis, militares, bombeiros, enfim em relação ao socorro das vítimas, à sinalização do local foi procedimento eficiente?

TESTEMUNHA: Foi, pela quantidade de socorro que precisava lá, no momento faltou, até dizer, recursos ali, mas foram usados os meios que teve, eu acho que foi feito o possível pra tentar...

CLOVAN: O que tinha a disposição foi feito?

TESTEMUNHA: Foi feito

CLOVAN: Quando ocorreu o segundo acidente as vítimas do primeiro já haviam sido socorridas?

TESTEMUNHA: Já haviam sido socorridas

CLOVAN: Os veículos do primeiro acidente estavam no local ou haviam sido...

TESTEMUNHA: Estavam no local

CLOVAN: Já havia alguma manobra pra remoção desses veículos do primeiro acidente?

TESTEMUNHA: Um guincho já estava no local pra remover o ônibus pra a possibilidade de ter mais vítimas debaixo do ônibus. Onde que foi uma das, de repente, no meu entender, que podia ter acontecido mais vítimas, por causa que o caminhão chegou e deu contra o guincho também que ele suspendeu, que eu estava já com o guindaste já firme no ônibus, já estava espichado a esquia, então ele chegou ali onde que amorteciu a pancada e que ele ficou se não de repente ia ter mais vítimas, por causa que do lado de baixo tinha bastante pessoas no trânsito sentido Maravilha

JUIZ: Doutora? Itaú? Doutor?

JUIZ: Prosseguindo, então, pela Rodocon, Dr. Roberto

RODOCÓN: Eu gostaria que a testemunha esclarecesse, quando há um acidente nessa proporção o isolamento do local é prioridade, é uma coisa essencial, isso todos nós sabemos. Considerando ser uma rodovia federal, em princípio, a responsabilidade é da polícia federal. Se a PM chegar antes, ela vai ter que esperar a polícia rodoviária chegar pra tomar essas providências ou ela toma a providência de isolar o local?

TESTEMUNHA: Não, ela toma providência, isola o local até a chegada da PRF que daí ela continua dando prosseguimento no que for necessário a ser feito

RODOCON: A PM, enfim, as pessoas envolvidas no acidente prestavam socorro, bombeiros, polícia militar, etc., tentaram conter os particulares, evitando que eles atrapalhassem o socorro que estava sendo prestado, correto?

TESTEMUNHA: Positivo, foi feito

RODOCON: Essa providência foi tomada antes da ocorrência do segundo acidente?

TESTEMUNHA: Positivo. Foi tomado, até inclusive a gente pediu pro pessoal não ficar aglomerando muito ali que em vez de ajudar, atrapalha no trabalho. Então tem muita gente que, às vezes, por curiosidade, se aproxima e acaba atrapalhando, então; tem uns que até podem ajudar, mas muitos não têm necessidade. Mas a gente pede pra se afastar do local

RODOCON: Perfeito, muito obrigado, satisfeito

JUIZ: Estado de Santa Catarina?

ESTADO: Sem perguntas

JUIZ: Dr. Bruno, DNIT?

DNIT: Sim. Qual era a geografia do local do acidente? Local em curvas?

TESTEMUNHA: Como é que é?

DNIT: Como era a geografia do local do acidente? Tinha muitas curvas no local?

TESTEMUNHA: Tem bastante, bastante curva

DNIT: É um local que requer prudência dos motoristas?

TESTEMUNHA: Como é que é?

DNIT: É um local que requer prudência dos motoristas?

TESTEMUNHA: Ah, com certeza

DNIT: O senhor sabe dizer a velocidade média do local?

TESTEMUNHA: Eu não sei te dizer certo, exato agora, mas é uma velocidade baixa por motivo de ser uma descida forte e cheio de curvas, requer bastante cuidado

DNIT: O senhor sabe relatar o estado da pista? Como estava a pista no local do acidente?

TESTEMUNHA: Pelo visto lá ela estava boa a pista, não dá pra falar que esteja ruim por que o trânsito estava normal

DNIT: Quando você fala que ela estava boa, tinha sinalização, marcação na pista? Tinha placas também sinalizando curvas e a velocidade local?

TESTEMUNHA: Positivo. Tem bastante sinalização

DNIT: Tinha acostamento também no local do acidente?

TESTEMUNHA: Tem acostamento, ele não é grande, mas tem acostamento

DNIT: E guard rail protegendo em relação ao barranco tinha também?

TESTEMUNHA: Como é que é?

DNIT: Guard rail, aquele que protege em relação ao barranco, tinha também?

TESTEMUNHA: Em certos locais tem

DNIT: No local do acidente tinha também?

TESTEMUNHA: É inclusive ali no local do acidente tinha uma proteção lateral ali

DNIT: Depois do segundo acidente como ficou a pista? Tinha graxa, tinha sangue, açúcar derramado? Como estava a situação da pista?

TESTEMUNHA: Depois do acidente ali, foi bem visível, ali, que ficou bastante sujeira, bastante sangue, pedaço de corpo pra todo lado, foi uma coisa bem apavorante mesmo

DNIT: Essa sujeira na pista encobria as marcações na pista, a tinta que tinha na pista?

TESTEMUNHA: Eu não sei te precisar, na hora ali a gente não ficou atento pra isso, mas ficou bastante sujo, sim

DNIT: Chegaram espalhar açúcar na pista com medo de pegar fogo no caminhão?

TESTEMUNHA: Não sei te precisar isso

DNIT: Satisfeito, Excelência

JUIZ: Quem começa doutores? Pode ser a Dra. Anilse?

DRA. ANILSE: Sim

JUIZ: Então ta. Dra. Anilse

DRA. ANILSE: Quando ele chegou foi o primeiro a chegar no acidente, praticamente. Você chegou no acidente, você ficou lá ou saiu?

TESTEMUNHA: Fiquei lá

DRA. ANILSE: Até o fim?

TESTEMUNHA: Não até o fim, porque depois do segundo acidente eu fiquei ferido também e tive que sair no local

DRA. ANILSE: Mas saiu do local numa ambulância deitado?

TESTEMUNHA: É tive que sair, porque eu também fiquei ferido no acidente e daí tive que sair do local pra socorro também

DRA. ANILSE: Fora do local do acidente, as informações que o senhor deu, que tinha fila, que tinha sinalização, que tinha alguém lá sinalizando, o senhor informou isso por que o senhor sabe que é um procedimento comum ou é que o senhor viu?

TESTEMUNHA: É procedimento comum e a gente entrava em contato pelo rádio, como é que estava em cima, se tava sinalizado, o policial estava na pista, por que lá embaixo a gente corria risco, a gente tem que sempre estar em contato...

DRA. ANILSE: O senhor não viu se, realmente, as informações eram aquelas, o senhor ficou no local do acidente, ver o senhor não viu?

TESTEMUNHA: Não, vi porque depois eu subi, eu vi que tinha sinalização, eu passei porque estava ferido, mas eu vi...

DRA. ANILSE: Mas o senhor veio deitado na ambulância?

TESTEMUNHA: Não, não... eu vim na viatura normal

DRA. ANILSE: Na viatura? O senhor prestou socorro nesse último acidente que ocorreu no dia 5 de abril, de grande monte ali na BR, o senhor também participou desse acidente pra atender?

TESTEMUNHA: Não, porque eu já estou na reserva

DRA. ANILSE: Já está na reserva?

TESTEMUNHA: Já estou na reserva

DRA. ANILSE: O senhor comentou que faltou recurso, o senhor diz recurso humano, de pessoas pra ajudar no atendimento naquele dia do acidente?

TESTEMUNHA: É, no momento..

DRA. ANILSE: O senhor disse que fizeram o que puderam lá, que faltou...

TESTEMUNHA: Não, no momento, na hora, a quantidade de pessoas feridas...

DRA. ANILSE: Deveria existir mais...

TESTEMUNHA: É, deveria, porque até chegar o socorro, que eu que tive que descer lá e pedir mais socorro, mais ambulância, que a situação 'ta assim, ta assado'...

DRA. ANILSE: Mais recurso humano?

TESTEMUNHA: É mais recurso, mesmo ambulância, que chegava lá socorria e tinha que ver que tinha mais gente que precisava

DRA. ANILSE: O senhor pode distinguir pra nós o que é sinalizar e bloquear, para o senhor que trabalha nisso, o que é pro senhor bloquear e o que é pro senhor sinalizar a pista, segundo as normas de trânsito?

TESTEMUNHA: Sinalizar, é com cones, bloquear, é não deixar passar

DRA. ANILSE: É não deixar passar, não atravessar um caminhão, ou a polícia rodoviária federal emprestar um caminhão e atravessar na pista, não é isso?

TESTEMUNHA: Não, não é isso

DRA. ANILSE: Isso não existe, não é costume e nada?

TESTEMUNHA: Não, isso não

DRA. ANILSE: Ninguém empresta caminhão pra atravessar na pista?

TESTEMUNHA: Isso, acho que não

DRA. ANILSE: Impede de outra forma, impedir de outras formas, impedir o trânsito...

TESTEMUNHA: Isso, ISSO

DRA. ANILSE: Aham

JUIZ: Doutora? Dra, Vilma, né?

DRA. ELIZABETH: Vilma

JUIZ: Então ta

DRA. ELIZABETH: A testemunha informou que havia o policial Menegais que estava fazendo a sinalização, pergunto: O policial Menegais estava fazendo com que os carros parassem em cima da pista ou no acostamento? No sentido São Miguel do Oeste-Maravilha, no lado direito?

TESTEMUNHA: A orientação que ele estava passando, segundo dá pra gente entrar em contato, era pra que os veículos estacionassem, fossem fazendo estacionamento...

DRA. ELIZABETH: Na pista ou no acostamento?

TESTEMUNHA: No acostamento

DRA. ELIZABETH: No acostamento?

TESTEMUNHA No acostamento pra pista ficar livre pro pessoal da ambulância transitar...

DRA. ELIZABETH: Então, e isso foi observado pelos motoristas que passaram a fazer parte dessa fila? Todos ficaram no acostamento?

TESTEMUNHA: Por o que deu pra perceber sim, não tinha veículos tentando passar lá, nada, foi o que deu pra ver o pessoal lá foi estacionando

DRA. ELIZABETH: Então a pista, a partir de então, ficou totalmente liberada?

TESTEMUNHA: Liberada

DRA. ELIZABETH: Nesse sentido, como veio o caminhão do Rosinei, ele estava no acostamento ou ele estava em cima da pista?

TESTEMUNHA: Eu não sei te precisar porque eu estava no local e eu não sei o que aconteceu, se ele estacionou e saiu ou se veio tentar achar um estacionamento e aconteceu o que aconteceu, eu não sei te informar

DRA. ELIZABETH: Mas, assim, pela chegada do caminhão até você fez presumir, presume-se que ele estava no acostamento ou na pista?

JUIZ: A impressão dele, deve ser ele sabe ou ele não sabe, né Doutora?

TESTEMUNHA: É difícil...

DRA. ELIZABETH: Mas se ele chegou ver o caminhão vindo, eu reformulo a pergunta

JUIZ: Sim

DRA. ELIZABETH: Você chegou ver o caminhão do Rosinei chegando até você?

TESTEMUNHA: Ah com certeza, foi o motivo que eu me salvei

DRA. ELIZABETH: E nessa ocasião ele estava em cima da pista ou ele estava no acostamento?

TESTEMUNHA: Não, ele estava vindo em cima da pista em alta velocidade

DRA. ELIZABETH: Perfeito. Quando você saiu de São Miguel do Oeste você foi até o local do primeiro acidente, você passou pelo trevo?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ELIZABETH: O trevo estava bloqueado ou estava sinalizado?

TESTEMUNHA: Não, não estava porque nós fomos os primeiros a chegar no local, e nós tomamos as providências no local e chamamos socorro pra tomar as outras medidas

DRA. ELIZABETH: Você fala que o policial Menegais é que estava fazendo a sinalização; quando aconteceu o segundo acidente o policial Menegais ainda não tinha chegado até o trevo, ou já tinha chegado?

TESTEMUNHA: Não, estava já trabalhando, ele chegou logo em seguida quando nós descemos lá ele bloqueou aqui em cima pra ir orientando o pessoal ali

DRA. ELIZABETH: O bloqueio aconteceu depois do segundo acidente, ou antes?

TESTEMUNHA: Bem antes né, bem antes

DRA. ELIZABETH: Do segundo acidente?

TESTEMUNHA: Sim

DRA. ELIZABETH: E como é que o caminhão do Rosinei passou pelo trevo?

TESTEMUNHA: Medida de querer estacionar, decerto não tinha no local...

DRA. ELIZABETH: Não, mas se havia um bloqueio ele não passaria pelo que você respondeu pra Dra. Anilse antes bloqueio significa que ninguém passa, a não serem as ambulâncias, então se eu bloqueei...

TESTEMUNHA: Eu não falei que estava bloqueada, falei que estava sinalizada

DRA. ELIZABETH: Então passaria alguém, poderia passar; se havia só sinalização?

TESTEMUNHA: Orientação do policial pra estacionar o veículo, não descer

DRA. ELIZABETH: Agora eu te pergunto se houvesse um bloqueio total ali no trevo, o segundo acidente não teria ocorrido?

DR ROBERTO (RODOCON): Isso é especulação....

JUIZ: Pois é doutora. A gente está jogando com hipóteses, né doutora, tem que ser, quais as providências que foram adotadas, sim ou não!

DRA. ELIZABETH: Daí ele disse que ouve só a sinalização no trevo

JUIZ: Não, tudo bem, mas se o caminhão vai, poderia, então, foi feito o bloqueio? Foi. Porque senão ficam impressões pessoais dele, e tem que ser sobre os fatos, né?

DRA. ELIZABETH: Ta, então no trevo antes do segundo acidente só houve sinalização? Reformulo a pergunta

JUIZ: Só houve sinalização então?

TESTEMUNHA: Teve cones

DRA. ELIZABETH: Só sinalização?

JUIZ: Só sinalização?

TESTEMUNHA: Sinalização e o policial mandando estacionar os veículos que não podiam passar

DRA. ELIZABETH: Após o segundo acidente?

TESTEMUNHA: Isso

DRA. ELIZABETH: Após o segundo acidente?

TESTEMUNHA: O primeiro acidente já teve, aconteceu o primeiro acidente, foi sinalizado aqui em cima com policial, com cone, avisando o motorista: não pode descer por que tem acidente; é rotineiro os carros estacionarem lá no lado, vão estacionar, vão fazendo aquela fila, daí eu não sei te explicar o que aconteceu, né?

DRA. ELIZABETH: Mas quando você passou pelo trevo o acidente já tinha acontecido e não tinha sinalização e não tinha bloqueio? Você acabou de dizer isso...

TESTEMUNHA: Não, nós fomos os primeiros a chegar no local do acidente, nós que fomos os primeiros a chegar lá embaixo, então nós que providenciamos, eu e meu colega, o isolamento do local e daí foi solicitado que bloqueassem em cima, que fizessem lá em cima sinalização e orientasse o pessoal que não descessem que tinha acidente no local

DRA. ELIZABETH: Mas o Menegais chegou a estar lá no local do acidente?

TESTEMUNHA: Não...

ALGUÉM [Clovan?]: Pela ordem, Excelência. As perguntas que a colega está fazendo, com respeito, já foram respondidas, todas elas, pelo outro policial. Quem sabe, se faz as perguntas e o senhor repassa a pergunta...

JUIZ: O pessoal está fazendo direto justamente pra evitar esse 'ping-pong'

DRA. ELIZABETH: A dúvida é o bloqueio no trevo, Doutor.

ALGUÉM [Clovan?]: Mas já está esclarecido, não tinha bloqueio no trevo!

DRA. ELIZABETH: Não tinha. Com certeza não tinha

ALGUÉM [Clovan?]: O policial está sendo induzido a cair numa contradição, fala do primeiro, depois do segundo, e eu acho que a sistemática, infelizmente, não está mais funcionando, as perguntas repetitivas, a testemunha está sendo quase que torturada, com a repetição, e já se contradisse uma vez... já ia pedir um aparte para corrigir

JUIZ: O senhor fique à vontade, pode apartar, hoje, considero que a audiência serviu de... hoje, assim, que já temos uma noção geral, como já tinha de fixar, amanhã, pontos controvertidos, se não, a gente vai ouvir a mesma coisa aqui até sexta-feira, os pontos, agora ou depois, a partir de amanhã, vão ser fixados então o que a gente tem que estabelecer aqui, porque acho que já está estabelecido o que está faltando, não está doutores pela parte de vocês? Pela parte de vocês também? Então ta doutora então seria isso aí assim, ela já disse também que não estava bloqueado aqui em cima, que o Menegais ficou aqui, ficou sinalizando pros veículos, que ele também tinha falado pelo rádio que o Menegais teria ficado aqui, então...

DRA. ELIZABETH: Só pra complementar, que distância o policial Menegais estava do local do acidente, quando estava sinalizando?

JUIZ: Onde deu o acidente, o senhor sabe?

TESTEMUNHA Eu não sei te precisar certo ali, mas acho que em torno de uns 3 mil metros, 4 mil metros pra cima ali, daí pra mais, menos, eu não sei te precisar certo, mas a distância era bem...

JUIZ: Mais ou menos?

TESTEMUNHA: Mais ou menos

DRA. ELIZABETH: Satisfeita, doutor.

ALGUÉM: Ele também já tinha dito isso no início ...

JUIZ: 3 mil, 3 mil e 400 metros

DR. UBALDO: É Sidnei Cláudio Dalmas e outros. O fato de a Polícia Militar ajudar a Polícia Rodoviária Federal, no teu ponto de vista, é por falta de contingente e, digamos, por falta de viaturas da Polícia Rodoviária Federal ou por vontade própria de vocês?

RODOCON: Excelência....

JUIZ: Aí também entendo relevante pela omissão, pela falta de serviço, aí também a responsabilidade estatal que vou ter que aferir

DR. UBALDO: Se não, não tem o que perguntar

JUIZ: É, aí fica difícil, né

RODOCON (Dr. Roberto): Mas isso está claro essa...

JUIZ: Mas, doutor, quem vai ter que fazer a aferição disso sou eu, daí... Eu entendo pertinente.

RODOCON (Dr. Roberto): A pergunta não é sobre fatos

JUIZ: Não

RODOCON (Dr. Roberto): É a opinião do depoente

JUIZ: Eu lhe entendo, eu lhe entendo. Mas da tentativa dessa demonstração, da parte dos autores, eu não posso dizer que eles também não têm razão. Tranquilo? Doutor, prossiga

DR. UBALDO: Eu gostaria de saber o seguinte, a Polícia Rodoviária Federal, com o efetivo que ela tem, consegue fazer sozinha todos os serviços sem que auxiliem eles ou não? Ou há necessidade imperiosa que a PM auxiliem eles, tipo nesse acidente que nós estamos discutindo?

TESTEMUNHA: Eu acho que eles pedem que a Policia Militar que auxiliem eles por motivo de, de repente de ser uma distância longe pra eles estarem no local, e a polícia chega mais rápido ali pra auxiliar eles, e de repente, falta de efetivo também né, vai saber, eu não posso te afirmar isso. É um 'coiso' que eu acho que eles pedem auxílio a nós por causa que... motivo de distância e a gente pode chegar mais rápido no local pra auxiliar eles

DR. UBALDO: Então, o trabalho de vocês é imprescindível pra eles, é isso?

TESTEMUNHA: Como é que é?

DR. UBALDO: É imprescindível, se necessita do trabalho de vocês, eles sozinhos não conseguem fazer isso?

TESTEMUNHA: Eu não sei se eles não conseguiram, mas acho que eles acham por bem que a PM ajudem eles lá que fica mais agiu eles lá

DR. UBALDO: Após o acidente, naquela curva lá do acidente, foi feito melhorias, por exemplo, na pista, com tachões, essas coisas ou não é do teu conhecimento?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento, não...

DR. UBALDO: O senhor tem conhecimento que após foi efetuado um bloqueio, que houve após efetuado o bloqueio, que nesse último acidente grande que deu, feito o bloqueio, houve algum outro acidente que um veículo avançou sobre um acidente de trânsito, por falta de bloqueio após bloquear o trevo de São Miguel do Oeste?

TESTEMUNHA: Não lembro, se teve eu não estou lembrado, não sei te afirmar

DR. UBALDO: São estas

JUIZ: Doutor, perguntas? Qual a parte Doutor?

ADVO. DE CELESTINO: Celestino Troian e Neucile Troian. Nilo Luiz Menegais, de acordo com a testemunha estava efetuando a organização da fila dos veículos que chegavam ao seu final; ele referiu, no depoimento que ele prestou perante o inquérito policial, ele disse o seguinte: Que o senhor, que a testemunha disse a ele a seguinte frase 'O que estava fazendo que deixou passar um caminhão desgovernado?' gostaria de saber se a testemunha confirma que disse, que utilizou essa expressão em comunicação com o soldado Menegais?

JUIZ: O senhor usou essa expressão?

TESTEMUNHA: Como é que é?

ADVO. DE CELESTINO: O soldado Nilo Menegais disse no depoimento que ele prestou no inquérito policial que investiga a responsabilidade criminal por esse acidente, ele disse que após a ocorrência do segundo acidente, o senhor em comunicação pelo rádio disse a ele o seguinte: 'O que estava fazendo que deixou passar um caminhão desgovernado? E que este havia atropelado várias pessoas' O senhor confirma essa comunicação havida com o soldado Menegais?

JUIZ: O senhor recorda que fez essa comunicação?

TESTEMUNHA: Eu recordo que chamei a atenção de alguém que estava, porque na hora da adrenalina, ali, eu até agi um pouco fora da nossa ética ali, por que eu não sabia o que estava acontecendo, pode ter desprendido um... pensei que, de repente, podia ter deixado passar, ou alguma coisa, mas depois eu fui ver que não era nada disso que estava acontecendo, até fui pedir desculpas pra ele, pra não ficar uma coisa assim né, no momento ali eu pensei não pode a velocidade de um veículo chegar num acidente de trânsito que está sinalizado aí, aquilo lá foi uma coisa inexplicável né, eu acho que falei alguma coisa assim pra ele depois, só que eu não estou lembrado a frase que eu falei, mas eu disse alguma coisa, chamei atenção

ADVO. DE CELESTINO: O senhor confirma que chamou a atenção do soldado Nilo Menegais?

TESTEMUNHA: Eu não sei se eu chamei a atenção, mas eu pedi alguma coisa nesse sentido, ver o que estava havendo né, depois, naquele entrevero, ainda tive força de ir, entrar e chamar socorro, e o único no lugar que estava meio consciente lá era eu, o resto ali estava 'feio de vida' e quem não estava morto, né...

ADVO. DE CELESTINO: Está certo. Eu vou pedir pra que o senhor me diga o seguinte, se a existência de cones ao longo da via, ela dá certeza ao motorista de que o trânsito à sua frente está totalmente interrompido? Ou se ele serve como um alerta, ou uma exigência de atenção dobrada

JUIZ: Já foi perguntado pela procuradora, pela Doutora Franceele doutor

ADVO. DE CELESTINO: Se a existência de cones...

JUIZ: Sim, sim, com certeza o cone sinaliza que algo aconteceu agora se precisar de certeza também é impressão pessoal dele.

ADVO. DE CELESTINO: Está certo. Eu vou retomar minha pergunta, a questão do dia 5 porque é sobre outro enfoque, Excelência.

JUIZ: Sim

ADVO. DE CELESTINO: Se ele tomou conhecimento de que houve um acidente de dinâmica semelhante ao do dia 9/10, em trecho próximo ao do acidente do dia 9?

TESTEMUNHA: Esse acidente que deu recente, aí?

ADVO. DE CELESTINO: Isso, mês passado

TESTEMUNHA: Eu tomei conhecimento, a gente sempre entra em contato com o pessoal e pela notícia mesmo, fiquei sabendo logo em seguida

JUIZ: Ele referiu porque está aposentado, que não faz mais parte do efetivo

ADVO. DE CELESTINO: Sim

TESTEMUNHA: Até fiquei pensando que deu o mesmo número de vítimas, pensei 'bah é coisa feia isso né'. Deu 27 na outra...

ADVO. DE CELESTINO: Se mesmo não tendo trabalhado, não estando mais na ativa ele tomou conhecimento da existência de um bloqueio no trevo de São Miguel do Oeste.

JUIZ: O senhor sabe se estava bloqueado no último acidente o trevo? Se bloquearam?

TESTEMUNHA: Não.

JUIZ: Não tem conhecimento?

TESTEMUNHA: Não tenho conhecimento disso.

ADVO. DE CELESTINO: Sem mais, Excelência.

JUIZ: Encerrado o depoimento.

Depoimento de LEANDRO LUIS BOCK (ouvido na condição de informante do juízo, visto que dispensado do compromisso legal de dizer a verdade, na audiência realizada em 04 de abril de 2011, às 8 horas, no salão do Tribunal do Júri, nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5)

JUIZ: Em sendo a testemunha arrolada pela Rodocon, passo a palavra ao procurador para que faça as perguntas

RODOCON: Queria que a testemunha respondesse se à época dos fatos, do acidente, desse lamentável acidente, aonde ele residia e se ele trafegava com regularidade pela rodovia, especificamente no local do acidente.

INFORMANTE: Sim, na época do acidente eu morava numa cidade chamada Rio do Sul, que é mais próxima do litoral, e em função do trabalho aqui desenvolvido eu andava com muita frequência aqui sim. Praticamente, toda semana eu estava aqui no trecho.

RODOCON: Se antes de trabalhar na Rodocon, ele trabalhou como engenheiro em alguma outra empresa que tivesse prestado serviço de recuperação na Rodovia 282?

INFORMANTE: Sim, eu fui engenheiro residente também numa outra empresa que fez o serviço de recuperação nesse trecho, mais ou menos, em 2006, foi feita a recuperação desse trecho por outra empresa; trabalhei, sim.

RODOCON: Se o local onde ocorreu o acidente tinha boa sinalização, sinalização horizontal, vertical, etc.

INFORMANTE: Absolutamente, a sinalização desse trecho especificamente sempre foi muito boa. Esse não foi o primeiro acidente que aconteceu nesse ponto, então, desde sempre, sempre se teve um cuidado de manter a sinalização tanto vertical como horizontal em perfeitas condições. Na época do acidente, a sinalização estava sim em perfeitas condições.

RODOCON: Se, na época do acidente, a Rodocon já havia efetuado obras de recuperação daquele trecho?

INFORMANTE: Não. Na verdade, quando a empresa assumiu o contrato, existiam algumas prioridades, alguns locais onde realmente tinha que ser prioritário o serviço, e essa ordem de prioridade quem determina é o DNIT é o contratante, e, na época, esse trecho não tinha problema nenhum, então nesse trecho não foi atacado, a Rodocon fez tão somente os serviços de conservação rotineira, que envolve os serviços de limpeza de canaleta, roçada, mas, serviço de pista, nesse trecho, não tinha sido mexido.

RODOCON: Se, à época dos fatos, a Rodocon efetuava serviços nas proximidades, tipo 10, 20 quilômetros do local do acidente?

INFORMANTE: Sim, nós efetuamos serviços nas proximidades, à época do acidente, nós devíamos estar, eu não tenho certeza exata, agora, mas em torno de 10 ou 15 quilômetros do trecho. Os serviços eram executados de acordo com as prioridades, mas na época do acidente, nesse trecho, nós não tínhamos nenhum tipo de serviço.

RODOCON: O serviço executado pela Rodocon, ele terminava mais ou menos em que horário?

INFORMANTE: Normalmente, normalmente, nosso horário era entre 16h30min e 17h00min. Primeiro, porque é uma questão que nós temos que levar nosso pessoal de volta até o canteiro de obras, nosso canteiro era lá em Maravilha, então nós tínhamos que chegar lá no horário final do expediente nosso, que era 17h00min, e em muitos casos a própria polícia rodoviária não nos permite trabalhar a partir desse horário por uma questão de segurança, especialmente aqui, uma região mais ondulada e montanhosa, acontece de ter neblina, então, normalmente, normalmente, nosso final de expediente é, no máximo, 17h00min.

RODOCON: Se o trecho onde ocorreu o acidente, se ele tem lembrança se as obras executadas pela empresa Rodocon foram realizadas em cerca de 1(um) ano, 1 (um) ano e pouco depois do acidente?

INFORMANTE: Sim, eu não tenho certeza exata, mas foi mais de 1 (um) ano depois, nós fizemos uma recuperação da pista naquele trecho, mas foi mais de 1(um) ano depois, eu lembro pelas medições, foi a última ou penúltima medição do contrato que foi em fevereiro de 2009, se eu não estou enganado.

RODOCON: Estou satisfeito, muito obrigado.

JUIZ: Itaú

ITAÚ: Sem perguntas.

JUIZ: Doutor? Doutor Bruno?

DR. BRUNO: Sim. O senhor pode me descrever qual a sinalização que tinha vertical e horizontal, no local do acidente?

INFORMANTE: A horizontal, é tachões no eixo e a sinalização de divisão de pista amarela, faixa contínua, em função da curva, e a sinalização vertical, as placas de proibido ultrapassagem quando começava a faixa contínua e, também, as placas indicando que existe um ponto perigoso ali na frente, o texto da placa eu não me recordo, mas é uma placa branca e ela tem o símbolo de velocidade máxima permitida, se eu não estou enganado algo em torno de 60(sessenta) quilômetros por hora.

DR. BRUNO: Então essa era velocidade permitida para aquele local?

INFORMANTE: Pra aquele local

DR. BRUNO: Qual a geografia daquele local?

INFORMANTE: Ela é uma região montanhosa e o trecho é sinuoso.

DR. BRUNO: Em descida ou subida?

INFORMANTE: Olha, o fato aconteceu, o motorista, a fila que se formou... e o acidente aconteceu de cima pra baixo

Então, o trecho, ele é inclinado.

DR. BRUNO: Ok. O senhor sabe me descrever o estado do asfalto naquele momento, naquele ano, em final de 2007, como estava o estado do asfalto?

INFORMANTE: Com exatidão não vou saber lhe informar, mas eu posso afirmar sim que o asfalto tinha boas condições, motivo pelo qual a Rodocon não havia feito nenhum tipo de serviço na pista.

DR. BRUNO: Existia acostamento no local também?

INFIORMANTE: Existia acostamento no local

DR. BRUNO: Ok, excelência, sem mais perguntas.

JUIZ: Rosinei?

ROSINEI: Sem perguntas, Excelência.

JUIZ: Começo pela Dra. Anilse

DRA. ANILSE: Todo esse serviço realizado, esse cuidado com a BR282, são serviços que se encontram todos documentados? São serviços que tem contratos, documentos pra isso?

INFORMANTE: Absolutamente

DRA. ANILSE: Tudo documentado?

INFORMANTE: Tudo documentado.

DRA. ANILSE: Se ele sabe informar se logo após esse acidente de outubro de 2007, um pouquinho antes daquele trecho houve outro acidente com uma ação judicial, com prova pericial, logo após esse acidente houve outro com a Prefeitura Municipal de Guaraciaba?

INFORMANTE: Não sei lhe informar, eu não tenho essa informação.

DRA. ANILSE: Naquele trecho existiam ondulações, elevações no asfalto, naquele trecho do acidente ou logo antes desse acidente?

INFORMANTE: Não, na verdade é o seguinte, esse trecho foi recuperado como eu já disse aqui , foi em 2006, se eu não estou enganado, desde Ponte do Rio das Antas até mais ou menos 1(um) quilômetro e meio acima do local do acidente.

DRA. ANILSE: Em 2006?

INFORMANTE: É

DRA. ANILSE: Em 2007 houve esse acidente

INFORMANTE: Não havia nenhum tipo de ondulação, ou alguma coisa de diferente na pista.

DRA. ANILSE: E após esse acidente, houve outro, você não tem conhecimento? E que houve perícia judicial, não tem conhecimento?

INFORMANTE: Não, desse outro não.

DRA. ANILSE: É só isso.

JUIZ: Doutor, por favor, diga seu nome e o nome do cliente que o doutor representa.

DR. UBALDO: Nós temos 12 (doze) clientes, Sidinei Cláudio Dalmás, Cleber Pertussati, Ivo Erlo... Mário Antonio Valter, Ricardo Fábio Ludwig, Seldo Alédio Miller, Vladimir Fávero, Maikel Júnior de Lima, Ivo Erlo, Tanury Allan Berge, Juracir Motta, Celso Luiz Ferro, Fábio André Sturm, Sidnei Claudio Dalmás e Cleber Pertussati.

RODOCÓN: Excelência, só pra constar, em alguns dos processos mencionados a Rodocon não é parte, ainda, pelo menos.

JUIZ: Então o senhor realiza perguntas dos processos que já estão em trâmite, certo?

DR. UBALDO: Com certeza. Bem, a testemunha sabe que houve um contrato entre a Rodocon e o DNIT em 2006, em 02/08/06 tem esse contrato firmado em reforma do asfalto, certo?

INFORMANTE: Certo

DR. UBALDO: Onde se iniciou a reforma?

INFORMANTE: Olha, o serviço todo ele é dividido em a recuperação de pista e manutenção e conservação rotineira. O serviço de manutenção e conservação rotineira era do trecho de Chapecó até São Miguel do Oeste, e o serviço de intervenção de pista, eram em pontos localizados entre Pinhalzinho e São Miguel do Oeste.

DR. UBALDO: O senhor recebe então esse contrato de execução e recuperação e manutenção, é esse?

INFORMANTE: Sim, isso mesmo.

DR. UBALDO: Exatamente, e como vocês mediam, juntavam tipo assim primeira, segunda, terceira, quarta medição, qual era o procedimento de medições?

INFORMANTE: O negócio é o seguinte, a gente sempre faz o serviço, registra documentos, nós temos partes diárias que são feitas e o relatório fotográfico que é entregue mensalmente, junto com a medição, ao contratante, ele pega esses documentos, faz a conferência no campo e emite a medição.

DR. UBALDO: E onde foi a primeira etapa, a primeira medição iniciou aonde?

INFORMANTE: Eu não me recordo onde foi a primeira medição

DR. UBALDO: A segunda, a terceira, a quarta, o senhor não sabe nenhuma?

INFORMANTE: Não, todos os meses têm medições variadas, eu não sei exatamente onde foi cada uma delas.

DR. UBALDO: Ta. Consta que a décima quarta medição ocorreu entre o dia 01/10/2007 e 31/10/2007, isso está nos autos nas folhas 1120 dos autos Sidinei Cláudio Dalmás. Consta, lá tem essa documentação, a 14^a medição, e ela seria um pouco à frente da do acidente, então da 1^a até a 12^a foi aonde?

INFORMANTE: Eu não...

DR. UBALDO: Foi anterior que vocês iniciaram no sentido a São Miguel do Oeste, ou de São Miguel do Oeste a Maravilha?

INFORMANTE: Não. Na verdade é assim, os pontos críticos de ataque de pista era um cronograma que o DNIT nos apresentava. Eu não me recordo, teria que olhar nas medições pra saber quais foram os trechos atacados até a 14^a, mas não existe uma ordem crescente ou decrescente de quilometragem pra ser atacada, aonde tem mais prioridade nós vamos atacar primeiro e pode haver pulos.

DR. UBALDO: Então são aleatórios os consertos?

INFORMANTE: São aleatórios. É em função das prioridades. Existem pontos onde tem maior necessidade, e aqueles são atacados primeiro.

DR. UBALDO: Satisfeito, excelência.

JUIZ: Doutora? Mais alguma parte que deseja fazer pergunta? Pode ser Dra. Anilse? Não se importa? Obrigado.

DRA. ELIZABETH: Eu represento, Excelência, os processos de Germano Lucotti, José Ademo, e Vilma Pereira da Silva, Antonio e Vilma Pereira da Silva. Examinando os três processos, existem fotografias, eu gostaria que a testemunha, olhando as fotos, existem momentos antes do acidente e posterior ao acidente, então eu quero que ela, examinando as fotos, ela me diga em que situação estão aquelas fotos, antes do acidente e depois.

JUIZ: Então tá. Convido o senhor, então, a comparecer ali... Relativamente a esclarecimentos da situação do local por fotografias, processo Antonio Pereira dos Santos.

DRA. ELIZABETH: Examinado as folhas 562 a 593 dos autos, as quais são fotografias que também se repete no processo de Germano Lucotti e de José Ademo, se a testemunha pode esclarecer se essas fotos representam o estado da pista até o momento do acidente.

INFORMANTE: Eu posso identificar, aqui, algumas fotografias são do local sim, algumas outras não, porque eu não tenho identificação da quilometragem, então eu não posso afirmar se são ou não são exatamente do local. Por exemplo, as da página 584 eu não consigo identificar se são ou não são do local, eu não tenho o marco quilométrico, que é o indicativo da quilometragem. O mesmo posso afirmar para os da página 585, embora a foto esteja tremida e eu consiga perceber 633, é o que eu consigo verificar aqui. Então, são três quilômetros acima do local do acidente, a página 586 é a mesma coisa, também não se pode identificar, 587 idem, 588 também não, 589, deve ser, em função do que nós estamos vendo aqui, mas não tem indicação de quilometragem, 590.

DRA. ELIZABETH: Complementando, Excelência, mas a testemunha reconhece como sendo a mesma rodovia onde ocorreu o acidente?

INFORMANTE: Sim, absolutamente, é a mesma rodovia onde aconteceu o acidente.

DRA. ELIZABETH: Examinando as fotos de folhas 594 a 611, se a testemunha pode dizer, pode informar ao juízo se elas representam, aquelas fotos, a situação após o acidente na rodovia?

INFORMANTE: Aparentemente, eu não posso afirmar por que não tem data na fotografia, mas trata-se da mesma rodovia, aqui, o quilômetro 633 aparece novamente, trata-se da mesma rodovia, mas se essas fotos são depois, eu não posso afirmar por que não tem data.

DRA. ELIZABETH Analisando as referidas fotos, percebe-se que nitidamente ouve uma melhoria na rodovia. Se a testemunha pode esclarecer se essas melhorias foram feitas após o acidente?

INFORMANTE: Nós temos que partir do pressuposto que essas fotos são posteriores ao acidente, mas foi realmente feito melhoria no local do acidente aproximadamente 1 ano, 1 ano e alguma coisa depois. Foi feito, sim.

DRA. ELIZABETH: Logo após o acidente houve uma melhoria no local dos fatos?

INFORMANTE: Houve, sim, mas tão-somente em função da sinalização, e dispositivo de segurança, foi recomposto a defensa que, em função do acidente, foi danificada, a sinalização horizontal não foi danificada, e a vertical, que eu me recorde, também não foi danificada.

DRA. ELIZABETH: Satisfeita, Doutor.

JUIZ: Nada mais, encerrado o termo. Alguém tem mais uma pergunta?

Depoimento da testemunha GUSTAVO GONÇALVES, Policial Rodoviário Federal, (carta precatória nº 5000018-26.2011.404.7202, de Chapecó/SC):

Compromissado, às perguntas respondeu: O depoente se encontrava presente no local, especificamente no segundo acidente. O depoente se encontrava de plantão no dia dos fatos. O segundo ocorreu quando a rodovia se entrava trancada em decorrência de um primeiro acidente, quando uma carreta carregada de açúcar furou o bloqueio e colidiu contra os veículos e populares que se encontravam no local em razão do primeiro acidente. O depoente estava no local dos fatos quando aconteceu o segundo acidente. Depois da ocorrência do primeiro acidente, o depoente ao chegar ao local consultou o PRF Agenor se havia algum tipo de sinalização no sentido decrescente da rodovia, São Miguel - Chapecó, e este informou que havia uma viatura da Polícia Militar sinalizando o acidente. O depoente passou pela viatura que se encontrava no sentido crescente da rodovia. A viatura se encontrava há aproximadamente dois quilômetros do local do acidente, próxima à ponte do Rio das Antas. A viatura sinalizava pedindo redução da velocidade dos veículos, com o giroflex ligado, além dos policiais pedindo a redução da velocidade dos veículos. Não sabe informar se mais algum veículo conseguiu passar pela barreira além do caminhão que causou o segundo acidente, que se deslocava no sentido decrescente. O depoente passava

diariamente pelo local do acidente. O trecho não se encontrava em obras e também não havia danos no asfalto ou acostamento. O depoente não recorda de ter atendido nenhum acidente naquele trecho da rodovia nos meses e anos anteriores e posteriores ao acidente. O depoente não viu o caminhão transpor a barreira, pois a barreira que o depoente via estava no sentido contrário. O depoente não viu nenhum policial tentando bloquear a passagem do caminhão carregado de açúcar, pois todos os policiais estavam no local do primeiro acidente. UNIÃO: o depoente informa que a Polícia Militar estava sinalizando o acidente com uma viatura, com o giroflex ligado. Foi informado pelo colega Agenor que a Polícia Militar realizou o procedimento padrão, mas o depoente não viu o bloqueio. A responsabilidade principal pela divisão de trabalho entre a Polícia Militar e a Polícia Rodoviária Federal recaia sobre esta, vez que o

acidente ocorreu em uma rodovia federal. A Polícia Militar se prontificou a ajudar. Não há nenhuma determinação para a ajuda da Polícia Militar que prestou auxílio voluntariamente. O depoente não sabe informar se houve pedido expresso de ajuda por parte da Polícia Rodoviária Federal. Não sabe informar se a Polícia Militar se prontificou a fazer a barreira voluntariamente ou cumprindo determinações. Há uma orientação do departamento que doutrina o atendimento e a sinalização em caso de acidente de trânsito. Como havia óbito em razão do primeiro acidente, a prioridade era atender as vítimas, por isso o fluxo da rodovia foi interrompido. Que há uma orientação quanto a formação de barreira, porém como este era um

caso extremo foi dada prioridade a interrupção total da passagem de veículos. A passagem nesses casos só é liberada para veículos de emergência, porém no local específico do acidente não havia espaço para passagem de qualquer tipo de veículo. O depoente recorda que no princípio havia um fluxo grande de veículos de emergência, porém no momento do segundo acidente o fluxo já era mínimo. Um dos veículos do primeiro acidente ocupava parte da pista, os demais caíram numa ribanceira. Este veículo que ocupava parte da pista não interrompia sozinho todo o fluxo de veículos. O depoente não sabe precisar quanto tempo depois do primeiro acidente a Polícia Rodoviária chegou ao local. O policial Agenor foi o primeiro a chegar ao local. Todos os Policiais Rodoviários que estavam no local por ocasião do primeiro acidente eram do Posto de Maravilha. Após, aproximadamente 15 min antes do segundo acidente chegaram ao local mais quatro policiais, que estavam de folga, foram chamados para auxiliar, todos lotados no Posto de Maravilha. Era possível perceber a barreira de longe e já havia cerca de 2 km de fila de veículos. O depoente chegou ao local cerca de uma hora após a ocorrência do primeiro acidente. O depoente confirma que lavrou o boletim de ocorrência do segundo acidente. No momento foi priorizado o resgate às vítimas, não se recorda de ter conversado com o motorista do caminhão que estava no final da fila, eis que foi priorizado o atendimento às vítimas. Que foi utilizado nenhum instrumento (tachões, cama de faquir ou cones) para impedir o trânsito na rodovia, pois nesses casos, a sinalização da rodovia normalmente impede o trânsito de veículos. DNIT: a sinalização vertical da rodovia já indica a redução da velocidade, sinalização de curvas acentuadas, além da indicação de velocidade máxima de 40 km/h, que havia no local do acidente. A fiscalização de veículos com excesso de peso se dá pela utilização de balança e pela nota fiscal, como a Polícia Rodoviária Federal não dispunha de balança próxima ao local, a fiscalização era feita através da nota fiscal. Não recorda há quanto tempo a balança do posto de Maravilha estava desativada na época do acidente. ESTADO DE SC: no período entre o primeiro e o segundo acidente não houve o trânsito de nenhum veículo não autorizado. Houve a passagem de um veículo de emergência no sentido Maravilha - São Miguel do Oeste. O depoente não sabe informar a quantidade exata de veículos de bombeiros no local, acredita que três ou quatro. Alguns dos veículos de bombeiros estavam posicionados em cima da pista, pois era o local que tinham para trabalhar. ITAÚ SEGUROS: Somente posteriormente, através dos laudos elaborados pela perícia, o depoente ficou sabendo dos problemas de excesso de carga e falta de freios no veículo causador do segundo acidente. Transportadora CLOVAN: o depoente não sabe informar as circunstâncias do primeiro acidente. Que quem atendeu o primeiro acidente foi o PRF Agenor. No local da colisão do primeiro acidente a ultrapassagem é proibida. Não sabe informar se no veículo Volvo, Placas IDE 2956, havia outras pessoas além do motorista. Não sabe informar se havia problemas mecânicos no veículo Volvo. Não sabe informar a velocidade do mesmo veículo, nem dos demais envolvidos. Não se recorda das lesões sofridas por Roselaine Motta Françozi. AUTORES: que no dia do acidente estavam trabalhando três policiais rodoviários federais no Posto de Maravilha. Que o Posto foi fechado, pois todos os policiais estavam no atendimento ao acidente. Que o Posto de Maravilha atende as BR's 282 do km 572 ao 645, BR 163 do km 72 ao 127, BR 158 do km 98 ao 137, totalizando aproximadamente 180 kms. Que na época do acidente a escala era de três policiais por dia. Que outros policiais que se encontravam de folga foram acionados para auxiliar no local após o primeiro acidente. Normalmente a patrulha fica a cargo de 2 policiais e 1 fica no Posto. A polícia Militar e os bombeiros são acionados em caso de acidentes dessa monta. No caso dos bombeiros, há um acordo firmado entre o Estado e a Superintendência da Polícia Rodoviária Federal. Que a grande maioria dos acidentes é atendido somente pelos Policiais Rodoviários. A distância entre o Posto de Maravilha e o Posto de Xanxerê é de 100 km de distância, este é o Posto mais próximo daquele. Quando o depoente ingressou na Polícia Rodoviária Federal na região, no ano de 2006, o Posto de São José do Cedro já estava desativado, por tal motivo não sabe informar por quantos kms era responsável. Após o segundo acidente, houve o bloqueio do trevo de São Miguel do Oeste por determinação do colega PRF Canísio, que achou prudente tal medida. Não houve, com certeza, a transposição de qualquer veículo particular no local do acidente. Não havia bloqueio total da rodovia nos dois sentidos, era sinalizado que havia um acidente no local. Mostradas fotos (pg. 874 e 875 dos autos 2009.72.10.000302-1) cedidas pelo

DNIT o depoente não sabe precisar se a placa constante na foto era a que estava sinalizando a rodovia na época dos fatos. Demais presentes: sem perguntas.

Depoimento da testemunha CANÍSIO KONRAD, Policial Rodoviário Federal, (carta precatória nº 5000018-26.2011.404.7202, de Chapecó/SC):

Compromissado, às perguntas respondeu: O depoente estava de serviço do Posto de Maravilha no dia 09 de outubro de 2007. O depoente não foi ao local do acidente. Três policiais rodoviários estavam de serviço no primeiro acidente, o depoente e dois colegas. Enquanto atendiam um acidente em Pinhalzinho foram chamados pelo colega do Posto porque havia acontecido outro acidente em Descanso na altura do Rio das Antas. O depoente permaneceu no Posto enquanto seus colegas se deslocaram ao local do acidente. O depoente acionou os colegas que se encontravam de folga para auxiliar no local do acidente. O depoente voltou a ligar para o corpo de bombeiros e a Polícia Militar quando ocorreu o segundo acidente. Foi informado ao depoente que havia viaturas cerra filas nos dois sentidos. O depoente era o único policial na base. Após o segundo acidente o depoente permaneceu na base até a madrugada. Após o segundo acidente o depoente determinou a realização de uma barreira fechando o Posto de Maravilha, interrompendo o trânsito. O depoente não recorda se foi ele quem determinou o fechamento do trevo de São Miguel. O policial que vai ao local da ocorrência é responsável pelo atendimento e caso entenda necessário solicita a quem se encontra no Posto que peça ajuda. Transportadora CLOVAN: o depoente ouviu dizer que dois caminhões colidiram e após houve a colisão com o ônibus. Não é permitida a ultrapassagem no local onde ocorreu o primeiro acidente. Foi realizada perícia pela Polícia Civil, não sabe informar a velocidade em que estavam os veículos pois não teve acesso à perícia. UNIÃO: os colegas relataram ao depoente que além do veículo cerra fila havia outro acerca de 2 km bloqueando a passagem. Normalmente as ocorrências são comunicadas no 190, que há comunicação da Polícia Militar que repassa o chamado à Polícia Rodoviária. Que existe cooperação entre a Polícia Militar e a Rodoviária Federal. Não sabe informar quem chegou primeiro ao local do acidente. Não sabe informar se há regra escrita acerca da formação de barreiras quando ocorre acidente. O bloqueio total do trânsito só acontece quando a gravidade do acidente exigir que sejam fechadas as pistas. Quando o acidente bloqueia somente uma das faixas é feito o controle do fluxo pela faixa remanescente. O corriqueiro seriam não fechar a pista para permitir o fluxo do trânsito. DNIT: o depoente acredita que existiam placas sinalizando velocidade e o declive da pista. ITAÚ SEGUROS: houve comentários acerca da falta de freios do caminhão que furou a barreira. DEMAIS RÉUS: sem perguntas. AUTORES: A pista foi fechada completamente após o segundo acidente no Posto de Maravilha e no trevo de São Miguel do Oeste. Que em determinado momento o Posto da PRF ficou sem qualquer policial. Que seus colegas relataram ao depoente que havia veículo cerra fila no sentido São Miguel do Oeste - Maravilha. Que foi relatado ao depoente que os veículos cerra fila eram da Polícia Militar. Que atualmente cerca de 212 km estão sob a responsabilidade do Posto da PRF de Maravilha, nas BR's 158 do rio Uruguai até o entroncamento com a BR 282, BR 282 da divisa de Pinhalzinho e Nova Erechim até Paraíso divisa com a Argentina e a BR 163 de São Miguel do Oeste ao trevo de Idamar e do trevo até Porto Seco, mais 4 km. Estão lotadas 2 a 3 policiais por dia para supervisionar o trecho. Que às vezes, quando falta um policial, apenas dois ficam a disposição até que seja designado outro. Que 2 a 3 policiais ficam responsáveis por todas as atividades da PRF fim. Que a Polícia Militar presta auxílio em caso de acidentes, patrulhamento não. Que é difícil dizer se o efetivo da Polícia rodoviária é suficiente. Que o auxílio da Polícia Militar não necessariamente tem a ver com o efetivo da Polícia Rodoviária Federal. Que o Posto da PRF de São José do Cedro não estava ativado em 1994 quando o depoente entrou em exercício na PRF. Acha que foi ativado em 1998 e acha que foi desativado em 2002 por falta de efetivo.

Depoimento da testemunha ADELAR KAMPHORST, Policial Rodoviário Federal (carta precatória nº 5000018-26.2011.404.7202, de Chapecó/SC):

Compromissado, às perguntas respondeu: O depoente estava de folga no dia 09 de outubro de 2007 em São Miguel do Oeste. O depoente foi ao local do acidente. O depoente foi acionado pelo colega Canísio que estava no Posto de Maravilha. Quando chegou ao local, o primeiro acidente já havia ocorrido. Havia barreira na Linha Barra do Viado com viatura da Polícia Militar. Há dois km do acidente havia veículo cerra fila da Polícia Militar, era um corsa da Polícia Militar de São Miguel do Oeste. O depoente chegou ao local e 20min após ocorreu o segundo acidente. Que havia quatro policias rodoviários no local do acidente, quando o depoente chegou ao local. O segundo acidente foi ocasionado por uma carreta carregada de açúcar. O depoente presenciou o segundo acidente. Houve uma sindicância onde foi apurado que o veículo foi abordado pelos policiais e parou, sendo que depois da saída do veículo serra fila, o caminhão chegou ao local pela contramão. UNIÃO: entre a barreira e o local do acidente haviam sido distribuídos vários cones, cerca de 30 no sentido decrescente e pertenciam as policias militar e rodoviária federal. As viaturas estavam com o giroflex ligado e os policiais auxiliavam os motoristas determinando que parassem. O depoente foi parado por policial militar e precisou se identificar para conseguir chegar ao local do acidente. O depoente estava em seu carro particular, pois estava de folga. Que a fila era de aproximadamente 2 km, na sua maioria caminhões quando o policial foi ao local do acidente. Nenhum outro veículo ultrapassou a barreira, o único que seguiu em frente foi o caminhão que ocasionou o segundo acidente. O depoente não pode precisar quantos veículos ambulância seguiram em direção a São Miguel do Oeste. Que havia fila de veículos parados de aproximadamente 2 km do ponto em que estava a barreira até o local do primeiro acidente. Que a Barra do Viado fica a aproximadamente 5 km do local do acidente. Que o depoente estava socorrendo as pessoas que estavam no ônibus quando o caminhão bateu em uma carreta, e somente neste momento percebeu o caminhão que ocasionou o segundo acidente, então se jogou entre as viaturas para se socorrer. DNIT: que antes do local do acidente, mais ou menos 1.000m, há uma placa proibindo ultrapassagem. Que já na saída de São Miguel do Oeste há a indicação de trecho em declive acentuado. Que há outras placas indicando a proibição de ultrapassar. Que havia sinalização horizontal e vertical no trecho. Que cerca de 300m antes da fila já era possível avistar a barreira. ESTADO DE SC: que todas as ferramentas foram utilizadas, todas as viaturas e todo o efetivo, para auxiliar no local. Que acredita que havia mais de 6 viaturas do corpo de bombeiros no momento do segundo acidente. Havia viaturas do SAMU também. O depoente não se recorda de que modo os caminhões de bombeiros estavam estacionados. ITAÚ SEGUROS: que logo depois do acidente foi verificado que o caminhão da Turatto não possuía freios eficientes. TRANSPORTADORA CLOVAN: o depoente verificou no boletim dos colegas que no primeiro acidente um caminhão teria atingido a traseira de outro veículo e após, na contramão, colidiu com o ônibus que caiu na ribanceira. Demais Réus: sem perguntas. AUTORES: que havia duas viaturas da polícia militar antes do local do acidente, uma na Barra do Viado e outra a 2 km do acidente fazendo cerra fila. A viatura cerra fila era um corsa, a outra o depoente não se recorda qual era o veículo. O policial da primeira viatura conseguia identificar pela fisionomia, os demais não. Que não sabe informar se no momento anterior havia uma ou duas viaturas. O bloqueio físico que havia era viatura com policial e cones. Que na época do acidente a abrangência da competência do Posto da PRF de Maravilha era de 180km, atualmente é de 211 km. Abrange as BR's 282, 158 e 163. No dia do ocorrido trabalhavam no Posto de Maravilha 3 policiais. Que considera o efetivo insuficiente e por isso solicitam apoio da Polícia Militar.

Depoimento da testemunha LUIZ OSÓRIO GRANIEL FERRAZ, Policial Rodoviário Federal (carta precatória nº 5000018-26.2011.404.7202, de Chapecó/SC):

Compromissado, às perguntas respondeu: O depoente chegou no local dos fatos no dia do acidente. O depoente era chefe da 8ª Delegacia da PRF em Chapecó. Chegou ao local imediatamente após o segundo acidente. Havia barreira na estrada na entrada da Linha Barra do Viado, com uma viatura e dois policiais militares, 5 km antes do local do acidente, na direção de São Miguel do Oeste. Que o depoente se deslocou de São Miguel do Oeste até o local do acidente. Que as barreiras eram formadas com viaturas da Polícia Militar. Próximo à

ponta da fila, fila de aproximadamente 2 km, havia um policial com sinalizador. Que havia seis policiais rodoviários no local do acidente, quando o depoente chegou ao local. Havia cones sinalizando entre a barreira e o local do acidente, acredita que os cones pertenciam à Polícia Militar. Que a Polícia Rodoviária Federal não dispunha de cones suficientes para fazer a sinalização. Que o depoente foi parado na primeira barreira por um policial militar e precisou se identificar para prosseguir. TRANSPORTADORA CLOVAN: que a rodovia no local do acidente não estava em reformas. Não sabe informar se a colisão do primeiro acidente ocorreu primeiro entre os caminhões. No local do acidente não permitido ultrapassar. UNIÃO: que não divisão de trabalho pré-estabelecida entre a Polícia Militar e a Rodoviária Federal, que isto é feito de acordo com o local e as circunstâncias do acidente. A coordenação da segurança do local incumbe à Polícia Rodoviária Federal. Que os bloqueios também são circunstanciais, pois o tempo e a necessidade do bloqueio variam. Não há uma diretriz rígida. Que nas circunstâncias do acidente, não havia a possibilidade de se realizar o bloqueio físico total da rodovia pois é necessário permitir a circulação de viaturas de resgate. Que a fila era avistável acerca de 300m antes do seu início. Que o auxílio da Polícia Militar à Polícia Rodoviária Federal ocorre, mas que não consta entre as missões institucionais desta o auxílio àquela. Que é missão institucional o auxílio da Polícia Militar à Polícia Rodoviária Federal. Quando houver necessidade de socorro ou auxílio na repressão de crime é dever da Polícia Rodoviária Federal auxiliar a Polícia Militar. DNIT: que havia placa de sinalização na época do acidente de proibido ultrapassagem e curva acentuada. Após o acidente a sinalização foi reforçada. ITAÚ SEGUROS: que depois do acidente ficou sabendo pela perícia que não havia freio isolado em cinco das rodas do semi-reboque do caminhão da Turatto. DEMAIS RÉUS: sem perguntas. AUTORES: que havia veículos parados em cima da pista e no acostamento, porém não paralelamente. Estacionar sobre a via constitui infração de trânsito, exceto em caso de força maior. Que o volume de trabalho ocasionado pelo segundo acidente causou o fechamento do trevo de São Miguel do Oeste. Não existe nenhuma orientação formal de parte da Polícia Rodoviária Federal quanto ao fechamento do trevo de São Miguel do Oeste. Que havia dois policiais na entrada da Barra do Viado com uma viatura e um policial com sinalizador a bateria próximo a extremidade da fila. Que em caso de acidente ou socorro, como antes mencionado pelo depoente, este se referiu apenas à Polícia Militar, não ao corpo de bombeiros. Que os bombeiros são acionados pelo primeiro agente da autoridade de trânsito ou qualquer cidadão que tome conhecimento do acidente. Que a circunscrição do Posto da PRF de Maravilha é em torno de 220km, que mudou recentemente. Que no dia do acidente havia três policiais na escala do Posto. Que dois policiais não podem atender dois acidentes simultâneos no trânsito.

Depoimento da testemunha JOSÉ ELEUTÉRIO DE ARAÚJO (carta precatória nº 5000018-26.2011.404.7202, de Chapecó/SC):

Compromissado, às perguntas respondeu: O trecho onde ocorreu o acidente estava inserido no trecho contratado para recuperação e melhoramentos da rodovia. Que o contrato havia sido firmado entre o DNIT e a Construtora RODOCON baseado num projeto da Construtora STR que elaborou as recuperações e melhoramento que deveriam ser feitos. Que o trecho do acidente não apresentava necessidade de obras, mas constatada a necessidade de revitalização da sinalização, sendo que no momento do acidente já havia sido efetuada. Que a revitalização consistia em reforçar a sinalização horizontal e placas de advertência. Que antes desse acidente, não havia acontecido nenhum acidente de maior monta neste trecho da rodovia. Que era obrigação do depoente fiscalizar as obras ocorridas naquele trecho. Que a revitalização da finalização horizontal já tinha sido feita na época do acidente. Que a revitalização da sinalização das placas de advertência também já havia sido concluída na época do acidente. DNIT: que o acidente ocorreu na Serra do Rio das Antas que possui 8 km de extensão. Que na época, no local do acidente, não havia defeito na pista de rolamento. Que a sinalização do local era a indicada pela legislação de trânsito. Que após o acidente foi recomposta a danificação causada pelo acidente às placas de sinalização. Que existia a sinalização de trecho em declive, velocidade máxima e freio motor, além da sinalização de curvas. A empresa RODOCON era contratada para realizar a recuperação e melhoramento da rodovia. Que a

diferença de peso, de 27.000 kg e 30.000 kg, do veículo influencia na velocidade do veículo em razão do declive da pista. Em declive, como no caso da Serra do Rio das Antas, o primeiro freio a ser utilizado é o freio motor dos caminhões para realizar a descida, e quando precisar deve utilizar o freio normal do veículo. Não havia áreas de escape no perímetro de 2.000 m antes do local do acidente. O único posto de pesagem de veículo nas proximidades situa-se em Maravilha no km 606 da BR 282. Que o caminhão envolvido no segundo acidente não teria passado por este Posto antes do ocorrido. O depoente não sabe se o caminhão deveria ter passado por outro posto de pesagem no seu trajeto da origem até o local do acidente, por rodovias federais, devido a não conhecer o itinerário do caminhão. Que não sabe se os Estados tem competência para fiscalizar pesagem de caminhão nas rodovias estaduais. RODOCON: que o depoente era o encarregado pela fiscalização dos serviços realizados pela RODOCON. Que o depoente confirma que é sua a assinatura constante no diário de obras juntados aos autos n. 2008.72.10.000984- 5. O DNIT contestou a pavimentação do acostamento com cascalho pedindo para substituir por brita graduada, o que foi aceito pelo diretor de engenharia de Brasília, do DNIT, sendo que houve uma prorrogação do contrato em função disso. Ocorreu afundamento localizado de pista após o acidente, já ao final do contrato. Foi determinada também, a pavimentação com massa asfáltica, o que ocorreu depois do acidente. Na data do acidente a RODOCON já havia reparado a rodovia no local do acidente. Demais réus: sem perguntas. AUTORES: a fiscalização do peso das cargas é feito por balança, mas a Polícia Rodoviária Federal também pode fiscalizar com nota fiscal. No trecho em que ocorreu o acidente havia acostamento de 2,5m. Depois do acidente, foi feita uma faixa adicional de pista para os caminhões que sobem a Serra. Que o depoente se recorda do acidente ocorrido com uma ambulância de Guaraciaba depois do acidente objeto dos autos. O depoente trafega pessoalmente com freqüência de uma ou duas vezes por semana pela rodovia BR 282. Só recentemente houve alteração nas placas da rodovia, trocando o fundo das placas da cor verde para amarelo. Que a pintura das faixas acontece de 2 em 2 anos. O peso do corpo influencia na dissipação de energia por ocasião de choque, aumentando-a. A balança de Maravilha foi reativada acerca de 2 anos, na época do acidente funcionava de forma precária. Que o segundo acidente ocorreu antes de o veículo passar pela balança.

Depoimento da testemunha JONAS TADEU WARTHA (carta precatória nº 065.11.000056-5, Comarca de São José do Cedro/SC):

Perguntas do juiz: Que um dos veículos envolvidos no acidente pertencia ao depoente; que o depoente era o proprietário do ônibus; que a Transportadora Clovan procurou o depoente afim de buscar uma conciliação junto aos familiares de vítimas fatais que estavam dentro do ônibus; que não acompanhou as negociações mas sabe que familiares de aproximadamente 8 vítimas fatais foram indenizados pela requerida Clovan; que acredita que as indenizações se deram de forma amigável; que não sabe precisar valores; que transportadora também ajudou o depoente a arcar com os prejuízos em razão dos danos em seu ônibus; que para tanto entregou para o depoente uma caminhonete F250 e um caminhão 318; que o depoente não precisou ajuizar uma ação judicial em face da Clovan; que foi a empresa Clovan que procurou o depoente afim de contactar os familiares das vítimas fatais para buscar fazer um acordo; que pelo que sabe todos os familiares receberam os valores acordados; que sabe que a ré precisou desfazer-se de veículos para pagar as indenizações.

Perguntas da União: Que o depoente esteve no local dos fatos; que dirigiu em sentido a São Miguel do Oeste/Maravilha; que havia uma fila de aproximadamente 2 mil metros de veículos parados; que os bombeiros estavam sinalizando o local e não permitia que ninguém chegasse até o local do acidente; que o depoente somente conseguiu aproximar-se pois disse para os policiais que pretendia reconhecer o corpo do motorista de um dos ônibus envolvido no acidente, que lhe pertencia; que quando estava próximo ao local do acidente pode ver o caminhão responsável pelo segundo sinistro aproximar-se; que o caminhão foi em cima dos caminhões parados; que quando do primeiro acidente 'o lugar ficou parecendo dia, que a polícia rodoviária e os bombeiros iluminavam o lugar com giroflex'; que após a segunda colisão ficou tudo escuro; que as condições da pista eram boas; que havia olhos de gato na

pista; que uma viatura da polícia rodoviária estava sinalizando o local com cones; que não sabe se havia sinalização no sentido contrário; que acredita que havia mais de trinta pessoas entre policiais e bombeiros no local; que chegavam ambulâncias a cada minuto; que os bombeiros não permitiam que os motoristas que estavam parados na fila se aproximasse do local do acidente; que a sinalização dos policiais ia 'serra acima'.

Perguntas do Estado de Santa Catarina: Que o policial que permitiu que o depoente se aproximasse do local era da polícia militar; que no local do acidente havia mais polícias da polícia rodoviária do que militar;

(...)

Perguntas da procuradora da autora: Que a distância do trevo de São Miguel do Oeste até o local do acidente é de 18/20 km; que a última curva de quem vai em direção à Maravilha antes do local do acidente fica acerca de 50 metros do local dos fatos; que cerca de 3 km antes do acidente para cima já havia sinalização; que havia acostamento no local.

Depoimento pessoal de JOSÉ ADEMO ROSA DA SILVA, fotógrafo (autos 2009.72.10.000039-1 - transcrição não literal):

Exerce a profissão de fotógrafo desde 1976; trabalhava como autônomo na época do fato; o pessoal do jornal Diário do Iguaçu, de Chapecó, bem como do Jornal Gazeta Catarinense, entrou em contato após o primeiro acidente, pois prestava serviços para estes jornais; chegou no local dos fatos por volta de 20h45min; quando chegou na altura da entrada do Camping Barra do Veadinho, havia uma viatura sinalizando; era o soldado Menegais; ele não queria deixar passar; daí a testemunha identificou-se e falou que estava a trabalho; como estavam passando o pessoal de jornal, com câmeras, etc., ele deixou passar, mas o soldado orientou sobre cuidados até chegar ao local dos fatos; no momento em que o caminhão atingiu o local do acidente, estava junto ao pessoal dos bombeiros, acompanhando a retirada dos corpos; do acidente, sofreu fratura no dedo; chegou a ser hospitalizado; fez cirurgia e ficou aproximadamente 45 dias sem trabalhar; não recebeu benefício do INSS no período, pois não estava contribuindo; teve que fazer fisioterapia para recuperar os movimentos do dedo; fez tratamento com psicólogo, em torno de dois meses; tomou medicação apenas no período em que estava no hospital; também não recebe benefício previdenciário atualmente; continua trabalhando como autônomo; em relação às fotos de fls. 604 a 611, são fotos do depoente (processo 2009.72.10.000039-1); as fotos de fls. 616 a 626 não foram feitas pelo depoente; posteriormente ao acidente, não tirou fotografias do local; chegou ao local do acidente por volta de 20h45min e saiu por volta de 01h30min da madrugada; continuou fazendo fotos, mas sem o 'flash' que perdeu no acidente; quando estava no local, estava trabalhando como profissional, contratado/terceirizado dos jornais Diário do Iguaçu e Gazeta Catarinense; era remunerado por essas empresas, por reportagem; é separado judicialmente e paga 30% do salário-mínimo de pensão alimentícia; comprova os ganhos por meio do alvará da prefeitura e da declaração de imposto de renda; declarava-se como isento, pois seu faturamento era inferior a R\$ 2.000,00; fornece recibo aos seus contratantes; não lembra se tem recibos da época dos fatos; a rodovia não estava interditada entre o trevo e o local do acidente; havia apenas o policial orientando os veículos a pararem; do trevo até o local onde o policial estava sinalizando, não havia nada; não teve custos com tratamento psicológico, pois foi feito pela esposa de um jornalista, que fez as sessões sem cobrar; após o acidente com o segundo caminhão, sofreu uma lesão no dedo, mas continuou trabalhando; a máquina fotográfica, embora ainda em condições de ser utilizada após o acidente, ficou danificada, especialmente por conta do contato com óleo diesel, que faz com que comece a criar fungos; a máquina não funciona mais; não lembra se tem a nota fiscal de aquisição da máquina, pois já fazia tempo que tinha ela; até hoje (data do depoimento) não adquiriu uma máquina similar àquela que foi danificada, o que inclusive fez com que não esteja mais prestando serviços para os jornais; ficou sem trabalhar por cerca de 45 dias; não tinha contrato escrito com os jornais, era contrato verbal; fazia reportagens fotográficas, de qualquer natureza; nesse caso específico do acidente, a iniciativa para cobrir o evento foi do jornal; no momento da colisão, apenas escutou o barulho e daí se virou e viu o caminhão, dando tempo apenas para se jogar de

costas; havia várias pessoas, bombeiros, jornalistas e outros, no mesmo local que estava o depoente; após o primeiro acidente, não temia por sua segurança, pois não havia grande quantidade de diesel; havia grande quantidade de diesel após o segundo acidente; antes do segundo acidente, considerava-se seguro para trabalhar; trabalha como fotógrafo autônomo; tem um local de trabalho definido onde está estabelecido; paga alvará na prefeitura como autônomo e recolhe INSS como autônomo; a esposa ajuda eventualmente, mas trabalha precípuamente sozinho; tinha essa máquina Fuji 7000 que utilizava nas reportagens, bem como um 'flash' 'megablitz' que utilizava; atualmente tem outra máquina, uma Mirage, que é semi-profissional, pois não consegue mais comprar uma máquina semelhante àquela que foi danificada no acidente; os jornais atualmente não contratam mais, visto que não tem mais um equipamento que garanta fotografias da qualidade exigida pelos jornais; depois do acidente, não fez mais trabalhos para os jornais; atualmente continua fazendo fotografias de reportagens, mas não mais para o jornal, bem como outros trabalhos de fotografia; os jornais compram o trabalho apenas dependendo da qualidade das fotografias que são apresentadas.

Depoimento da testemunha EVANDRO ALBERTO RODRIGUES DA SILVA (autos 2009.72.10.000026-3 - transcrição não literal):

Não esteve no local do acidente no dia; estava no trevo, para trancar o trevo; esteve no local do acidente apenas no dia seguinte; no dia dos fatos, ouviu pela mídia que havia ocorrido o acidente e teve a primeira idéia de trancar o trevo; ficou sabendo do acidente pelo noticiário da rádio; foi até o trevo e parou o carro no trevo para não descer mais ninguém; isso foi após o segundo acidente; quando chegou lá não tinha nenhum carro da polícia; depois chegou uma viatura da polícia e falou com eles, daí eles ajudaram a trancar o trevo; isso foi por volta de 22 horas; depois disso, ninguém mais desceu em sentido ao acidente, apenas ambulâncias e viaturas; em relação às fotos de fls. 594 a 611 (processo 2009.72.10.000026-3) foram tiradas no dia seguinte ao acidente (obs.: não ficou bem definido pela advogada quais as fotos que estavam sendo questionadas); foram tiradas cerca de 25 a 30 fotos; em uma parte da rodovia, não tinha faixas no asfalto; no local do acidente tinha as faixas; após alguns meses do acidente, não voltou mais ao local para tirar fotos; pelo que dá para ver nas fotos, as faixas aparecem um pouco apagadas por conta dos materiais derramados na pista (óleo, açúcar, etc.).

Depoimento da testemunha PAULO RICARDO DA SILVA (autos 2009.72.10.000026-3 - transcrição não literal):

Elizandra era colega de serviço do depoente; o Sr. Germano e a D. Nilva são os pais dela; tinha convivência com Elizandra durante o horário de expediente; no dia-a-dia da redação comentavam entre si sobre questões financeiras, inclusive sobre auxílio aos pais na casa; Elizandra ganhava o piso da categoria; de 'mil e alguma coisa'; ela trabalhava só no jornal; de vez em quando Elizandra saía para pagar alguma conta, mas não sabe exatamente que tipos de contas; ela não tinha carro; conheceu o Ivanei no dia dos fatos, no hospital; estava presente no local do acidente; também sofreu ferimentos e foi levado ao hospital; Ivanei estava muito machucado; as visitas achavam que ele não sobreviveria; atualmente ele está com uma cicatriz grande no braço; sabe que ele fez cirurgias, mas não sabe se ele fez tratamento psicológico; não sabe se Ivanei está tomando algum tipo de medicação; a Elizandra comentava algumas vezes que cerca de metade do salário dela era destinado para colaborar com as despesas da casa, que ela morava com os pais; ela falava que faziam uma 'vaquinha' e pagavam as contas; pelo que ela comentava, o auxílio dela era necessário para a família; após o acidente, teve pouco contato com os pais de Elizandra, e não chegaram a comentar sobre questões financeiras; sabe que após o acidente os pais de Elizandra passaram a receber tratamento médico em decorrência da perda da filha; os ferimentos do Ivanei concentraram-se na face, no rosto, teve várias fraturas, perfuração de pulmão; costelas quebradas, braços; não lembra de outros; não ouviu a Elizandra dizer que era indispensável a colaboração dela era indispensável para o sustento da família; a convivência com os pais de Elizandra mudou muito pouco após o

acidente, ou seja, não tinha contato; soube pelos superiores do trabalho que a mãe da Elizandra 'estava no fundo do poço'; era o que eles comentavam, sendo que o jornal inclusive deu um apoio à família; conversou com Ivanei após o acidente, mas não tem intimidade com ele; conversaram sobre as lesões, pois estiveram no mesmo quarto após o acidente; já encaminhou 'a papelada' para entrar com ação judicial contra o autor dos fatos; as contas que a Elizandra pagava eram das coisas que ela ajudava na casa e também dos gastos particulares dela; não chegou a ver as contas que Elizandra pagava; ouviu falar acerca da colaboração de Elizandra com as despesas da casa nas conversas que mantinham entre colegas no ambiente da redação do jornal; pelo que sabe, os pais de Elizandra possuem a casa e uma lojinha; eles são uma família modesta no que diz respeito à situação financeira; não sabe o grau de instrução dos pais; sabe que a mãe de Elizandra possuía uma lojinha e o pai dela trabalhava em uma loja de tratores; pode ser que seja como mecânico, mas não sabe certo o que é; sabe que é trabalhador braçal; estava junto com Elizandra no dia dos fatos; inclusive tentou puxá-la na hora do acidente, mas não conseguiu; foram para o local após o primeiro acidente, para fazer a cobertura jornalística; tiveram acesso muito fácil ao local dos fatos; sempre tem acesso fácil, pelo fato de serem jornalistas; quando o caminhão conduzido por Rosinei atingiu o local do primeiro acidente, Elizandra estava bem no local onde ocorreu o impacto do caminhão; em relação ao Ivanei, que era bombeiro voluntário, não sabe dizer se o tratamento dele foi feito particular ou pelo SUS; foi a Elizandra quem chamou o depoente para ir até o local dos fatos, mas deduz que ela, por sua vez, havia sido chamada pelo local; já sabiam que era um acidente de grande vulto; o fluxo do trânsito foi indo normal até que em certo ponto parou; após isso, libou o pisca alerta do veículo e foi conduzindo na contra-mão até o local do acidente, parando cerca de 10 metros do local; demorou cerca de meia hora, entre o contato de Elizandra e a chegada no local do acidente; no caminho, encontrou apenas um policial quando estava chegando no local do acidente; ele estava no acostamento, mas não estava sinalizando nada; a fila de veículos era longa até o local do acidente; pela quantidade de veículos parados, era presumível que havia alguma coisa à frente, mas não havia policiamento; em qualquer tipo de acidente, sempre se preocupam com a própria segurança; a fila de veículos formou-se sobre a pista de rolamento, não no acostamento; eventualmente havia algum veículo no acostamento; nenhum veículo fez sinal para que encostassem; havia muitos curiosos descendo dos veículos, conversando entre si, caminhando até o local do acidente; não conhecia Elizandra na época da faculdade; sabe que ela fez a faculdade em Chapecó; Elizandra ficava durante a semana em Chapecó e nos finais de semana voltava para São Miguel do Oeste; não sabe se ela trabalhava durante o período da faculdade; ela comentou uma vez que queria retribuir aos pais o esforço que haviam feito para pagar a faculdade; Elizandra freqüentava um curso de pós-graduação no Paraná; não lembra certo como ela se deslocava até lá; ela própria custeava as despesas da pós-graduação, com a parte do salário que ficava com ela; ela tinha uma vida social normal; poucas vezes ela freqüentava locais públicos, como festas; na época do acidente, a família de Elizandra não tinha veículo; por um tempo, a empresa que trabalhavam prestou algum auxílio à família de Elizandra; também prestaram auxílio para o depoente, que ficou 7 meses afastado do trabalho; custeavam cirurgias, transportes, tratamento, etc.; não tem certeza sobre que tipo de auxílio a empresa prestava à família de Elizandra; a chegada até o local do acidente era livre, 'chegava quem queria'; já constituiu advogado para entrar com ação; o nome dele é Ari Borba Fernandes.

Depoimento da testemunha CELSO DE ROSS (autos 2009.72.10.001487-0 - transcrição não literal):

Esteve presente no local do acidente; deslocou-se a partir de São Miguel do Oeste; havia uma fila de carros parados, com no mínimo dois quilômetros a partir do acidente; confirma o depoimento prestado na investigação policial, no sentido de que havia sinalização antes do final da fila; havia galhos de árvores no asfalto e os policiais estavam colocando os cones; mais próximo do local do acidente não havia sinalização; tinha os bombeiros, mas já estavam acabando o serviço; não lembra a que horas deslocou-se para o local do acidente; quando chegou ao local do acidente, já estava cheio de gente, muitos curiosos; havia muita gente

deslocando-se pelo acostamento próximo ao local do acidente; quando chegou no local já havia quase terminado tudo, não sabe dizer se as pessoas atrapalhavam o serviços dos bombeiros, do SAMU.

Depoimento pessoal de CLÉBER PERTUSSATI (autos 2009.72.10.001487-0 - transcrição não literal):

Trabalha como socorrista do SAMU há 5 anos; já havia participado de um evento como aquele, mas não nas mesmas proporções; foi chamado para comparecer ao local após o primeiro acidente, por volta de 19h30min; demorou cerca de 15 minutos para chegar ao local; no trajeto, não passaram por barreira; o trânsito estava livre; havia bastante ambulâncias, polícia militar, bombeiros, SAMU; havia muitas pessoas; na ocasião do segundo acidente, estava auxiliando no socorro das últimas vítimas; apenas ouviu gritos de desespero e gritou para o colega pular para baixo do barranco; daí não sentiu mais nada, pois desmaiou; pelo relato que ouviu, foi atingido pelo caminhão dos bombeiros; sofreu várias fraturas (costela, clavícula) e diversas escoriações; ficou 90 dias afastado; recebeu benefício do INSS no período; tomou bastante medicação; 90% era custeado particular; fez tratamento com psicólogo; continua tomando medicamentos antidepressivos e também para a dor; tem comprovação dos medicamentos que toma; além dos medicamentos, teve despesa com fisioterapia, especialista de ombro; não possui plano de saúde; seu vínculo com o SAMU é como técnico socorrista; o valor das despesas referidas na petição inicial são do tratamento médico e psicológico; quando se dirigiu ao local do acidente, estava em uma viatura oficial, com giroflex; outras pessoas que também iam prestar socorro também passavam normalmente; os veículos particulares paravam por livre e espontânea vontade; não havia ninguém parando os veículos; no local do acidente, além dos socorristas (bombeiros e SAMU) havia particulares em excesso querendo auxiliar; de certa forma, essas pessoas atrapalhavam os trabalhos; o SAMU é um órgão que envolve as esferas federal, estadual e municipal; não haverá ressarcimento pelo SAMU relativamente às despesas efetuadas.

Depoimento da testemunha CRISTIANO PEDOTT (autos 2008.72.10.000985-7 - transcrição não literal):

Era colega de trabalho de Lauri e Ivanei; no dia do acidente, depoente dirigiu-se ao local; estava na escala de serviço; por para o primeiro acidente; foi chamado por volta de 19 horas; estava no segundo carro de socorro que chegou ao local; levou aproximadamente uns 10 ou 15 minutos para chegar ao local; já havia fila de veículos formada no caminho; era uma fila longa; não sabe especificar quantos metros tinha a fila; havia carros estacionados, mas não sabe quantos; conseguiu chegar tranquilo até o local do acidente; não havia carros de polícia sinalizando, impedindo a passagem; quando chegou ao local, havia uma viatura de socorro; não lembra de ter visto viatura da polícia militar ou da policial rodoviária federal; posteriormente presenciou a presença de policiais rodoviários federais, mas não sabe informar a que horas eles chegaram; no momento do segundo acidente, estava no acostamento da pista, próximo ao guard-rail que estava sendo retirado; após o segundo acidente, socorreu o Lauri, ele estava bem confuso e com uma fratura no lado esquerdo; ele foi levado até a ambulância por populares; depoente voltou para socorrer outras vítimas; conhecia Lauri e Ivanei como colegas de trabalho; lembra que numa outra ocorrência de grande vulto mais recente estava de serviço e foi acionado para o atendimento, ocasião em que fez contato telefônico com Lauri para ver se ele tinha condições de ir auxiliar, sendo que na ocasião o Lauri ficou mudou ao telefone, provavelmente recordando-se do acidente de 09.10.2007, e depois de um tempo disse que iria ao quartel, para que não ficasse sem ninguém lá; não foi auxiliar nessa ocasião; quanto a Ivanei, pelo que percebe a princípio ele está bem, mas como já tirou plantões com ele em Guaraciaba, percebe que no aspecto emocional ele não está totalmente bem; nesse acidente mais recente, a rodovia foi trancada no trevo de São Miguel do Oeste, passavam apenas viaturas oficiais dos bombeiros e da PM; não recorda o número exato de policiais no local do

acidente, mas havia policiais rodoviários federais dentro da área de isolamento; havia alguns com prancheta na mão, mas não sabe exatamente o que eles estavam fazendo; confirma que na ocasião do acidente não havia nenhum veículo da polícia trancando o trânsito de veículos; não observou a condição da pista no local do acidente; nesse acidente mais recente, quando fez contato com Lauri, percebeu insegurança, medo; ele provavelmente deve ter lembrado do outro acidente, pois foi informado que seria um acidente parecido ou pior do que aquele no qual ele havia se envolvido; trabalhou com Ivanei no estágio dos bombeiros voluntários em São Miguel do Oeste; nas ocorrências, os bombeiros voluntários fazem as mesmas atividades de um bombeiro militar, pois eles são treinados para isso; há casos de pessoas que se apresentam para atuar como bombeiros voluntários e não são admitidas, não são aprovados no curso; não recorda a data, mas acredita que Ivanei era da primeira turma de bombeiros voluntários de Guaraciaba; os bombeiros voluntários são muito importantes para a corporação, pois o efetivo de bombeiros militares é reduzido; provavelmente os bombeiros são chamados por primeiro para um local do acidente, principalmente se há pessoas feridas; não recorda a sinalização da estrada no local do acidente; Lauri está exercendo a profissão de bombeiro ainda, mas está 'mais recuado' para atender as ocorrências; não está afastado; ele comenta que vai consultar, provavelmente com psicóloga; Ivanei está trabalhando também atualmente; de dentro da ambulância na qual se deslocou, tinha boa visibilidade da pista, pois estava no banco do caroneiro; havia bastante curiosos pela pista, menos na área de isolamento (fita zebra); quando ocorreu o segundo acidente, apenas recorda muito barulho e faíscas; não lembra de ter escutado buzina; tinha bastante barulho do equipamento que estava cortando o 'guard-rail'; depoente é soldado dos bombeiros, subordinado ao Lauri; recebeu treinamento em período diferente do Lauri; ambos receberam treinamento; depoente tem 7 anos de bombeiro; é bem menos tempo que o Lauri; não foi solicitado o auxílio de civis para o socorro; em relação ao último episódio no qual Lauri 'recusou-se' a participar do socorro, afirma que, na volta da ocorrência, falou com Lauri e este haveria dito que lembrou do outro acidente e decidiu que não iria ajudar na ocorrência; não recorda de ter havido apoio psicológico individual aos bombeiros após o acidente; houve uma sessão em grupo uma única vez; não sabe quem foi que forneceu esse apoio nessa ocasião; se precisa de apoio psicológico precisa pagar; pela corporação, foi colocado à disposição uma única vez, em uma sessão em conjunto; a fila de carros na rodovia era no acostamento; estavam fora da pista; na pista que circulava, não via tráfego de carros civis, pois todos estavam no acostamento; a distância para o posto da PRF mais próximo é de aproximadamente 40 km; o último acidente, mais recente, foi 'mais para cima', não sabe informar quantos quilômetros do trevo de São Miguel do Oeste.

Depoimento da testemunha FERNANDO SEGALIN (autos 2008.72.10.000985-7 - transcrição não literal):

Trabalho junto com Lauri Silvestre Kunz; estava presente no dia do evento no local do acidente; foi a serviço, como bombeiro civil profissional; chegou ao local por volta de 19h30min; foi chamado por volta de 19h10min; demorou cerca de 20 min para chegar ao local; saiu de Guaraciaba; de Guaraciaba até o trevo o trânsito estava tranquilo; do trevo de São Miguel do Oeste a pista também estava livre, mas chegando ao local já havia fila de veículos; havia uma viatura da polícia militar com giroflex ligado no final da fila; passaram sem precisar pedir autorização; no local do acidente, as viaturas estavam um pouco afastadas, mesmo porque não é possível chegar bem próximo do local; havia bastante pessoas voluntárias que se prontificaram a ajudar; quando o caminhão atingiu o local do acidente, estava junto com uma pessoa que faleceu, de nome Françosi; o Lauri estava um pouco mais para cima; não chegou a sofrer lesões; viu o Lauri depois quando alguém o trouxe para cima; ajudou a carregá-lo e foi junto com ele na ambulância para o hospital; após o acidente, teve contato com Lauri no serviço; o Lauri saía bastante do serviço; dizia que tinha consulta médica; ainda atualmente, por vezes, o Lauri falta ao serviço sob a justificativa de que tem consulta médica; não sabe se o Lauri fez atendimento a alguma ocorrência da mesma natureza posteriormente; quando desceu para o local do acidente, o trevo de São Miguel do Oeste não estava fechado; o número de pessoas no local do acidente aumentava, pois as pessoas que estavam com veículos parados na fila desciam de seus carros e desciam a pé até o local do acidente; quando

chegaram ao local do acidente, já estavam no local bombeiros e policiais militares; como desceu imediatamente a ribanceira para socorrer as pessoas do ônibus, não lembra exatamente quem estava lá na ocasião, mas lembra que tinha policiais rodoviários federais também; lembra que chegou a ver policiais rodoviários federais; era um ou dois; estava um pouco escuro já; eles estavam em cima do barranco, com uma prancheta na mão, provavelmente coletando dados; no local do acidente, a pista estava bloqueada; quando chegam ao local do acidente, sempre tentam aproximar ao máximo; no acidente mais recente que ocorreu, o trevo de São Miguel do Oeste estava fechado; isso evita o aglomeramento de pessoas no local do acidente; o Lauri não é a mesma pessoa de antes do acidente; o lado emocional dele é completamente diferente; é uma pessoa bem mais acanhado, mais retraído; não é mais a mesma pessoa espontânea; conhece o Ivanei Pelegrini, pois trabalham junto; ele é bombeiro voluntário; tem contato com ele quando ele vai tirar serviço como bombeiro voluntário; no dia do acidente, ele estava escalado de plantão, para trabalhar naquela noite; o Ivanei foi com o depoente até o local do acidente, na mesma ambulância; foi o depoente quem auxiliou o Ivanei a entrar na ambulância; ele tinha fraturas ou ao menos um grande corte no braço direito; o rosto estava totalmente desfigurado; estava inconsciente, com suspeita de hemorragia interna; o estado geral dele era 'bem feio mesmo'; ele ficou afastado do trabalho, teve que fazer várias cirurgias para reconstituir o rosto; os bombeiros voluntários exercem as mesmas atividades de bombeiros militares; eles fazem o curso e ficam junto com os militares, auxiliando; estão sujeitos à mesma hierarquia do comando militar; na percepção do depoente, os bombeiros voluntários são importantes para a corporação; em Guaraciaba, por exemplo, trabalha-se no limite de pessoas, sendo que a ajuda dos voluntários somente vem a somar; a ajuda deles é muito importante; até então não havia qualquer tipo de seguro ou apoio para os voluntários; atualmente, em Guaraciaba, há um seguro; não sabe dizer se foi prestado um auxílio financeiro ao Ivanei para o seu tratamento por parte do Estado; com certeza, a profissão de bombeiros envolve risco de vida, isso é inerente à profissão; se é um risco maior do que nas outras profissões, isso depende de cada ocorrência; depoente gosta do que faz; foram tanto problemas físicos quanto psicológicos que determinaram o afastamento do Lauri do trabalho; ele teve fratura de clavícula e o psicológico dele muito deste que trabalham juntos; a extensão da fila no dia do acidente era de mais de um quilômetro, com certeza; havia isolamento no local do acidente, mas ainda assim havia várias pessoas; dentro do local de isolamento, havia principalmente militares, mas também outras pessoas que estavam ajudando, que não estavam fardados mas estavam ajudando; havia imprensa no local também, dentro do perímetro de isolamento; pelo que lembra algumas pessoas da imprensa foram atingidos, inclusive alguns morreram; depoente não chegou a tomar medicamentos para problemas psicológicos após o acidente, mas considera que ficou difícil atender a outras ocorrências da mesma natureza após o acidente em questão; tiveram por várias vezes apoio psicológico, mas foi difícil atender outros acidentes posteriormente, sempre iam, mas com 'um frio na barriga'; antes do acidente, o Lauri era bem participativo nas coisas que ele atuava no município; várias lideranças de clubes e tal, mas depois ele foi se afastando e o próprio jeito de ser ele não era mais tão espontâneo; foi ficando mais retraído e parecia que alguma coisa estava fazendo com que ele não se sentisse bem; ele mudou bastante e ficou bem mais retraído; em relação à sinalização da pista (placas e pintura de pista), não prestou atenção na ocasião do acidente; uma coisa que percebeu é que atualmente há bem mais 'tartaruga' no meio da pista, que antes não tinha.

Depoimento de LAURI SILVESTRE KUNZ (autos 2008.72.10.000985-7 - transcrição não literal):

Exerce a função de sargento dos bombeiros; exerce essa função desde 1999, são 11 anos; não havia participado de atendimento a uma ocorrência da magnitude daquele acidente; já havia participado de atendimentos a acidentes envolvendo no máximo 3 ou 4 vítimas, 3 ou 4 caminhões; no dia, houve a solicitação dos bombeiros de São Miguel do Oeste, que contatou os bombeiros de Guaraciaba, pela razão de que era um acidente com muitas vítimas, um ônibus, e os bombeiros de São Miguel não tinham capacidade para atender sozinho aquela ocorrência; foi acionado por volta das 19h00 ou 19h05min, 19h10min, não lembra bem; chegou ao local por volta de 19h30min, por aí; o trânsito até o local dos fatos, havia uma fila enorme de

caminhões do lado direito; passaram por uma viatura da polícia militar que estava com o giroflex ligado, afastado um pouco da fila; desceram na contra-mão, sem obstruções; quando chegaram 'lá embaixo', estacionaram a viatura próximo das equipes que estavam realizando o socorro; no local do acidente, estava isolado com fita zebra, havia viaturas com as luzes ligadas; a estrada estava trancada nos dois sentidos, as viaturas chegavam próximos e iam fazer o socorro a pé; depoente era o segundo na hierarquia dos bombeiros no local; havia o sub-tenente de Maravilha que era o primeiro; assim, estava auxiliando na coordenação dos trabalhos; no momento do segundo acidente, estava sendo cortado o 'guard-rail', para retirada do ônibus; depoente estava próximo ao acostamento; quando ocorreu o segundo acidente, não sabe exatamente o que aconteceu, foi jogado longe; caiu em meio a pedras e britas e com óleo diesel no corpo; acredita que sofreu uma pancada forte na queda; teve fratura de costelas e a parte lateral toda machucada; também teve fratura de clavícula; ficou de 30 a 40 dias afastado do trabalho; está fazendo ainda tratamento psicológico; toma medicação para depressão; o custo da medicação é de aproximadamente R\$ 30,00 a R\$ 40,00; teve que fazer fisioterapia para recuperação das lesões físicas; foi feito por meio do convênio Unimed que possuem na corporação; recebem treinamento para atender ocorrências, mas não para ocorrências desse vulto; caso não tivesse sido atingido, a ocorrência teria sido tranquila para os bombeiros, pois inclusive já tinham retirado as vítimas feridas e as vítimas de óbito; posteriormente ficou sabendo que havia mais, mas na ocasião vislumbravam apenas duas vítimas fatais ainda a serem retiradas dos veículos envolvidos no primeiro acidente, para o que era necessário um segundo caminhão guincho que iria movimentar os veículos; é bombeiro desde 1991; é sargento desde 1999; a média de acidentes diárias depende muito de cada local; atualmente a média de acidentes de trânsito é elevado; não tem noção, não tem como precisar quantos salvamentos já fez na vida; chegaram ao local já com o primeiro acidente 'em andamento', quem coordenava as providências necessárias era a central de São Miguel do Oeste; quanto à ajuda de civis, isso não é solicitado, mas devido à magnitude do acidente, que fugiu ao alcance dos bombeiros, como havia muitos voluntários e os bombeiros, não tendo estrutura suficiente, 'não foi dito que não' para quem se ofereceu a ajudar; depoente é bombeiro militar do Estado de Santa Catarina; é servidor público estadual; sabe que há riscos de vida na profissão de bombeiros; quando passa e é aprovado no concurso, assinou, assim como os outros, um termo de adesão, vários documentos de inclusão na vida pública; estava ciente de que a profissão envolvia riscos; resolveu atuar na área porque fez concurso e estava desempregado na época; acabou passando e passou a gostar da atividade; 'os bombeiros' é um órgão que está em primeiro lugar nas pesquisas; permanece trabalhando ainda como bombeiros, porque não tem outra condição; não recebe nenhum benefício em razão dessa ocorrência; havia muitas pessoas do local, que os bombeiros solicitavam que saíssem do local de isolamento; na ocasião do segundo acidente, já havia sido solicitado que as pessoas se retirasse do local; a maioria estava fora da fita de isolamento, mas havia, de um lado ou de outros, uma aglomeração enorme; algumas pessoas que havia sido solicitada a retirada do local do isolamento acabavam voltando, ou vinham outras, então sempre tinha alguém para atrapalhar; acredita que foram atingidas pessoas fora da fita de isolamento, mesmo porque o local isolado não era tão grande, não havia essa necessidade também; mas pelo tamanho que atingiu essa segunda carreta, ela atingiu as pessoas logo de um lado, que tinha um número considerável de pessoas, e atingiu logo do outro lado também; não sabe precisar se a maioria dos atingidos foi de curiosos; havia muitas pessoas dos veículos, aguardando a liberação da pista; confirma o que disse na investigação policial, em 17.10.2007, no sentido de que ouviu buzinas no momento do acidente, mas como estava aguardando o guincho e pensou que se tratava desse, acabou não dando muita atenção na hora; não tem como afirmar se as pessoas desembarcavam de seus veículos e se distribuíam pelo percurso da pista até o sítio do acidente, pois estava no local do acidente e a fila era grande, não tinha como visualizar; após o segundo acidente, foi levado ao hospital pela ambulância de Guaraciaba, que foi a única que sobrou inteira no local; reitera que continua na ativa; ficou afastado por problemas físicos, de 30 a 40 dias, na função de comandante; podendo atuar administrativamente, retornou e continuou a fazer fisioterapia, inclusive por questões financeiras (para não perder hora extra); retornou e continuou fazendo fisioterapia; é difícil mensurar quantas pessoas no local - curiosos - ajudavam efetivamente; no

momento ajudavam, mas depois, mesmo tentando colocá-las para fora do local de isolamento, 'volta e meia' vinha algum curioso querendo olhar; porém, o foco do trabalho no momento era o resgate das pessoas envolvidas no acidente; havia repórteres, fotógrafos e pessoas da imprensa; não viu se tais pessoas ficavam tentando se aproximar do acidente, tentando eventualmente buscar um melhor ângulo para fotografias.

Testemunha DEOCLIDE PANIZZON (autos 2008.72.10.001145-1 - transcrição não literal):

Estava no local do acidente ocorrido em outubro de 2007, na BR-282; não havia sinalização nenhuma; não viu faixas amarelas, porque não tinha; foram os primeiros a chegar no local do acidente; não havia ninguém, polícia militar, bombeiros ou polícia rodoviária; quem socorreu primeiro 'fomos nós'; na sequencia, chegaram os bombeiros; a polícia rodoviária tinha um depois, pelo que viram; acredita que, pelo movimento que tinha no local, um ou dois policiais rodoviários estavam lá; no retorno do local do acidente, não tinha policiais, não tinha ninguém, não tinha sinalização nenhuma; conhecia o José Alfredo Sauthier antes do acidente; moravam na mesma localidade, mas muito longe; ele estava no acidente; (obs.: nesse momento, a advogada pergunta: 'o que aconteceu com ele no acidente'; depoente responde: 'no momento do acidente, quando deu aquele ... aquele que nós tava barrados ali né na sinalização ... o ... ali, quando viu aquele negócio ali né o cara ficou mal e caiu e desmaiou ali ... até inclusive ele ajudou lá a socorrer primeiro o pessoal do ônibus lá'); ele estava no mesmo ônibus do depoente; quando chegaram lá, começaram a ajudar, o pessoal pediu para dar uma mão; pegaram as luvas de médico e começaram a ajudar; quem pediu para ajudar foram os bombeiros, das ambulâncias que estavam lá; não tinha ninguém para ajudar senão 'nós'; que eram só quatro ou cinco pessoas que estavam no local; depois do acidente, o ele (José Alfredo Sauthier) não ficou mais a mesma pessoa que era no dia não; ficou tudo 'depressionado'; falava as coisas a toa, ficou 'fora de mente'; não sabe se ele foi para o hospital no dia do acidente; depoente foi embora para casa, mesmo porque a família estava preocupada; mora na mesma comunidade do Sauthier; sobre as consequências do acidente, o que se comentava na comunidade é que estavam no local do acidente, socorrendo o pessoal do ônibus; e veio a carreta e atropelou todo mundo; com relação ao Sauthier havia comentários de que ele iria ficar louco; não sabe se ele foi aposentado após o acidente; a polícia rodoviária demorou tempo para chegar; calcula que de 20 minutos para mais tempo; não sabe quem chegou primeiro, se foi a polícia militar ou a rodoviária; estavam socorrendo e lembra que depois só viu os carros da polícia ali; a visibilidade da noite 'era bonito', mas depois que deu o acidente da carreta via-se só fumaça e ferro; o que tinha derramado na pista era água e açúcar, mais do que isso não tinha nada; o José não tinha problema de saúde antes do acidente; não sabe se ele tinha depressão; não sabe se ele chegou a se machucar no acidente; ele se queixava, mas não foi atingido; ele era agricultor, e ainda é; depoente estava se deslocando de Chapecó para casa; foram os primeiros a chegar no local; estavam em um ônibus que parou logo após o primeiro acidente; daí desembarcaram e já viram que veio uma pessoa falando que tinha dado um acidente com um ônibus de São José do Cedro; o José Alfredo Sauthier estava no mesmo ônibus do depoente; ele foi ajudar a retirar as pessoas do outro ônibus; ajudaram a retirar os corpos; ele passou mal após o segundo acidente; não sabe dizer onde estava a D. Hilária nesse momento; ela estava viajando junto; todos se machucaram, caíram um por cima do outro, pularam fora da proteção da ponte; depoente perdeu os óculos e machucou o joelho; depoente é agricultor; Alfredo e Hilária também são agricultores; eles não trabalham mais; quem faz as atividades na agricultura é um diarista que tem às vezes; o filho também faz, que ele mora em casa ainda; eles participavam dos eventos da comunidade; ainda hoje participam, mas é uma pessoa meio quieta, não são mais os mesmos daquela vez; sempre com muito medo; ouviu dizer que seguidamente Alfredo tinha que ir para o médico, fazer tratamento; quando do primeiro acidente, depoente estava ajudando no socorro das vítimas; estava uma hora ou mais já até quando deu o segundo acidente; a fila de carros parados 'era longe', mas não dava para ver a distância; depois do primeiro acidente, não passava ninguém no local; depois do segundo também não; a cor dos fardamentos da polícia militar e da polícia rodoviária federal são quase iguais; consegui distinguir por causa do chapéu; conhece o autor há quase 40 anos; moram na

mesma comunidade, mas longe um do outro; ele era uma pessoa que conversava muito, contava muitas piadas; ele deixou de fazer as festas como era de costume; a afirmação de que o autor 'vai ficar louco' é o que o pessoal fala; depoente não viu médico dizer isso; as pessoas se conhecem na comunidade, e dizem que ele não é mais o mesmo; depois que deu o acidente, ficou tudo trancado; era difícil chegar ao local depois do acidente; acredita que no naquele momento não teve tempo de analisar 100% se tinha a pista correta; podia até ter sinalização, mas estava muito apagada; que 'tinha zero não pode dizer, mas que não tava boa não tava'.

Depoimento da testemunha PEDRO SPINELLI (autos 2008.72.10.001145-1 - transcrição não literal):

É conhecido de José Alfredo Sauthier e Hilária Sauthier; estava no local do acidente; estava no mesmo ônibus que José Alfredo Sauthier, mas um pouco separados; não lembra quem mais estava, era uma turma; a D. Hilária também estava no mesmo ônibus; o Deoclides também; a Hilária estava junto no ônibus, mas depoente não sabe se ela estava prestando socorro; sabe que o José estava; tinha bastante pessoal que estava prestando socorro; os bombeiros chamaram para auxiliar no socorro; quem podia descer ajudava; não sabe dizer se as pessoas que estavam lá atrapalhavam no socorro; o José Alfredo se machucou; depoente inclusive ajudou a socorrê-lo e colocá-lo de volta no ônibus; ele foi levado posteriormente ao hospital de Guaraciaba; não sabe se a D. Hilária se machucou.

Antes de discorrer sobre as conclusões pertinentes à prova testemunhal produzida acerca dos fatos relatados na petição inicial, é preciso relembrar que os acidentes em discussão nos presentes autos foram de elevada magnitude, tanto no que diz respeito às vítimas que deles resultaram quanto nos danos ocasionados. Diversas pessoas foram atingidas, direta ou indiretamente, pelos efeitos dos sinistros. É até difícil encontrar, na cidade de São Miguel do Oeste ou mesmo nas cidades vizinhas, todas elas de pequeno porte, alguém que não tenha um parente ou conhecido atingido pelas consequências dos acidentes ocorridos em 09.10.2007 nas proximidades do KM 630,2 da BR-282, principalmente em razão do segundo acidente, que vitimou muitos profissionais que atuavam no resgate dos mortos e feridos no primeiro acidente, especialmente socorristas do SAMU, bombeiros militares e comunitários, policiais, etc., além de diversas pessoas da comunidade local.

A morte de dezenas de pessoas comoveu toda a população do oeste catarinense e houve - e ainda há - muita passionalidade em grande parte do que se comentou e publicou acerca dos acidentes. De fato, como é comum em casos tais, muitas conclusões precipitadas foram divulgadas nos diversos meios de comunicação, especialmente acerca dos supostos 'culpados' pela tragédia.

Nesse sentido, observa-se que diversas testemunhas ouvidas tem, de alguma forma, envolvimento emocional com os fatos investigados.

Percebe-se, assim, da análise dos depoimentos testemunhais colhidos, algumas divergências entre as afirmações das testemunhas que, coincidentemente ou não, estão diretamente relacionadas com os interesses da parte que as arrolaram.

Não obstante, analisando detidamente todos os depoimentos testemunhas colhidos, algumas conclusões acerca das circunstâncias do acidente parecem ser inquestionáveis.

A primeira delas é que havia enorme fila de veículos parados, em ambos os sentidos de direção, a partir do local do primeiro acidente ocorrido nas proximidades do KM 630,2 da rodovia BR-282, no dia 09.10.2007. Dita fila de veículos seguramente ultrapassava 1 quilômetro de extensão em cada um dos sentidos de direção, possivelmente até com mais de 2 quilômetros (anote-se que o tamanho da fila variava conforme a testemunha, o que é natural, tendo em vista

a diversidade de horário que cada qual chegou ao local do acidente), o que significa dizer que havia, certamente, centenas de veículos parados em cada sentido de direção. Com a formação da fila de veículos, apenas uma das faixas da pista de rolamento estava liberada para o trânsito dos veículos que necessitassem chegar até o local do acidente (veículos de resgate, viaturas policiais, veículos de funerária, etc.).

Também não é ponto duvidoso que a fila de veículos era visível a uma distância considerável, mesmo porque a maioria dos veículos permanecia com o 'pisca-alerta' acionado ou mesmo os faróis ligados.

É unânime, outrossim, nas afirmações das testemunhas ouvidas em juízo, que havia intenso movimento de ambulâncias, veículos de resgate e veículos de funerária, entre outros veículos envolvidos nas operações de resgate.

Havia uma aglomeração de pessoas, talvez centenas, nas proximidades do local do primeiro acidente, bem como um grande movimento de pessoas ao longo do acostamento da rodovia, algumas se dirigindo a pé até o local do acidente, outras apenas aguardando ao lado de seus veículos a liberação do tráfego.

Os primeiros a chegarem ao local do acidente, após os veículos de particulares que já estavam em trânsito naquele trecho de rodovia, foram os veículos dos bombeiros e da polícia militar, ambos de São Miguel do Oeste. Aliás, também é ponto comum nos depoimentos testemunhais a afirmação de que, normalmente, inclusive nos acidentes ocorridos em rodovias federais da região (sujeitas à fiscalização da Polícia Rodoviária Federal) é a Polícia Militar quem primeiro chega ao local dos acidentes.

Os acidentes ocorreram em trecho de serra da rodovia BR-282 (Serra do Rio das Antas, no município de Descanso/SC), que se inicia logo após o trevo desta cidade de São Miguel do Oeste/SC, para quem toma a direção da cidade de Maravilha/SC. O local específico dos acidentes dista pouco mais de 14 quilômetros do trevo de São Miguel do Oeste/SC e é caracterizado por se tratar de uma seqüência de curvas em declive.

Não havia bloqueio do trânsito no trevo da cidade de São Miguel do Oeste/SC antes do segundo acidente, providênci que foi imediatamente tomada após a ocorrência deste e, aparentemente, tornou-se procedimento padrão em acidentes de maior vulto ocorridos naquele trecho de serra, como se pode verificar em outro gravíssimo acidente ocorrido em 05.03.2011 em local próximo daqueles relatados na petição inicial.

Feitas algumas considerações acerca dos pontos convergentes nos depoimentos testemunhais, passo agora a relatar algumas informações em relação às quais há um aparente conflito.

A primeira delas diz respeito à existência ou não de sinalização acerca da interrupção do fluxo do trânsito no trecho do acidente, de modo que os motoristas fossem prévia e tempestivamente avisados da impossibilidade de seguir viagem e da necessidade de parar os veículos.

Há diversas testemunhas que afirmaram que, ao se dirigir até o local do acidente, não vislumbraram nenhuma sinalização antes do final da fila de veículos e que inclusive passaram pela fila de veículos, chegando ao sítio do acidente, sem que em nenhum momento tenham sido abordados. Nesse sentido, inclusive, o depoimento pessoal do próprio réu Rosinei Ferrari, condutor do veículo causador do segundo acidente, que afirmou que apenas reduziu a velocidade quando percebeu o trânsito de ambulâncias em sentido contrário e vislumbrou o final da fila de veículos.

A testemunha Paulo Roberto Foquezato afirmou, como se vê da transcrição acima, que foi na primeira viatura de bombeiros que chegou ao local do acidente, sendo que no caminho não havia ninguém sinalizando, apenas os veículos de particulares já parados no local. Relatou que retornou uma vez na ambulância para acompanhar feridos até o hospital, sendo que no retorno ao local do acidente tampouco viu alguma viatura sinalizando a rodovia.

As testemunhas Maria Panazzolo Barp, Jacinta Inês Welter e Cristiano Pedot, bombeiros, igualmente afirmaram que no caminho até o local do acidente não vislumbraram viaturas sinalizando para diminuir a velocidade, assim como o socorrista do SAMU Cleber Pertussatti.

Em relação aos depoimentos das pessoas acima, é de se registrar que, na condição de bombeiros ou socorristas, integraram os primeiros grupos a chegar ao local, momento em que ainda se começava a organizar os trabalhos de resgate e sinalização do local. Ademais, como se deslocaram em ambulâncias de bombeiros, é natural que não tenham sido abordados por eventual policial que estivesse parando os demais veículos. Também por conta dessa condição de bombeiros ou socorristas, é igualmente natural que estivessem mentalmente ocupados com o planejamento daquilo que seria feito assim que chegassem ao local do acidente, ou, no caso das viagens de retorno, com o atendimento aos feridos.

Já a testemunha Paulo Ricardo da Silva, profissional de imprensa que também se deslocou ao local do acidente, cujo depoimento deve ser tomado com cautela, tendo em vista o interesse no litígio evidenciado em suas declarações, afirmou que teria visto um policial no acostamento, mas que este não estaria sinalizando nada.

São mais consistentes, entretanto, os diversos depoimentos testemunhais colhidos em juízo que afirmam que havia uma viatura da polícia militar pouco antes do final da fila, com giroflex ligado e sinalizando para que os veículos reduzissem a velocidade. Nesse sentido, a propósito, o depoimento da testemunha Cilon da Rosa Eickhoff na carta precatória 043.11.000685-5, da Comarca de Mondai/SC, já transcrito acima. Repriso, abaixo, excerto do depoimento da referida testemunha acerca da circunstância em análise:

(...) a fila estava 'andando' bem devagar; havia ambulâncias subindo a serra na mão oposta; a polícia havia parado o depoente e informado do acidente, dizendo que por volta das 22 horas a pista seria liberada; o depoente viu pelo retrovisor que o veículo de Rosinei também foi parado pela polícia.

Perguntas da parte autora: o depoente viu pelo retrovisor que o policial aparentava estar conversando com Rosinei;

(...)

Ainda, o Policial Militar Nilo Luiz Menegais, ouvido em juízo, afirmou categoricamente que 'estava com minha viatura sobre a pista, em sentido contrário de São Miguel à Maravilha, giroflex ligado, meia luz ligada, alerta ligado e colete e lanterna refletível, já se fazia anoitecer no momento', sendo que, conforme registrou também em seu depoimento, fazia isto com a finalidade de orientar os veículos a pararem ao final da fila.

A existência da viatura ao final da fila de veículos é confirmada de forma categórica em vários depoimentos colhidos, como são os casos das testemunhas Gilmar José Vidori, Ilineu Lazarotto Júnior, Vilmar dos Santos, Velsi Marques, Jonas Tadeu Wartha, Gustavo Gonçalves, Adelar Kamphorst, Luiz Osório Graniel Ferraz, José Ademo Rosa da Silva, Celso de Ross, Fernando Segalin, Lauri Silvestre Kunz, todos com depoimentos transcritos acima.

Nesse contexto, entendo que é mais consistente e robusta a prova de que efetivamente havia uma viatura da Polícia Militar de São Miguel do Oeste, conduzida pelo policial militar Nilo Luiz Menegais, sinalizando pouco antes do final da fila de veículos, a fim de que os motoristas que fossem chegando ao local parassem seus veículos ao final da fila.

Ademais, há várias afirmações ainda no sentido de que, além da sinalização do policial acima referido, havia a colocação de cones ao longo da rodovia, no centro da pista de rolamento, bem como galhos de árvores lançados à beira da pista de rolamento, inclusive pelos demais motoristas, tudo com o objetivo de alertar os veículos que fossem chegando acerca da existência de um bloqueio à frente.

Embora a colocação de galhos na pista de rolamento não esteja formalmente prevista na legislação pertinente como um procedimento padrão para sinalização de acidentes ou obstruções em rodovias, trata-se de prática muito comum e disseminada entre os motoristas, sendo de conhecimento geral que se trata de um meio informal de invocar a atenção para eventuais obstáculos no trecho. Qualquer motorista, por mais inexperiente que seja, interpreta a existência de galhos espalhados ao longo da pista de rolamento como uma advertência para possíveis problemas no trecho.

Enfim, a prova produzida nos autos evidencia que havia sim sinalização na rodovia acerca da necessidade de redução da velocidade e bem assim de que o trânsito estava interrompido. Aliás, tanto é assim que o réu Rosinei Ferrari efetivamente reduziu a velocidade de seu caminhão, chegando quase a pará-lo, conforme demonstra a análise do tacógrafo do veículo no Laudo Pericial nº 148/2007, cujas conclusões já foram transcritas acima, bem como o depoimento da testemunha Cilon da Rosa Eickhoff, igualmente já transcrito acima. O próprio Rosinei Ferrari confirmou em seu depoimento pessoal que percebeu a existência da fila de veículos e que tencionava parar ao final dela.

A parada completa do caminhão e semi-reboque conduzidos pelo réu Rosinei Ferrari ao final da fila de veículos somente não se efetivou, conforme já demonstrado acima, pela total ineficiência do sistema de freios de seu conjunto veicular, conjugada com a declividade da pista de rolamento naquele ponto e o peso da carga.

Não há, pois, como responsabilizar a União pelo acidente ocasionado pelo caminhão conduzido pelo réu Rosinei Ferrari sob o argumento da falta de sinalização da rodovia acerca do acidente.

O fato de a sinalização estar sendo feita pela Polícia Militar de Santa Catarina tampouco serve de fundamento para caracterizar a responsabilidade da União. De fato, inicialmente, cabe consignar que, quanto a fiscalização das rodovias federais seja, de fato, atribuição da Polícia Rodoviária Federal, não há qualquer óbice para que tal tarefa seja desempenhada pela Polícia Militar, notadamente quando aquela estiver momentaneamente impossibilitada de fazê-lo.

Ademais, o acidente que provocou a interdição do tráfego de veículos na ocasião foi de uma magnitude extraordinária, que demandou a conjugação de esforços de diversos órgãos, como Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Bombeiros, SAMU, etc., tendo sido, inclusive, convocados profissionais que não estavam de serviço naquela ocasião, entre eles alguns policiais rodoviários federais. Registre-se que até mesmo o Exército Brasileiro, que conta com um quartel da cidade de São Miguel do Oeste, foi chamado a auxiliar nos trabalhos, especialmente após o segundo acidente.

É natural que em situações de excepcionalidade como essa haja um auxílio mútuo entre as forças públicas presentes no local, com eventual assunção de tarefas não inicialmente inseridas na específica atribuição de cada um dos órgãos envolvidos. Note-se que os esforços estavam concentrados no socorro às vítimas do primeiro acidente, havendo relatos inclusive de que policiais militares e policiais rodoviários federais auxiliavam os bombeiros e socorristas do SAMU no resgate das vítimas.

A propósito, cabe destacar também que após o primeiro acidente e até a chegada do primeiro caminhão guincho a rodovia estava completamente bloqueada pelos próprios veículos nele envolvidos, de modo que ficou impedida inclusive a passagem da viatura da Polícia Rodoviária Federal para o outro lado da rodovia, ou seja, para o trecho entre o local do acidente e o trevo de São Miguel do Oeste (registro que o posto da Polícia Rodoviária Federal mais próximo situa-se no outro sentido da rodovia, próximo à cidade de Maravilha/SC), o que levou a Polícia Militar a assumir o controle do tráfego de veículos no lado da rodovia (sentido São Miguel do Oeste/SC - local do acidente), além do fato de terem sido os policiais militares os primeiros a chegar ao local do acidente. Ainda, os policiais rodoviários federais ouvidos em juízo relataram que, durante o atendimento ao acidente, mantiveram contato constante com os policiais militares presentes no local, tomando ciência de que havia uma viatura sinalizando o trânsito no final da fila de veículos, o que permitiu àqueles concentrar os esforços no local do acidente, tanto para o resgate das vítimas e remoção dos veículos envolvidos quanto para os necessários procedimentos de documentação da ocorrência.

É verdade que o efetivo de policiais rodoviários federais em serviço no posto da Polícia Rodoviária Federal de Maravilha/SC (que tem atribuições de fiscalização no segmento de rodovia em que ocorreu o acidente relatado na petição inicial) é inferior àquele que seria ideal para um melhor atendimento às ocorrências. Todavia, volto a frisar que o acidente relatado na petição inicial foi de excepcional magnitude, mesmo para o trecho onde ocorreu o acidente, no qual é relativamente comum a ocorrência de acidentes em função das características topográficas e climáticas. A dispensa do valoroso auxílio prestado pela Polícia Militar na ocasião somente seria possível caso a Polícia Rodoviária Federal dispusesse de um efetivo muito superior àquele que seria necessário para as suas operações de rotina, o que tampouco se pode exigir da União, já que, então, estaria configurada uma situação de desperdício de recursos.

Nada de irregular, portanto, se pode vislumbrar do fato de o controle do tráfego de veículos estar sendo feito, naquela ocasião, pela Polícia Militar, sendo certo, entretanto, que, caso a ficasse comprovado que a sinalização era insuficiente, a responsabilidade por tal falta não seria da Polícia Militar, mas da Polícia Rodoviária Federal, nos termos do § 1º do art. 90 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503/97).

De todo modo, ainda que se cogitasse de eventual conduta omissiva da Polícia Rodoviária Federal no presente caso, o fato é que não haveria relação de nexo causal de tal conduta omissiva com a ocorrência do acidente.

Com efeito, conforme já amplamente evidenciado acima, o réu Rosinei Ferrari, no momento em que se aproximava do local do primeiro acidente, estava ciente de que havia uma interrupção no tráfego de veículos à sua frente (seja porque foi advertido pelo policial militar que fazia a sinalização da rodovia, seja porque viu cones e galhos espalhados pela pista, seja porque foi advertido pelos veículos, notadamente ambulâncias, que trafegavam em sentido contrário e lhe faziam sinais de luz) e, inclusive reduziu a velocidade de seu caminhão com a finalidade de parar ao final da fila de veículos, transitando em velocidade abaixo de 10 km/h por alguns instantes, chegando a quase parar efetivamente o veículo, somente não conseguindo fazê-lo por conta de um colapso no sistema de freios do conjunto veicular que conduzia.

A propósito, daí se extrai uma explicação intuitiva e óbvia para o policial militar que fazia a sinalização da rodovia ao final da fila de veículos não ter percebido a manobra realizada por Rosinei Ferrari: considerando que o referido policial desempenhava sua tarefa um pouco à frente da fila de veículos, e considerando que o caminhão conduzido por Rosinei passou por ele em baixa velocidade, dando todos os indícios de que havia entendido a sinalização e pararia

atrás do último veículo, a atenção do policial voltou-se para o outro lado da rodovia, com a finalidade de sinalizar aos demais veículos que se aproximavam.

De outro norte, entendo que tampouco se vislumbra qualquer conduta omissiva da Polícia Rodoviária Federal no sentido de não ter disposto ao longo da rodovia, obstáculos físicos que impedissem a passagem de eventual veículo que não atendesse à ordem de parada. Em primeiro lugar, porque, tratando-se de uma situação de extraordinária magnitude, é evidente que os esforços se concentrariam no socorro às vítimas no local do acidente, notadamente porque, naquele momento, havia a informação de que o trânsito de veículos estava interrompido e controlado pela Polícia Militar (como efetivamente estava). Em segundo lugar, porque a colocação de algum obstáculo físico de porte tal que fosse suficiente para impedir a passagem de algum veículo que desobedecesse à ordem de parada causaria transtornos às operações de resgate, impedindo a passagem das ambulâncias e outros veículos oficiais. Em terceiro lugar, porque, fosse colocado um obstáculo dessa natureza, capaz de bloquear a passagem de um conjunto veicular pesando mais de 40 toneladas ladeira abaixo, o choque de tal veículo contra o obstáculo seria tão catastrófico quanto o acidente que ele efetivamente provocou.

Enfim, não se vislumbra, no presente caso, que a Polícia Rodoviária Federal tenha deixado de agir, que tenha agido com atraso ou com diligência inferior àquela que seria esperado, notadamente diante das circunstâncias excepcionais verificadas na ocasião.

Alega-se, outrossim, que supostas irregularidades na pista de rolamento poderiam ter contribuído para a ocorrência do acidente.

Quanto ao ponto, trago à colação o relato do perito do IGP/SC Luiz Almir Schreiner Maran, na folha 6 do Laudo 148/2007, acerca das condições da rodovia no local específico do acidente:

A pista de rolamento no local do segundo acidente é plana, em reta que se inicia acerca de 100 m (cem metros) além da curva com declive na direção São Miguel do Oeste a Maravilha, no sítio de queda dos veículos no primeiro acidente. O trecho que precede este ponto da rodovia a partir de São Miguel do Oeste, durante pouco mais de 14 km (quatorze quilômetros) a partir do trevo de entroncamento da BR-282 com a SC-386 (São Miguel do Oeste / Descanso) no Bairro Santa Rita, é constituído predominantemente de declives de variadas inclinações a partir de aproximadamente 4 km de distância do local do primeiro sinistro veicular, havendo também muitas curvas, sendo trecho no vale do Rio das Antas, próximo do local dos acidentes - o rio corre em terreno ao fundo no plano abaixo da ribanceira.

A rodovia tem boa sinalização no que se refere a placas ao longo da mesma e foi recentemente reformada, recebendo camada asfáltica nova. No trecho em questão, havia faixas centrais e laterais sobre a pista, havendo também acostamentos em ambos os lados da pista, com 2,5 m cada.

Ressalto que o relato acima foi realizado com base em verificação *in loco* no dia posterior aos acidentes.

Note-se que conforme relatado pelo perito acima referido, o local onde ocorreram os acidentes dista aproximadamente 14 km (catorze quilômetros) do trevo da cidade de São Miguel do Oeste. Conforme se vê das fls. 28/46 do Laudo Pericial nº 148/2007, partindo-se do trevo da cidade de São Miguel do Oeste, há um trecho inicial com retas e curvas não muito acentuadas. Todavia, a partir de aproximadamente 9 km (nove quilômetros) do trevo de São Miguel do Oeste inicia-se um trecho de longo e por vezes acentuado declive (note-se inclusive a existência de placa informativa desta circunstância - fl. 38 do laudo pericial). Em parte do trecho em questão, notadamente entre 10 e 13 km a partir do trevo de São Miguel do Oeste, não havia sinalização horizontal na pista de rolamento na época do acidente (muito provavelmente pelo

fato de aquele trecho estar em obras de recuperação e manutenção na época). Todavia, no trecho específico dos acidentes, havia sinalização horizontal e vertical, conforme se vê da fl. 43 do laudo antes referido, inclusive com sinalização de ultrapassagem proibida (faixa dupla contínua no centro da pista de rolamento).

Argumenta-se, ainda, que o alegado excesso de carga do veículo teria contribuído para a ocorrência do acidente.

Embora não tenha sido realizada pesagem do veículo após o acidente com a finalidade de comprovar a quantidade de carga transportada, tenho que se trata de fato incontrovertido nos autos, mesmo porque admitido pelo próprio réu e bem assim pelo representante legal da empresa Turatto & Turatto Ltda., que o veículo estava transportando um total de 30.000 kg de carga de açúcar, sendo que a capacidade prevista para o semi-reboque seria de 27.000 kg.

Não há dúvida, pois, que efetivamente havia um excesso de carga na ordem de 3.000 kg no conjunto veicular conduzido pelo réu Rosinei Ferrari, significando que o semi-reboque estava com aproximadamente 111,11% de sua capacidade de carga total.

É incontestável, até mesmo com base no sendo comum, que o excesso de carga de um veículo, mesmo quando não muito significativo, como no caso dos autos, tem relação direta com a eficiência do sistema de freios, já que provoca um desgaste anormal de seus componentes, notadamente quando o excesso de carga é rotineiro.

No caso dos autos, entretanto, ainda que comprovado o excesso de carga, não ficou devidamente evidenciado que tal circunstância tenha sido a causa determinante do acidente, visto que, diante do colapso no sistema de freios do caminhão, mesmo com o seu limite de carga respeitado não teria tido ele condições de parar normalmente na ocasião.

A esse respeito, trago novamente à colação trecho do depoimento judicial do perito Luiz Almir Schreiner Maran nos autos da Ação Ordinária n. 2008.72.10.000984-5:
(...)

JUIZ: *O excesso de carga constatado no veículo, aproximadamente 3 toneladas, pode ter contribuído de forma decisiva para a ocorrência do evento? Teria como precisar isso?*

PERITO: *O excesso de carga contribuiu para a ocorrência.*

JUIZ: *Contribuiu?*

PERITO: *Contribuiu.*

JUIZ: *E acaso não existisse esse excesso de carga, o senhor pode dizer se o evento poderia ter sido evitado ou não?*

PERITO: *Seria difícil de ser evitado naquelas circunstâncias, devido a outros problemas.*

JUIZ: *Quais?*

PERITO: *Principalmente problemas de freios do veículo.*

JUIZ: *Então, o problema de freio constatado no veículo seria mais grave do que o problema do excesso de peso?*

PERITO: *Essa correlação de gravidade, de ver as coisas, não pode ser mensurada nesse momento, teria que ser feito um novo cálculo para ver o que é mais grave, mas é muito grave a deficiência de freios.*

JUIZ: *Muito grave a deficiência de freios?*

PERITO: *Sim.*

JUIZ: *Com a palavra o procurador da parte autora.*

DRA. ANILSE: *Se, não existindo o excesso de carga, o acidente em si, ele causaria menos dano?*

PERITO: *Depende da dinâmica do acidente.*

DRA. ANILSE: Relacionando o excesso de carga com a falta de freio, o que o excesso de carga contribui na deficiência de freio?

PERITO: Quanto mais massa no veículo, mais exige dos freios.

DRA. ANILSE: Então, quanto mais pesado, mais se exige dos freios?

PERITO: Sim, principalmente na descida.

DRA. ANILSE: Na situação do acidente, se o excesso de carga exige mais, penaliza os freios? Fica mais deficiente a direção? Então o excesso de carga contribuiu pro acidente, o excesso da carga?

PERITO: O excesso de carga contribuiu para o acidente

DRA. ANILSE: Só isso.

JUIZ: Com a palavra o procurador da Clovan.

CLOVAN: Sem perguntas.

JUIZ: Pela Procuradoria Geral do Estado?

PROCURADORIA GERAL DO ESTADO: Não.

JUIZ: União?

UNIÃO: Excelência eu só queria esclarecer uma coisa, o caminhão tinha um excesso de carga e tinha uma deficiência no freio, mas existiria uma possibilidade de, apesar desses dois problemas, o caminhão ser parado totalmente ou isso era absolutamente inviável?

JUIZ: O senhor entendeu a pergunta?

PERITO: Não é bem clara a situação pra mim.

JUIZ: A senhora poderia repetir a pergunta, doutora?

UNIÃO: Sim. O caminhão, nas condições em que ele estava, ele teria como ser parado por completo pelo motorista?

PERITO: Nas condições em que ele estava e no local onde ele estava, nas circunstâncias em que ele se encontrava, ele... e com a carga, considerado o que já foi comentado, ele não tinha condição de parar totalmente o caminhão.

UNIÃO: Sem mais perguntas.

JUIZ: Itaú?

ITAÚ: Sem perguntas.

JUIZ: Rodocon?

RODOCON: Sem perguntas.

JUIZ: Encerrado o termo, nada mais. Ah desculpe Dr. Bruno. Pelo DNIT.

DR. BRUNO: Excelência, no laudo pericial, folha 124, o perito disse que não existe documentação suficiente pra dizer o peso, quantas toneladas tinha no caminhão, isso realmente procede? Não tinha comprovação de quantas toneladas tinha no caminhão?

PERITO: No momento de elaboração do primeiro laudo não havia, ainda, comprovação da carga, o que foi, posteriormente, sanado.

DR. BRUNO: Mais uma. O senhor disse nesse laudo acostado aos autos, folha 124, que o senhor faria a perícia levando em consideração 27 toneladas no caminhão e 30 toneladas no caminhão, ok?

PERITO: Como?

DR. BRUNO: O senhor, nesse laudo de folha 124, o senhor informou que faria perícia levando em consideração o caminhão com 27 toneladas e o caminhão com 30 toneladas, em carga, e o senhor no resultado da perícia colocou a aceleração média e o tempo de frenagem seriam os mesmos com 30 toneladas e com 27 toneladas, procede essa informação realmente?

PERITO: Eu tenho lembrança que foi considerado, no primeiro momento, que seria feito o cálculo com uma carga de 27 toneladas que seria admissível no máximo, e com 30 toneladas, seriam essas 3 toneladas de excesso, mas era de acordo com as informações que eu tinha até então, e quanto à segunda parte, que é a frenagem...

DR. BRUNO: Sim, aceleração média e a distância percorrida e o tempo de frenagem seria igual com 30 toneladas ou com 27 toneladas.

PERITO: Tempo de frenagem?

JUIZ: O senhor pode fazer consulta ao laudo, se o senhor quiser.

JUIZ: Tem a página do laudo doutor Bruno?

DR. BRUNO: Sim, é 154 e 155. É o último parágrafo da página 154 e aqui está a 155.

PERITO: Posso consultar aqui, doutor?

JUIZ: O Senhor tem?

PERITO: Caminhões se agrupavam em grupos de três ou quatro...

DR. BRUNO: Não... Só um pouquinho... [inaudível].

JUIZ: Pode ser, doutor.

[inaudível]

PERITO: Tomada por verdadeira a afirmativa de que a carga transportada era de 30 mil quilos... [inaudível] Isso. Sim. Sim. Sim. Pois não. Então, o tempo de deslocamento foi tomado pelo tacógrafo, então, esse tempo não muda realmente, a aceleração do veículo ao longo dessa distância que ele percorreu, ela variava de acordo com os ângulos de pista e com as conformações da pista. Por isso que eu me refiro que a carga, não era tão determinante essa diferença de 3 mil quilos, não que esses 3 mil quilos não impulsionassem o veículo mais fortemente em função da massa dele na direção do deslocamento. Como o exame foi feito pelo tacógrafo aqueles dados estão ali, perenes no tacógrafo. Então, mudando ou não a massa, frenagem não existiu, tecnicamente, porque não havia marcas, houve tentativa de frenagem total antes da parada, é isso que eu me refiro, o tempo não muda no tacógrafo. Então, se ele tinha 27 toneladas ou 30 toneladas, esse tempo do tacógrafo não deu, ele percorreu essa distância naquele mesmo tempo em função da pista, dos ângulos, e da massa também, mas, independentemente se era 27 ou 30 toneladas, foi esse o tempo e foi esse deslocamento.

DR. BRUNO: Então, a velocidade do veículo ela decorria da aceleração do motorista e do trajeto, ou seja, declive, subida, descida, é isso que impulsiona mais aceleração ao veículo?

PERITO: Sim, a velocidade foi em função disso, porque os freios não atuaram. A única coisa que atuou como freio ali foi o atrito dos pneus com a pista e coisas assim.

DR. BRUNO: Então, e o local do acidente é um local em descida, o que favoreceu muito a velocidade do caminhão?

PERITO: Sim, sempre favorece na questão de perda de freios por que tem a aceleração gravitacional que é componente da massa do veículo na direção do declive é maior do que aquela que puxa ele pro centro, que é outro componente da força. Tem duas forças do deslocamento, uma no sentido do deslocamento e, outra, pra baixo, que é uma força gravitacional no centro de massa do veículo, que, quando em declive, a situação favorece que a força pra frente, na direção do deslocamento, seja maior.

DR. BRUNO: Vou retomar a pergunta que o senhor respondeu anteriormente pra ficar mais claro um pouco. Se o freio estivesse com 80% ou 100% de capacidade de frenagem do caminhão, independente do local se for subida ou descida, com a carga que estava, ele conseguia frear o caminhão?

PERITO: Com 80%?

DR. BRUNO: Não, só um exemplo, 100% de capacidade de frenagem andando em condições normais de caminhão, se ele realmente tentasse frear o caminhão, naquele local, com capacidade normal dos freios, frearia o caminhão?

PERITO: Com capacidade total de freios, ele frearia.

DR. BRUNO: Ok, satisfeito, Excelência.

JUIZ: Nada mais.

Note-se que, de acordo com as informações do perito, o excesso de carga não foi a causa determinante da falha no sistema de freios e nem mesmo foi significativo para o aumento da velocidade do veículo, embora possa ter contribuído na dinâmica do acidente após o choque inicial, tendo em vista haver, evidentemente, uma maior dissipação de energia. Ainda que considerado o excesso de carga de 3.000 kg, se o sistema de freios estivesse funcionando perfeitamente, o réu Rosinei Ferrari teria conseguido parar seu caminhão normalmente ao final da fila de veículos.

Não vejo como, por outro lado, responsabilizar o DNIT pela ocorrência do acidente sob o argumento de que a autarquia federal teria sido omissa ao não promover a fiscalização do peso do veículo e impedido a sua circulação.

Quanto ao ponto, é de se registrar que seria materialmente impossível exigir do DNIT que estivesse aparelhado com balanças de fiscalização em cada segmento das centenas de rodovias federais que cortam o país, notadamente considerando o grande número de rotas alternativas (por demais conhecidas dos motoristas) por meio das quais é possível furtar-se à fiscalização. Exemplificativamente, apenas no trecho entre o trevo de São Miguel do Oeste/SC e o trevo de Maravilha/SC (trecho no qual ocorreram os acidentes relatados na petição inicial), de pouco mais de 40 Km, considerando as rotas alternativas que são de conhecimento deste juiz (usuário freqüente da rodovia), ao contrário da única balança existente atualmente próximo ao trevo de Maravilha/SC, seriam necessários ao menos três locais de fiscalização para que se pudesse garantir que todo e qualquer caminhão que transitasse pelo local teria sido fiscalizado quanto a eventual excesso de carga (isso sem contar os acessos por estradas do interior, de chão batido, que elevariam a conta de forma exponencial).

Não vislumbro outra forma, portanto, de que a fiscalização seja feita por meio das balanças fixas existentes, as quais, evidentemente, não podem ser instaladas em cada segmento de rodovia, ou por meio de balanças móveis, mas ainda assim apenas por amostragem, sendo impossível exigir do DNIT ou mesmo da Polícia Rodoviária Federal a fiscalização de todo e qualquer veículo que transite por cada um dos segmentos de rodovia existentes.

Somente se poderia cogitar de eventual responsabilização do DNIT caso comprovado que o caminhão conduzido pelo réu Rosinei Ferrari tivesse passado por algum local de fiscalização e, mesmo assim, por conta de conduta omissiva de algum agente estatal, que não agiu quando deveria agir, foi autorizado a seguir viagem em condição irregular.

As autoras também imputaram a responsabilidade pelos danos alegados na inicial à ré Transportadora Clovan Ltda., proprietária do veículo causador do primeiro acidente.

É fato que, sem a ocorrência do primeiro acidente, o segundo não teria ocorrido.

No entanto, na órbita do direito civil, tem prevalecido atualmente, em substituição à teoria da equivalência das condições, a teoria da causalidade adequada, segundo a qual cumpre precisar, dentre as circunstâncias fáticas, qual foi a causa eficiente dos danos ocasionados.

É o que se colhe, mutatis mutandis, do seguinte julgado:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO - FALTA DE PREQUESTIONAMENTO - SÚMULA 282/STF - REEXAME DE MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA - SÚMULA 7/STJ - ACIDENTE DE TRÂNSITO - RODOVIA FEDERAL - CONTRATO DE CONCESSÃO - INTERVENÇÃO DO ESTADO - LEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM - CULPA EXCLUSIVA DE VÍTIMA - RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO - NÃO CONFIGURAÇÃO.(...)4. Hipótese em que a omissão do Estado na recuperação da mureta não foi a causa determinante do evento danoso, que poderia ser plenamente evitado por cuidados exclusivos da vítima, em face do perigo evidente e facilmente detectável, independentemente de sinalização da via, sendo de se esperar do motorista um mínimo de prudência e discernimento da situação de risco.5. 'Se, embora culposo, o fato de determinado agente era inócuo para a produção do dano, não pode ele decerto, arcar com prejuízo nenhum.(...) A responsabilidade é de quem interveio com culpa eficiente para o dano. Queremos dizer que há culpas que excluem a culpa de outrem. Sua intervenção no evento é tão decisiva que deixa sem relevância outros fatos culposos porventura intervenientes no acontecimento' (José Aguiar Dias, in Da Responsabilidade Civil, Volume II, 10ª Edição, Forense, Rio de Janeiro, 1995, págs.693/699).6. Recurso especial conhecido em parte e parcialmente provido.(REsp 649.394/RS, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 11/04/2006, DJ 22/05/2006, p. 181)

No caso concreto, a ocorrência do primeiro acidente não foi a causa eficiente para a ocorrência do segundo, haja vista que este último sinistro poderia ter sido perfeitamente evitado caso o conjunto veicular conduzido pelo réu Rosinei Ferrari estivesse em perfeitas condições mecânicas.

Deveras, como já dito nesta sentença, é possível concluir, sem qualquer sombra de dúvidas, que a insuficiência de freios no conjunto veicular conduzido por Rosinei Ferrari foi a causa determinante para a ocorrência do segundo acidente. Note-se que o segundo acidente, ocasionado pelo veículo conduzido por Rosinei Ferrari e pertencente à empresa Turato & Turato Ltda., não foi um acontecimento que estava inserido na cadeia normal de desdobramentos dos efeitos do primeiro acidente, ainda que remotamente haja uma relação de causa e efeito entre o primeiro e o segundo acidente, decorrente da circunstância de que, sem a ocorrência daquele, este provavelmente não teria ocorrido naquele local.

Diante disso, aplicando-se ao caso concreto a teoria da causalidade adequada, também não vejo como responsabilizar a ré Transportadora Clovan Ltda pela ocorrência do segundo acidente e, por conseguinte, pelos danos dele decorrentes.

Argumentam os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda. que o problema nos freios teria ocorrido de forma inesperada e imprevisível, o que caracterizaria caso fortuito excludente de sua responsabilidade pelo acidente ocorrido.

Todavia, tenho que, diante da prova produzida nos autos, ficou robustamente comprovado que tanto o responsável legal da empresa quanto o próprio réu Rosinei Ferrari, motorista do caminhão, estavam cientes das precárias condições do sistema de freios do caminhão, sendo-lhes totalmente possível antever que não funcionariam de forma ideal caso fossem exigidos em situação de emergência.

A propósito, transcrevo abaixo os depoimentos pessoais do réu Rosinei Ferrari e do representante legal da empresa Turatto & Turatto Ltda.:

Depoimento pessoal do réu ROSINEI FERRARI: (transcrição não literal do depoimento colhido na carta precatória 5000096-29.2011.404.7005, de Cascavel/PR):

Saiu de Cascavel na terça-feira de manhã (dia 09.10.2007), por volta das 10 horas; foi em direção ao Rio Grande do Sul; próximo a Capanema, o caminhão apresentou problema de aquecimento do motor; dirigiu-se a uma oficina em Capanema; por volta de 17 horas, deixou a cidade de Capanema; foi até a cidade de Dionísio Cerqueira/SC, onde tomou banho e jantou; posteriormente seguiu viagem; por volta de 20 a 21 horas sentiu alguma coisa estranha, um 'presságio'; encostou o caminhão e ligou para a esposa, que recomendou pernoitar naquele local para seguir viagem no dia seguinte; todavia, resolveu seguir até Maravilha, onde pararia no Posto Tedesco para tomar mais um banho e dormir; assim, seguiu viagem; depois de andar mais 6 a 8 km, um veículo vindo em sentido contrário deu sinal de luz; achou que fosse barreira policial (blitz); como estava andando 'normal', ou seja, de 70 a 80 km/h, seguiu viagem; mais um pouco, passou uma ambulância, momento em que pensou que teria acontecido algum acidente; depois disso começou a descer a serra, utilizando a redução de marchas e os freios; o caminhão tem 8 marchas; quando estava na 4^a ou 5^a marcha, percebeu que o caminhão ficou 'neutro', praticamente sem freio; nesse momento viu que tinha uma fila na frente; estava quase parando; nesse momento percebeu que o caminhão ficou sem ar; escutou um estalo no caminhão; pensou em jogar o caminhão para o lado direito, mas havia algumas pessoas fora dos carro; pensou então em tirar para o lado esquerdo e 'achar' algum barranco, mas quando tirou para o lado esquerdo viu que havia 'cem vezes mais' pessoas do que tinha do outro lado; não era uma curva, era uma decida normal; logo depois o caminhão começou a pegar velocidade e havia uma curva à esquerda; começou a dar sinal de luz, havia várias pessoas na

pista; desesperou-se um pouco; o caminhão começou a pegar mais velocidade; fez mais uma curva e depois disso escutou um estrondo e daí não lembra de mais nada; o freio do caminhão estava funcionando; andou com o caminhão desde a manhã até a hora do acidente e não houve problema no freio; houve apenas o problema do motor; pela manhã havia tirado o caminhão da oficina, pois havia sido solucionado um problema no motor e substituída uma peça no freio dianteiro (diafragma da cuíca), que havia estourado na viagem anterior ao Mato Grosso; foi o próprio que havia feito essa viagem; fazia uns 45 dias que dirigia o caminhão; fazia 3 ou 4 meses que trabalhava na empresa; como motorista de caminhão, o primeiro registro foi na empresa Turatto & Turatto; antes não havia trabalhado com caminhão; havia feito carteira de caminhão havia poucos meses, para dirigir o caminhão tanque da empresa; fazia algumas viagens e trabalhava com o caminhão; posteriormente surgiu a oportunidade de trabalhar com a carreta; a carreta era bem usada; não lembra a quilometragem, mas era bem rodada; era um caminhão ano 95; a carreta, pelo que recorda, era mais velha ainda, ano 93 ou 94; não havia sinalização na pista de que havia um acidente adiante; não havia policiais militares; os únicos sinais foram dos dois veículos que deram sinal de luz; achou um pouco estranho o tráfego no local, pois apenas cruzavam com o caminhão veículos baixos, e o normal seria tráfego intenso de caminhões; andou mais um pouco e viu a fila de veículos; iria parar normalmente no final da fila; quando estava quase parando, a poucos metros do final da fila; percebeu que deu um problema no caminhão, que ficou 'neutro'; pensou em achar um barranco para encostar/bater o caminhão, que ele iria parar, pois ainda estava lento; quando tirou para o lado contrário, o lado esquerdo (não tirou para o lado direito porque havia pessoas no acostamento), também havia várias pessoas; daí apavorou-se e começou a dar sinal de luz e fazer sinal para as pessoas; puxou o freio de mão; o caminhão estava carregado com três toneladas a mais do que seria a capacidade do caminhão, que é de 27.000 kg; como motorista do caminhão, não teria como impedir o carregamento a maior do que a capacidade, pois já saía de Cascavel com a ordem de carregamento; todas as viagens que fez com o caminhão foram com excesso de peso; não informava o responsável pela empresa, Gilmar Turatto, porque ele já sabia; quando saía de Cascavel, já sabia quanto iria carregar; para a usina (fornecedora do açúcar), não importava quanto era carregado; o excesso de peso não prejudica o caminhão de uma vez só, vai desgastando as peças; pelo tempo que trabalhou na empresa Turatto & Turatto, sabe que o caminhão sempre era usado dessa forma; no dia anterior da viagem, foi feita a troca do diafragma do freio dianteiro; quando chegou na empresa depois da viagem para o Mato Grosso, comunicou que havia problema no freio dianteiro; nessa viagem ao Mato Grosso, havia percebido esse problema e até se assustou; parou o caminhão e foi verificar, sendo que daí viu que era o problema no diafragma, sendo que então passou a andar mais devagar; fez a alteração da carteira no dia 26.06.2007; quando chegava de viagem, havia um mecânico 'freelance' que fazia trabalhos na empresa; eram apenas consertos pontuais, conforme se verificavam os problemas, não havia revisões periódicas; a única coisa que havia estragado no caminhão foi o problema do motor verificado no dia do acidente, além do problema de freio que se deu numa viagem anterior; além disso, eram feitas as trocas das faixas, além das trocas das faixas de freio, que eram trocadas a cada uma viagem ou duas, pois desgastam bastante; sempre viajava com o mesmo caminhão; quando havia algum problema no caminhão, os consertos eram feitos no próprio posto da empresa; no caso do problema de motor foi levado para a oficina, mas as outras manutenções eram feitas no próprio posto da empresa; se fosse algo urgente, ligaria para a empresa para solicitar autorização para conserto; a ordem de carregamento não era o depoente que assinava; assinava apenas a saída do carregamento; durante o trajeto, não foi abordado por fiscalização do peso da carga do veículo; já havia passado no local do acidente umas 6, 7 ou 8 vezes, não recorda bem, nesse período que dirigia o caminhão; carregava no MS e ia para o RS; era uma viagem que durava em torno de uma semana (a ida e volta); antes de dirigir o caminhão, era ajudante de entrega; não recebeu informação por rádio de outros motoristas acerca do bloqueio da pista; tinha rádio no caminhão, mas não gostava de utilizar, pois dava muito chiado; nenhuma vez foi recusado pela empresa o conserto de alguma coisa no caminhão; na época, a empresa tinha 5 caminhões; não havia revisões periódicas; o que havia era o mecânico antes referido que dava uma 'olhada' nos caminhões quando estes voltavam de viagem; na empresa, reportava-se tanto ao Júnior

Turatto quanto ao Gilmar Turatto; no local, havia bastante delive na pista; defeitos na pista havia algumas saliências, da passagem dos caminhões; o que impediu mesmo de parar foi o problema de freio, a falta de ar no caminhão; acredita que não foi problema na pista, mas uma questão no caminhão que o impediu de parar; a distância aproximada do local onde parou para jantar até o local do acidente é de 70 a 80 km; não recorda se o trecho estava em obras; recorda-se agora que havia obras no trecho entre Dionísio Cerqueira e o acidente; não recorda se havia sinalização sobre as obras; geralmente quando se paralisa um trecho, já se vê de longe a fila dos veículos parados e normalmente para atrás; é difícil, quase impossível, ter sinalização no final da fila; o limite de velocidade no trecho era de 80 km/h; o único trecho que possivelmente alcançou a velocidade de 100 km/h foi num trecho próximo a Capanema, que é uma reta longa em descida, e o trecho do local do acidente; deveria ter chegado com a carga em Caxias do Sul na terça-feira; carregou o caminhão no sábado e ficou domingo parado; somente na segunda-feira a tarde, por volta de 15 horas, foi mandado arrumar o caminhão; assim, como pegou o caminhão na terça-feira de manhã, tinha que chegar na quarta de manhã em Caxias do Sul; para isso, tinha plano de viajar a noite inteira; a única situação de atraso que teve no período que trabalhou na empresa foi esse; antes não tinha havido problema de atraso; a empresa não tinha outro caminhão para fazer essa viagem; a noite do acidente era muito escura; pelo que lembra, após tirar o caminhão para a esquerda no final da fila, fez apenas duas curvas antes do acidente; teve a visualização do final da fila entre 200 e 500 metros; já vinha em velocidade baixa, segurando no freio motor; já veio de longe reduzindo o caminhão, segurando e freando; não viu os carros da polícia com giroflex ligado no final da fila; o único momento que viu ambulância foi quando uma delas passou em sentido contrário, próximo ao local do acidente; na sua opinião, o principal motivo de não ter conseguido parar foi a falta de ar; a menor velocidade que atingiu foi de cerca de 10 km/h, isso a questão de 10 ou 15 metros do final da fila.

Depoimento de GILMAR TURATTO, representante legal da empresa Turatto & Turatto Ltda (carta precatória 5000096-29.2011.404.7005 - transcrição não literal):

Da parte que tomou conhecimento, foi comunicado por volta da meia-noite de que havia acontecido um acidente, envolvendo um caminhão da empresa; quem comunicou foi uma pessoa de São Miguel do Oeste, desconhecida, que apenas comunicou que um caminhão envolvido no acidente era da empresa Turatto & Turatto Ltda; quem dirigia o caminhão na ocasião era o Rosinei; ele era motorista da empresa havia uns 3 meses aproximadamente; ele já tinha experiência com caminhão; tinha carteira de motorista com habilitação para caminhão, moto...; não sabe informar sobre a alteração da categoria da carteira de motorista do Rosinei um pouco tempo antes, sabe que ele já era habilitado quando foi contratado; ele já trabalhava antes na empresa, com um caminhão menor; não chegou a conversar com o Rosinei após o acidente; simplesmente soube o que aconteceu; conversava mais com a esposa dele; Rosinei ficou detido um tempo e depois que foi liberado ele veio e pediu demissão da empresa; pelo que a imprensa comunicou, houve problema de freio no caminhão; o caminhão tinha manutenção periódica; inclusive no dia do acidente foi feito uma manutenção em Capanema; não sabe dizer exatamente do que foi essa manutenção; no dia anterior foi feito um conserto no motor; na época a empresa tinha 4 caminhões; atualmente não tem mais; a manutenção era feita conforme os motoristas relatavam o problema; era responsabilidade deles indicar a existência de problemas e daí era mandado consertar; a cada certo tempo eram verificados alguns itens nos caminhões, nas oficinas de Cascavel mesmo; não havia revisão periódica por quilometragem, apensa quando fosse relatado algum problema pelos motoristas; no caminhão envolvido no acidente, não havia relatos anteriores de problemas mecânicos de freio; soube que foi mexido alguma coisa no caminhão em Cascavel, no motor, e que também houve um problema na viagem, de aquecimento do radiador, ocasião em que falou para o motorista levar numa oficina e arrumar; dificilmente os motoristas entravam em contato com o depoente durante as viagens sobre problemas mecânicos; o contato era feito mais com o Júnior, que era o mais responsável pela administração da transportadora; os motoristas tinham um celular, disponibilizado pela empresa, para, em qualquer eventualidade, ligar para a empresa e comunicar eventuais problemas; os pagamentos dos consertos feitos nas viagens era por cobrança bancária; geralmente os motoristas tinham dinheiro junto, para pagar; caso os

valores fossem maiores, era emitida uma cobrança bancária e pago pela transportadora; não havia locais previamente definidos para fazer os consertos, era conforme indicações; atualmente tem conhecimento de que o caminhão estava transportando 30 toneladas; a 'tara' do caminhão é 41.500 Kg, daí, descontando o peso do cavalo e da carreta, dá uns 26.500 Kg de capacidade de carga; em relação ao excesso de carga, o que aconteceu foi que a própria empresa fornecedora vendia cotas de quantidade de carga; no dia, o que aconteceu foi que havia uma carga de 30.000 Kg para ser transportada; mas 'não é o caso', porque um caminhão desses leva 50, 51 mil kg; que tinha o excesso de peso, isso foi comprovado, mas isso não influenciaria no acidente; esse tipo de caminhão pode ser colocado mais um eixo e daí ele anda com até 33.000 Kg; nesse caso, não tinha sido colocado mais um eixo no caminhão.

Note-se que, pelos depoimentos testemunhais colhidos, fica claro que a empresa não realizava revisões periódicas de seus caminhões, incluindo-se o caminhão conduzido pelo réu Rosinei Ferrari, causador do acidente relatado na petição inicial. Quando muito, efetuavam-se consertos pontuais, conforme relatados pelos motoristas após as suas viagens, de forma meramente paliativa.

No mesmo sentido, os depoimentos das testemunhas Celso Frozza, Jair Palaver e Roberto Evandro Lasch, ouvidos na carta precatória 5000096-29.2011.404.7005, na cidade de Cascavel/PR.

Depoimento da testemunha CELSO FROZZA (carta precatória 5000096-29.2011.404.7005 - transcrição não literal):

Conhece o Gilmar Turatto, pois é cliente no posto deles; tem conhecimento do acidente na BR-282 pelas notícias na imprensa; conhecia o Rosinei Ferrari, ele carregava açúcar junto com a testemunha, que também é motorista de caminhão; não chegou a trabalhar na empresa Turatto & Turatto; na época do acidente, estava no Mato Grosso; não chegou a dirigir o caminhão envolvido no acidente; nos carregamentos de açúcar que fazia, passava pelo mesmo trecho onde ocorreu o acidente; no trecho onde ocorreu o acidente, havia muitos acidentes na época; atualmente a pista está boa, mas na época era precário; havia deficiência de sinalização; acostamento não tinha; é um declive; o funcionamento dos freios não depende do trecho percorrido; se vai descendo e usando as marchas, nem é preciso usar os freios; se é um trecho em declive, já deve ir usando o freio motor; nos caminhões mais modernos, quando ocorre falta de ar, a carreta freia automático; não lembra ao certo como era o sistema de freio do caminhão conduzido por Rosinei; geralmente é o motorista quem cuida do caminhão e verifica a existência de eventuais problemas mecânicos; em regra, as empresas não costumam fazer manutenção periódica dos caminhões; no caso do caminhão em questão, não sabe dizer se a empresa fazia manutenções periódica nos caminhões; como motorista de caminhão, passa por outros trechos de serra; são semelhantes ao do local onde ocorreu o acidente; não há uma particularidade específica naquele local.

Depoimento da testemunha JAIR PALAVER (Carta Precatória 5000096-26.2011.404.7005, de Cascavel/PR):

Era o motorista anterior do caminhão envolvido no acidente, quando conduzido por Rosinei Ferrari; era um caminhão 1935, cor branca com faixas azuis; a carreta era da marca Guerra; dirigiu o caminhão de 7 a 8 meses; na época do acidente já havia deixado a empresa; todo caminhão apresenta problemas mecânicos; procurava o dono do caminhão, que autorizava a realização dos consertos; procurava tanto o Júnior quanto o Gilmar Turatto; todas as vezes que precisou fazer alguma coisa no caminhão, sempre foi atendido; inclusive quando entregou o caminhão, explicou os problemas que havia para o Gilmar Turatto e também para o motorista que passou a dirigir-lo, ou seja, o Rosinei Ferrari; não tem conhecimento sobre quanto tempo o Rosinei tinha carteira de motorista; sabe que o Rosinei havia feito viagens menores com caminhão de combustível, mas não sabe certo de outras viagens; no período que dirigiu o

caminhão, não houve problemas de freios além do desgaste normal, especialmente das lonas de freio; o desgaste do freio é normal, não decorre do excesso de carga; é igual a um veículo de passeio; não havia manutenção periódica por quilometragem; quando havia um problema, encostava o caminhão e arrumava; nem nas maiores transportadoras há revisão periódica dos caminhões; conhece o local do acidente; é um local perigoso; é uma serra que 'engana', pois no começo é 'mansa', mas depois começa a exigir dos freios; se é alguém inexperiente, já começar a frear no início e depois fica sem freio, por causa do super aquecimento; pela sua experiência, foi isso que aconteceu, ou seja, houve utilização excessiva dos freios no início da decida e depois ficou sem freio; porém, pelo que viu nos noticiários, o caminhão estava com lonas gastas; quem tem que ver se o caminhão está com problema é o motorista; nenhum patrão vai embaixo do caminhão para ver se tem algum problema; é o motorista quem tem que falar para o patrão; os problemas de motor são normais, assim como problemas de freio, pois o caminhão é uma máquina; a falta de ar nos freios pode ser atribuída à utilização excessiva do freio ou mesmo algum vazamento; o uso excessivo do freio ocasiona falta de ar, pois daí o compressor de ar não consegue carregar os botijões de forma suficiente para a demanda; isso ocorre com o caminhão andando; não há como prever antecipadamente, a não ser que em uma situação anterior o motorista já tenha percebido que o sistema não está carregando de ar suficientemente; o isolamento do freio acontece quando há um ou no máximo dois cubos de freio com problema, para economizar ar; mais do que isso é muito perigoso; isso é normal acontecer durante uma viagem, até que se chegue à próxima mecânica; quando trabalhou na empresa Turatto & Turatto chegou a fazer quatro viagens num mês; em outras ocasiões fez duas viagens e meia; dependia do tempo que demorava para carregar; depende da época; andar acima do limite do peso depende do pedido; evitava-se andar acima do limite, mas isso acontecia; quando ultrapassava do limite, isso implica num desgaste maior dos freios; não presenciou o acidente; passou pelo local no final daquele ano; mesmo para um motorista experiente, o trecho do local do acidente é um trecho difícil; na época, as condições da pista eram boas, mas tem declive; tem acostamento; tinha sinalização também; antes do acidente também; única coisa de ruim que tinha na pista seria no sentido contrário, na subida, por causa dos pesos do caminhão; considera o trecho difícil por se tratar de trecho de serra, com declive.

Depoimento de ROBERTO EVANDROLASCH (Carta Precatória 5000096-26.2011.404.7005, de Cascavel/PR - transcrição não literal):

É mecânico e fazia a manutenção dos caminhões da empresa Turatto & Turatto; fazia serviços para a empresa, mas não sabe dizer se eles também faziam serviços em outras mecânicas; no caminhão acidentado, havia sido trocado as lonas da 'tração' e um cubo da carreta; é coisa comum; o desgaste ocorre por conta da utilização dos freios nas serras; acontece muito de 'virar os S' quando gasta muito o freio nas serras; pode faltar ar por causa do estouro de alguma mangueira; daí não tem como trocar marcha, não tem como fazer nada; isso pode acontecer com o caminhão andando; pode sair normal do local de origem e estourar uma mangueira na viagem; daí não tem como parar; quando acaba o ar não tem como entrar a marcha, não tem o que fazer; pode acontecer de começar a vazar ou mesmo estourar 'de vereda'; no caminhão do acidente, havia feito um serviço havia três meses; havia feito outros antes também; as lonas de freio se troca apenas quando 'vira o 'S"'; quando há excesso de peso, provavelmente vai gastar um pouco mais o freio, mas não é muita coisa; não há como prever quantos quilômetros poderão ser percorridos com uma lona de freio, depende muito da qualidade da lona, da forma como o motorista dirige; depende também se pega muita serra; o normal é cerca de 30.000 km; quando se isola o freio de uma roda, as outras pegam mais freio, pois tem mais ar; a falta de ar ocorre porque às vezes estoura uma mangueira, daí perde o ar 'tudo de vereda'; o que deveria ser feito é parar num posto antes da serra e dar uma verificada no freio; se ele soubesse que havia alguma coisa embaixo da serra, deveria descer com uma marcha pesada, freando com o motor e ajudando com o freio do pedal.

Como se vê, infelizmente não é comum às empresas transportadoras, de um modo geral, realizarem revisões periódicas nos caminhões. No caso da empresa Turatto & Turatto Ltda. a situação não era diferente. Somente consertos pontuais eram realizados e apenas quando noticiado algum problema pelo motorista. Não havia qualquer preocupação em fazer a manutenção de forma adequada e prevenir eventuais problemas mecânicos. Aliás, pelo que se vê do Laudo Pericial nº 148/2007, mais do que não realizar manutenção periódica no caminhão com a finalidade de prevenir a ocorrência de eventuais problemas mecânicos, a empresa deliberadamente deixava de efetuar os reparos necessários nos caminhões. Com efeito, note-se que, de acordo com as conclusões do perito do IGP/SC, o sistema de freios do conjunto veicular conduzido por Rosinei Ferrari apresentava o seguinte estado (ilustração anexa ao Laudo 148-B/2007 do IGP/SC, elaborado pelo perito Luiz Almir Schreiner Maran):

Caminhão-trator:

Roda dianteira esquerda: Ineficiente: Lonas de freio abaixo da espessura mínima e com propriedades prejudicadas;

Roda dianteira direita: Ineficiente: lonas de freio abaixo da espessura mínima e com propriedades prejudicadas;

Roda traseira esquerda: Eficiente: com freios de serviço e estacionário (emergência);

Roda traseira direita: Ineficiente: freio de serviço, com diafragma da cuíca furado. Eficiente: freio estacionário (emergência);

Semi-reboque:

Primeiro eixo - roda esquerda: Ineficiente: catraca com problemas. Registro de ar fechado;

Primeiro eixo - roda direita: Ineficiente: não há sistema de freios. Mangueira de ar solta com amarras;

Segundo eixo - roda esquerda: Ineficiente: mangueira de ar comprimido isolada;

Segundo eixo - roda direita: Ineficiente: catraca com problemas, eixo 'S' fora de posição eficiente;

Terceiro eixo - roda esquerda: Ineficiente: tambor com rachaduras e folgas nos encaixes com a roda;

Terceiro eixo - roda direita: Eficiente, antes do giro do eixo 'S'.

Veja-se que, além do excessivo desgaste de alguns componentes essenciais ao perfeito funcionamento do sistema de freios do conjunto veicular, situações como o registro de ar dos freios fechados, mangueiras soltas com amarras e mangueira de ar comprimido isolado indicam que nem todos os problemas mecânicos eram resolvidos quando identificados. Pelo contrário, a empresa deliberadamente postergava a solução dos problemas, certamente com a finalidade de reduzir custos e aumentar a margem de lucro com os fretes que realizava.

É certo que o isolamento de uma ou duas mangueiras é necessário em situações eventuais, na ocorrência de algum defeito no sistema de freio de alguma das rodas, com a finalidade de evitar a perda de ar e permitir o funcionamento do sistema de freios nas demais rodas do veículo. Trata-se, entretanto, de medida meramente provisória, que visa tão somente a permitir que o caminhão siga viagem até a oficina mais próxima, onde deverá ser providenciado o conserto.

No caso dos autos, todavia, considerando as afirmações do réu Rosinei Ferrari, no sentido de que somente parou o caminhão durante a viagem para a solução de um problema no radiador, fica evidente que o caminhão já saiu de sua origem, em Cascavel/PR, com o sistema de freios naquele estado de precariedade, contando exclusivamente com a sorte para que não fosse necessária a utilização emergencial dos freios.

Trata-se de uma conduta evidentemente negligente e imprudente dos administradores da empresa Turatto & Turatto Ltda. quanto aos riscos inerentes à circulação de veículo com tal precariedade de manutenção.

Igualmente negligente e imprudente foi a conduta do motorista do caminhão, Rosinei Ferrari, que não buscou certificar-se previamente de que o caminhão estava em perfeitas condições de circulação ou, se o fez, negligenciou os riscos de conduzir um caminhão naquelas precárias condições de manutenção. A propósito, registro que o art. 27 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) dispõe que antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Assim, não há como escapar da conclusão de que, ou empresa e motorista desconheciam os problemas de freios do caminhão porque sequer o revisavam periodicamente, agindo assim de forma negligente; ou, sabendo dos problemas existentes no sistema de freios, ainda assim colocaram o veículo em circulação, agindo com evidente imprudência. É hialina, pois, a culpa da empresa e do motorista no presente caso.

Não há, tampouco, como relevar a conduta negligente do condutor do caminhão, o réu Rosinei Ferrari, sob o argumento de que assim era ordenado pelo representante legal da empresa Turatto & Turatto Ltda., tendo em vista que se trata, na hipótese, de conduta manifestamente ilegal, cujo cumprimento pode e deve ser recusado pelo empregado.

Impossível acolher a tese de caso fortuito no presente caso. Em primeiro lugar, porque, conforme amplamente demonstrado acima, tanto o representante legal da empresa transportadora quanto o motorista tinham, ou ao menos tinham a obrigação legal de ter, pleno conhecimento das precárias condições de manutenção do caminhão, de modo que a ocorrência de algum imprevisto era meramente uma questão de tempo, e não imprevisível. Em segundo lugar, porque, ainda que ficasse caracterizado tratar-se de fato imprevisível, poderia ser considerado o que se chama de 'caso fortuito interno', inerente à própria atividade e para a qual transportadora e motorista devem estar devidamente preparados.

Enfim, tenho que a causa determinante para a ocorrência do segundo acidente do dia 09.10.2007 no KM 630,2 da BR 282 foram as más condições de conservação e manutenção do sistema de freios do caminhão conduzido pelo réu Rosinei Ferrari, conforme já amplamente demonstrado acima, decorrentes de conduta negligente e imprudente tanto do representante legal da empresa quanto do próprio motorista, não se vislumbrando qualquer comportamento omissivo culposo atribuível à União ou ao DNIT que tenham contribuído para a ocorrência do acidente. De fato, não é possível responsabilizar os órgãos estatais no presente caso por conta de uma ação de terceiro, não se vislumbrando qualquer conduta estatal que pudesse ser exigida para evitar a ocorrência do segundo acidente, notadamente diante da situação extraordinária ocasionada pela ocorrência do primeiro acidente.

A propósito, sobre o tema, colhe-se da jurisprudência do Superior Tribunal Federal que 'A responsabilidade do Estado, embora objetiva por força do disposto no art. 107 da EC I/1969 (e, atualmente, no § 6º do art. 37 da Carta Magna), não dispensa, obviamente, o requisito, também objetivo, do nexo de causalidade entre a ação ou a omissão atribuída a seus agentes e o dano causado a terceiros. (...)' (RE 130.764, Rel. Min. Moreira Alves, DJ de 07.08.1992)

No mesmo sentido, a ocorrência de culpa exclusiva de terceiro, no caso presente, igualmente exclui a responsabilidade da ré Televisão Chapecó S/A. Note-se que, conforme já consignado acima, havendo vínculo funcional entre o falecido e a ré Televisão Chapecó S/A, e estando aquele prestando serviços a esta na ocasião do sinistro, a empregadora é responsável pela integridade física de seu funcionário. É possível afirmar, assim, que a empregadora Televisão Chapecó S/A é a causadora mediata do dano, visto que colocou o lesado em situação de risco. Todavia, havendo, no caso presente, fato de terceiro totalmente imprevisível e não se

vislumbrando que a empregadora tenha agido de forma negligente, tenho que restou configurada a circunstância excludente de sua responsabilidade.

Dos danos comprovados no presente caso

Sustentam os autores terem sofrido danos materiais e morais em decorrência do acidente, diante do falecimento de Evandro Luiz Troian. Pleiteiam, assim, o pagamento de indenização por danos materiais, na modalidade de lucros cessantes, bem como o pagamento de reparação por danos morais, diante da perda de um ente querido.

O pagamento de pensão mensal constitui espécie de indenização por lucros cessantes. Encontra amparo no art. 402 do Código Civil (parte final), bem como, no caso de lesão decorrente de homicídio, culposo ou doloso, no art. 948, II, do mesmo diploma legal. Com efeito, note-se que o art. 948 do Código Civil dispõe:

Art. 948. No caso de homicídio, a indenização consiste, sem excluir outras reparações:

- I - no pagamento das despesas com o tratamento da vítima, seu funeral e o luto da família;*
- II - na prestação de alimentos às pessoas a quem o morto os devia, levando-se em conta a duração provável da vida da vítima.*

A indenização a título de lucros cessantes na forma de pensão mensal é devida, pois, aos dependentes do falecido, pelo tempo provável da expectativa de vida deste, levando-se em conta, para tanto, a tábua de mortalidade apurada anualmente pelo IBGE. Todavia, no que concerne aos filhos menores, considerando-se a presunção de que a dependência econômica cessa após atingida a maioridade e o estabelecimento de economia própria, o direito ao recebimento de pensão deve ficar limitado aos 25 anos de idade. Nesse sentido, colhe-se da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça:

ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. INDENIZAÇÃO. DANO MORAL. REVISÃO. SÚMULA 7/STJ. JUROS MORATÓRIOS. TERMO FINAL. PENSÃO POR MORTE. EXPECTATIVA DE VIDA DA VÍTIMA. IDADE DO FILHO.

(...)

6. O critério para determinar o termo final da pensão devida à viúva é a expectativa de vida do falecido.

7. A expectativa de vida não é indicador estanque, pois é calculado tendo em conta, além dos nascimentos e óbitos, o acesso à saúde, à educação, à cultura e ao lazer, bem como a violência, a criminalidade, a poluição e a situação econômica do lugar em questão.

8. Qualquer que seja o critério adotado para a aferição da expectativa de vida, na hipótese de dúvida o juiz deve solucioná-la da maneira mais favorável à vítima e seus sucessores.

9. A idade de 65 anos, como termo final para pagamento de pensão indenizatória, não é absoluta, sendo cabível o estabelecimento de outro limite, conforme o caso concreto. Precedentes do STJ.

10. É possível a utilização dos dados estatísticos divulgados pela Previdência Social, com base nas informações do IBGE, no tocante ao cálculo de sobrevida da população média brasileira.

11. No que respeita ao termo ad quem da pensão devida ao filho menor em decorrência da morte do pai, é pacífico no Superior Tribunal de Justiça que deve alcançar a idade em que os beneficiários completem vinte e cinco anos de idade, quando se presume terem concluído sua formação, incluindo-se a universidade. Incidência da Súmula 83/STJ.

12. Recurso Especial não provido.

(REsp 1027318/RJ, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 07.05.2009, DJe 31.08.2009)

No caso em análise, considerando que **Evandro Luiz Troian** faleceu na data de 09.10.2007, quando contava com 33 anos de idade, e considerando a tábua de mortalidade elaborada pelo IBGE para o ano de 2007, para pessoas do sexo masculino (disponível em

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/tabuadevida/2007/masculino.pdf>), tem-se que sua expectativa de sobrevida era de 40,7 anos. Logo, o pagamento da pensão deveria perdurar até a data em que o falecido completaria 73,7 anos de vida, ou seja, até 18.04.2048, sendo que em relação ao filho, o autor Vitor Hugo, o direito à percepção da pensão cessa quando completar a idade de 25 anos. Todavia, considerando a impossibilidade de prolação de decisão ultra petita, o termo final do pagamento da pensão é fixado em 06.08.2044, data em que o falecido completaria 70 anos de idade, já que foi este o limite do pedido deduzido na petição inicial, exceto com relação ao autor Vitor Hugo Coelho Troian, cuja cota cessa em 7.01.2030, data em que completará 25 anos.

Quanto ao valor da pensão mensal, compartilho do entendimento de que este não pode corresponder à integralidade da renda auferida pela pessoa falecida, visto que parte dela era destinada ao próprio sustento. Assim, na linha da jurisprudência já pacificada no Superior Tribunal de Justiça acerca da questão (vide Resp 922.951/RS) o valor da pensão é fixada em 2/3 dos rendimentos que o falecido recebia na época do óbito.

No caso, considerando o documento da fl. 55 dos autos 2009.72.10.001175-3, que noticia que o rendimento bruto do falecido era de R\$ 730,13 na competência imediatamente anterior ao falecimento, o valor da pensão mensal deve ser fixado em R\$ 486,75, a ser devidamente atualizado pelo IPCA, que deverá ser dividido em partes iguais entre os autores Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian e Vitor Hugo Coelho Troian. Outrossim, sobre os valores pagos com atraso deve incidir juros de mora de 1% ao mês, contados da data em que eram devidos.

Além disso, tenho que também devem ser incluídas na pensão por morte as verbas de gratificação natalina e abono de férias, haja vista que o falecido, que mantinha vínculo trabalhistico à época do óbito, a elas fazia jus em vida.

Nesse sentido, colaciono os seguintes julgados:

DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. ACIDENTE FERROVIÁRIO. VÍTIMA FATAL. CULPA CONCORRENTE. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS.

(...)(...)

5. A incidência do 13º salário e das férias remuneradas acrescidas de 1/3 na indenização pelos danos materiais somente é viável ante a comprovação de que a vítima fazia jus a esses benefícios na época do sinistro. Precedentes.

(...)

(REsp 1139997/RJ, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 15/02/2011, DJe 23/02/2011)

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL.

RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ACIDENTE DE TRÂNSITO CAUSADO POR AGENTE DO ESTADO. MENOR. PARAPLEGIA E AMPUTAÇÃO DO MEMBRO INFERIOR DIREITO. DANOS MATERIAIS. PENSIONAMENTO.

(...)

3. Dadas as peculiaridades do caso e a atividade anteriormente exercida, é de ser fixada, em desfavor da Fazenda estadual, pensão mensal em valor equivalente a um salário mínimo, a ser concedido a partir do deferimento da aposentadoria por invalidez, incluindo-se as verbas referentes ao décimo terceiro salário e às férias.

Precedente: REsp 811.193/GO, Rel. Ministro Jorge Scartezzini, Quarta Turma, DJ 6/11/2006).

(...)

(REsp 1168831/SP, Rel. Ministro BENEDITO GONÇALVES, PRIMEIRA TURMA, julgado em 02/09/2010, DJe 13/09/2010)

Explicito, ainda, que a gratificação natalina deverá ser paga até o dia 20 do mês de dezembro de cada ano, ao passo que o abono constitucional de férias deverá ser pago no mês seguinte

àquele em que completado cada ano de pagamento da pensão, ou seja, no mês de novembro de cada ano.

Ressalto, ainda, que a pensão de natureza indenizatória é autônoma em relação à pensão previdenciária eventualmente já percebida pelos dependentes da pessoa falecida, de modo que não há óbice à sua cumulação, conforme jurisprudência firme do STJ (vide, novamente, o REsp 922.951/RS).

Registro que, cessado, por qualquer razão, o pagamento da quota parte a um dos beneficiários, assiste aos remanescentes o direito de acrescer o valor da quota cessada a sua própria quota parte.

Por fim, conforme dispõem o art. 475-Q do CPC e a Súmula 313 do STJ, determino a constituição de capital ou caução fidejussória para a garantia de pagamento da pensão ora fixada.

No que concerne, por outro lado, aos danos morais, tenho que ficaram eles igualmente comprovados.

Com efeito, já é cediço que os danos morais decorrem de lesão aos direitos da personalidade e caracterizam-se pela ofensa à honra subjetiva, pela perturbação psíquica, na tranquilidade, na alma, no ego, nos sentimentos e nos afetos de uma pessoa, causando dor, sofrimento, angústia, depressão, etc. Não só no aspecto íntimo, todavia, que se verifica a existência de dano moral, visto que ocorre também no que concerne à honra objetiva, atingido as relações intersubjetivas do indivíduo, por meio de ofensa à sua reputação, ao respeito que goza dos demais indivíduos, ao crédito, enfim, todos os valores que permitem uma saudável convivência em sociedade.

Não há que se confundir, entretanto, o dano moral com os meros transtornos e aborrecimentos que a pessoa natural sofre no dia-a-dia em decorrência das relações interpessoais e que naturalmente devem ser suportadas para quem se propõe a viver em sociedade.

É de se destacar, outrossim, que, tratando-se de ofensa a direitos da personalidade, ou seja, valores imateriais, não se afigura correto, tecnicamente, falar em 'indenização por danos morais', tendo em vista que não há como recompor, por meio de dinheiro, o bem jurídico atingido. Melhor se falar, no caso, em estipular um valor que, de alguma forma, recomponha ou amenize o dano sofrido.

No que concerne à prova do dano moral, registro que, em se tratando de ofensa à honra objetiva, a prova pode se aferida com base nos padrões normais de uma pessoa natural em suas relações intersubjetivas. A propósito, o Superior Tribunal de Justiça tem entendimento de que 'como se trata de algo imaterial ou ideal, a prova do dano moral não pode ser feita através dos mesmos meios utilizados para a comprovação do dano material. Por outras palavras, o dano moral está ínsito na ilicitude do ato praticado, decorre da gravidade do ilícito em si, sendo desnecessária sua efetiva demonstração, ou seja, como já sublinhado: o dano moral existe in re ipsa. Afirma Ruggiero: 'Para o dano ser indenizável, 'basta a perturbação feita pelo ato ilícito nas relações psíquicas, na tranquilidade, nos sentimentos, nos afetos de uma pessoa, para produzir uma diminuição no gozo do respectivo direito.' (RESP 608918/RS, Relator Ministro José Delgado, Primeira Turma, DJ 21.06.2004). Daí que há casos em que se adota a presunção do dano pela simples ocorrência de algum fato (ex.: inscrição indevida em cadastro restritivo do crédito, morte de um familiar). Por outro lado, entretanto, em relação às ofensas à honra subjetiva, a prova do dano moral é mais difícil, carecendo de análise mais aprofundada caso a caso, tendo em vista os variados graus de suscetibilidade das pessoas a abalos dessa natureza.

No caso dos autos, verifica-se que ocorreu o falecimento de Evandro Luiz Troian, filho dos autores Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian, companheiro da

autora Macleiser Ines Tosati e pai do autor Vitor Hugo Coelho Troian. É indiscutível a ocorrência de abalo moral por parte dos autores, que se viram privados de um ente querido. Note-se que o autor Vitor Hugo, nascido em 7.1.2005, contava com 2 anos de idade na época do falecimento do pai. Não é difícil imaginar o enorme prejuízo que o autor suportou e suportará pela vida inteira em virtude da ausência do pai na fase mais crítica da formação de sua personalidade.

A absurda alegação de que a pessoa falecida teria deixado de tomar as cautelas necessárias para evitar o acidente é algo que fica aquém dos padrões mínimos de lealdade e boa-fé que devem nortear a atuação das partes em juízo (art. 14, II, CPC), além de ofender a proibição de não alegar defesa que sabe ser destituída de fundamento (art. 14, III, CPC). Quanto ao ponto, é suficiente registrar que Evandro Luiz Troian foi atingido quando registrava, no exercício de sua profissão de cinegrafista, as imagens do primeiro acidente, não sendo minimamente razoável exigir que agisse de forma diversa na ocasião.

Quanto ao valor da indenização, registro inicialmente que o art. 944 do Código Civil (Lei nº 10.406/2002) dispõe que 'a indenização mede-se pela extensão do dano'. Todavia, conforme já registrado acima, questão das mais difíceis é a aferição da extensão do dano moral sofrido por um indivíduo, notadamente quando se trata de lesão à honra subjetiva. Tenho que, em verdade, é impossível quantificar exatamente a extensão do dano moral, de modo que o valor da reparação é sempre fixado em quantia que se entende razoável para apenas compensar ou minimizar o dano sofrido.

Além disso, acolho o entendimento de que reparação por danos morais possui caráter dúplice, ou seja, tanto possui um caráter reparatório, cuja finalidade é compensar ou minimizar os danos morais suportados pelo lesado, quanto pedagógico ou disciplinador, cuja finalidade é desestimular a reiteração de práticas lesivas.

Nesse sentido, colhe-se da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça e do Tribunal Regional Federal da 4ª Região:

AGRAVO REGIMENTAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. CANCELAMENTO E ATRASO DE VOO. VALOR DA CONDENAÇÃO. REDUÇÃO. POSSIBILIDADE.

1.- A indenização por danos morais tem como objetivo compensar a dor causada à vítima e desestimular o ofensor de cometer atos da mesma natureza. Não é razoável o arbitramento que importe em uma indenização irrisória, de pouco significado para o ofendido, nem uma indenização excessiva, de gravame demasiado ao ofensor. Por esse motivo, a jurisprudência deste Superior Tribunal de Justiça orienta que o valor da indenização por dano moral não escapa ao seu controle, devendo ser fixado com temperança.

2.- As circunstâncias da lide não apresentam nenhum motivo que justifique a fixação do quantum indenizatório em patamar elevado, devendo, portanto, ser reduzido para se adequar aos valores aceitos e praticados pela jurisprudência desta Corte.

3.- Agravo Regimental improvido.

(STJ, AgRg no Ag 1152175 / RJ, Terceira Turma, Rel. Min. Vasco Della Giustina, DJe 11.05.2011)

ADMINISTRATIVO. CIVIL. CEF. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. INSS. EMPRÉSTIMO CONSIGNADO. FALTA DE REPASSE. DANO MORAL. INDEVIDA INSCRIÇÃO EM CADASTRO DE INADIMPLENTES. QUANTIFICAÇÃO. REDUÇÃO DO MONTANTE INDENIZITÓRIO.

1. Tratando-se de empréstimo consignado, o § 2º do art. 6º da Lei nº 10.820/2003 estabelece que o INSS tem responsabilidade em relação à retenção dos valores e repasse à instituição bancária, devendo manter o pagamento do benefício na mesma casa bancária enquanto o empréstimo não for liquidado.

2. O dano moral decorrente da inscrição indevida em cadastro de inadimplente é considerado in re ipsa, isto é, não se faz necessária a prova do prejuízo, que é presumido e decorre do próprio fato.

3. Na quantificação do dano moral devem ser sopesadas as circunstâncias e peculiaridades do caso, as condições econômicas das partes, a menor ou maior compreensão do ilícito, a repercussão do fato e a eventual participação do ofendido para configuração do evento danoso. A indenização deve ser arbitrada em valor que se revele suficiente a desestimular a prática reiterada da prestação de serviço defeituosa e ainda evitar o enriquecimento sem causa da parte que sofre o dano.

4. O montante indenizatório deve ser atualizado a contar da decisão que o arbitrou (Súmula 362 do STJ), com base no Manual de Cálculos da Justiça Federal, e cabe a incidência de juros de mora a partir do evento danoso (Súmula 54 do STJ e art. 398 do novo Código Civil).

5. Sobre o quantum indenizatório incidem juros de mora de 1% ao mês desde a data do evento danoso (Súmula 54 do STJ e art. 398 do novo Código Civil), e, a partir da vigência da Lei nº 11.960/09 (30-06-2009), devem ser aplicados os índices oficiais de remuneração básica e juros da caderneta de poupança para fins de atualização monetária, remuneração do capital e compensação da mora.

(TRF4, AC 5000171-44.2011.404.7110, Quarta Turma, Relator p/ Acórdão Luís Alberto D'azevedo Aurvalle, D.E. 23.01.2013)

Assim, os critérios para a fixação do quantum da reparação por danos morais são: a) o bem jurídico atingido; b) a situação patrimonial do lesado e a da ofensora, assim como a repercussão da lesão sofrida; c) o elemento intencional do autor do dano, e d) o aspecto pedagógico-punitivo que a reparação em ações dessa natureza exigem. (TRF4, AC 5000038-54.2010.404.7104, Quarta Turma, Relator p/ Acórdão Jorge Antonio Maurique, D.E. 20.06.2012).

De se destacar, por fim, que a indenização não pode servir como enriquecimento sem causa do lesado, devendo, pois, ser fixada com esteio no princípio da razoabilidade.

Assim, no caso concreto, considerando a ocorrência do óbito de Evandro Luiz Troian em circunstâncias totalmente brutais, enquanto desempenhava a sua atividade profissional, fixo o valor da reparação dos danos morais em R\$ 100.000,00 (cem mil reais) em favor de cada um dos autores.

Considerando a inexistência de responsabilidade por parte dos demais réus na ocorrência do evento danoso, a reparação acima fixada deverá ser paga pelo causador direto do dano, o réu Rosinei Ferrari, e pela sua empregadora, a empresa Turatto & Turatto Ltda, de forma solidária (art. 932, I, do Código Civil).

Sobre o valor da reparação por danos morais acima fixada deverá incidir atualização monetária pelo IPCA a partir da data desta sentença (Súmula 362 do STJ), com juros de mora de 1% ao mês a partir do evento danoso (Súmula 54 do STJ).

Deste valor, contudo, deve ser descontado o valor recebido por cada um dos autores a título de seguro DPVAT - R\$ 3.375,00 pelo autor Celestino, R\$ 3.375,00 pela autora Neucile e R\$ 6.750,00 pela autora Macleiser, conforme consta às fls. 961 dos autos 2008.72.10.001084-7.

Da lide secundária nos autos 2008.72.10.001084-7 - DNIT X RODOCON

Prejudicado o mérito da lide secundária envolvendo DNIT e Rodocon Construções Rodoviárias Ltda., tendo em vista a inexistência de responsabilização civil do DNIT na lide principal.

Da lide secundária nos autos 2008.72.10.001084-7 e 2009.72.10.001175-3 - Turatto & Turatto Ltda X Itaú Seguros S.A.

Nos autos 2008.72.10.001084-7 e 2009.72.10.001175-3, a empresa Turatto & Turatto Ltda promoveu a denunciaóao da lide á Seguradora Itaú Seguros S.A.. Contudo, o mesmo não ocorreu nos autos 5001910-43.2011.404.7210, nos quais a r e Turatto & Turatto Ltda., devidamente citada, não respondeu á a o.

Passo, pois, á análise da denunciaóao da lide promovida nos Autos 2008.72.10.001084-7 e 2009.72.10.001175-3.

A Seguradora Itaú Seguros S.A. opôs-se á sua responsabiliza o na lide secundária, promovida pela empresa Turatto & Turatto Ltda. com base em apólice de seguros vinculada ao caminhão causador do acidente, alegando, no mérito, que esta ltima teria descumprido cláusula do contrato de seguro, ao não realizar a manuten o adequada no caminhão e também por trafegar com excesso de carga. Alega ainda a seguradora que no contrato de seguro firmado com a empresa Turatto & Turatto Ltda. não estaria prevista a cobertura para danos morais ocasionados a terceiros pelo v e culo desta ltima empresa, tendo sido tal cobertura expressamente excluída da apólice contratada.

No que concerne á alega o de que não houve adequada manuten o do caminhão, anoto que a litisdenunciada não trouxe aos autos cópia da vistoria realizada quando da contrata o do seguro pela empresa Turatto & Turatto Ltda., para demonstrar que, naquela oportunidade, o v e culo segurado se encontrava em situa o diferenciada da verificada na ocasião do acidente, ou seja, que se encontrava em perfeitas condicões de funcionamento e, principalmente, de manuten o.

Demais disso, entendo ser incumbência da Seguradora em questão a análise periódica das condicões do v e culo segurado, a fim de constatar o cumprimento ou não das cláusulas contratuais, o que também não se verificou no caso dos autos.

Aliás, segundo as informa es constantes do Laudo Pericial nº 148/2007 do IGP/SC, firmado pelo perito Luiz Almir Schreiner Maran, era visível a falta de manuten o para o sistema de freios do v e culo causador do acidente. Tal informa o corrobora o depoimento prestado por Rosinei Ferrari, motorista condutor do v e culo no momento do sinistro, no sentido de que não eram realizadas revisões periódicas no caminhão segurado, apenas concertos pontuais, conforme se verificavam os problemas. Ora, se a falta de manuten o do v e culo era visível, como afirma o perito, certamente teria sido constatada na vistoria realizada pela seguradora por ocasião da contrata o do seguro, momento em que a proposta de seguro poderia ter sido rejeitada.

Tal prática se mostra extremamente temerária, j i que revisões periódicas servem exatamente para obstar que problemas mecânicos se manifestem no momento em que o v e culo trafega pelas rodovias, evitando ocorrências da natureza do sinistro ora em análise.

Por outro lado, segundo se colhe do depoimento prestado pelo perito Luiz Almir Schreiner Maran, não  s  possível dizer que o excesso de peso, por si são, tenha sido causa suficiente para ensejar o sinistro ocorrido.

Assim, ausente a demonstra o de que houve efetiva verifica o por parte da seguradora das condicões em que se encontrava o v e culo no momento da contrata o do seguro, bem como de que tenha havido fiscaliza o periódica posterior de suas condicões, tenho que, com base nas alega es analisadas, não pode ser afastada a responsabilidade da Seguradora litisdenunciada.

No tocante à alegação de exclusão da cobertura de danos morais, registro que o STJ pacificou entendimento no sentido de que 'O contrato de seguro por danos pessoais compreende os danos morais, salvo cláusula expressa de exclusão' (Súmula 402).

No caso em exame, constata-se que, de fato, da apólice vinculada ao veículo causador do acidente não consta previsão da cobertura de danos morais, mas tão somente a cobertura de danos materiais a terceiros, no valor de R\$ 150.000,00, e de danos corporais a terceiros, no valor de R\$ 300.000,00.

Demais disso, consta expressamente da lista de 'RISCOS EXCLUÍDOS E DANOS NÃO COBERTOS', declinada na cláusula 4 do documento denominado 'CONDIÇÕES GERAIS', juntado aos autos com a contestação da Itaú Seguros S.A., a menção a 'DANOS MORAIS, CUJA GARANTIA ESPECÍFICA NÃO TENHA SIDO CONTRATADA' (4.1, 'c'). Também consta do item 25.21 do mesmo documento que 'PARA EFEITO DESTE SEGURO, SOMENTE HAVERÁ INDENIZAÇÃO PARA A GARANTIA DE DANOS MORAIS SE CONTRATADA A GARANTIA E SE DECORRENTE DE SINISTRO COBERTO'.

Denota-se, pois, que houve expressa exclusão da cobertura de danos morais, estando inclusive o texto devidamente destacado, em caixa alta, tal como transrito.

Não obstante isso, observo que a cobertura de 'danos corporais a terceiros' abrange os seguintes itens, consoante previsto na cláusula 3.7.1 das 'Condições Gerais do Seguro' juntados aos autos pela Seguradora litisdenunciada (sublinhou-se):

Danos corporais a terceiros: cobre o reembolso dos valores que o SEGURADO vier a pagar a terceiros, que estejam fora do veículo segurado, em decorrência de acordo prévia e expressamente autorizado pela SEGURADORA ou de sentença transitada em julgado, DESDE QUE NÃO CARACTERIZADA A REVELIA, em razão de morte, invalidez permanente e despesas com assistência médico-hospitalar em decorrência de acidente involuntário causado pelo veículo segurado, ou por reboque ou semi-reboque atrelado ao veículo segurado no momento do acidente (...).

Está sedimentado nos Tribunais Pátrios o entendimento de que, em matéria securitária, a previsão de cobertura contratual de danos corporais e/ou pessoais abrange a indenização dos danos morais e estéticos por serem estes espécie daqueles.

Do Superior Tribunal de Justiça extrai-se:

'AGRAVO REGIMENTAL. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. DECISÃO MANTIDA PELOS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. SEGURO. COBERTURA. DANOS CORPORAIS ENGLOBAM DANOS MORAIS. VERIFICAR EXISTÊNCIA DE CLÁUSULA DE EXCLUSÃO. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA 7/STJ.'

1. De acordo com o entendimento desta Corte, a previsão contratual de cobertura dos danos corporais abrange os danos morais.

2. A pretensão recursal de ver reconhecida a existência da cláusula expressa que exclui da cobertura os danos morais encontra óbice nas Súmulas 5 e 7/STJ.

3. Agravo regimental a que se nega provimento.

(AgRg no AREsp 21.827/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 06/11/2012, DJe 12/11/2012)

AGRAVO REGIMENTAL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. ARGUMENTOS INSUFICIENTES PARA ALTERAR A DECISÃO AGRAVADA. DANOS CORPORAIS ENGLOBAM DANOS MORAIS. PRECEDENTES. REEXAME DE PROVAS E REVISÃO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS. IMPOSSIBILIDADE. INCIDÊNCIA DAS SÚMULAS 05 E 07/STJ.

1. A agravante não trouxe argumentos novos capazes de infirmar os fundamentos que alicerçaram a decisão agravada, razão que enseja a negativa do provimento ao agravo regimental.
2. A jurisprudência assente deste Egrégio Tribunal entende que os danos morais estão englobados pelos danos corporais no contrato de seguro.
3. O reexame do conjunto fático-probatório carreado aos autos, bem como a revisão de cláusulas contratuais, são atividades vedadas a esta Corte Superior, na via especial, nos expressos termos dos enunciados sumulares n.º 05 e 07 do STJ.
4. Agravo regimental a que se nega provimento.

(AgRg no Ag 1345270/MT, Rel. Ministro VASCO DELLA GIUSTINA (DESEMBARGADOR CONVOCADO DO TJ/RS), TERCEIRA TURMA, julgado em 03/02/2011, DJe 11/02/2011)

Destarte, independentemente da classificação jurídica que se dê aos danos, conclui-se que, para fins de enquadramento na cobertura contratada, os danos referentes à 'morte, invalidez permanente e despesas com assistência médico-hospitalar' devem ser considerados danos corporais.

Assim, revendo meu posicionamento anterior, concluo que a cláusula 3.7.1, ao não excluir expressamente os danos morais, supriu a exigência do item 25.21 do contrato de seguros, configurando a contratação da cobertura também dos danos morais, quando decorrentes de morte ou invalidez permanente.

Ademais, é cediço que a lide em questão envolve relação de consumo ancorada em contrato de adesão, no qual as cláusulas contratuais devem ser interpretadas em favor do hipossuficiente e de acordo com os princípios norteadores deste estatuto legal. Interpretar o contrato de forma contrária seria romper a justa expectativa do aderente e ferir a boa-fé objetiva, princípio elementar que deve nortear todas as relações de consumo e que possui como deveres inerentes, dentre outros, a lealdade, o esclarecimento e o cuidado.

Assim sendo, nos autos 2008.72.10.001084-7 e 2009.72.10.001175-3, deverá a seguradora Itaú Seguros S.A. ser condenada solidariamente com a ré Turatto & Turatto Ltda. ao pagamento dos danos materiais, consistentes nas cotas partes da pensão por morte referentes aos autores Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian, e ao pagamento da quantia de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) para os autores Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian, concernentes à indenização por danos corporais.

Deste valor, conforme já referido, devem ser descontados os valores já recebidos pelos autores do Seguro DPVAT a título de indenização pelo óbito de Evandro Luiz Troian.

A condenação solidária da seguradora Itaú Seguros S.A. fica limitada ao valor máximo da cobertura securitária contratada, devidamente atualizada nos termos da apólice, abatidos eventuais valores já pagos pela seguradora a título de cobertura securitária a outros lesados no mesmo sinistro, ressalvada a possibilidade de reconhecimento da nulidade de tais pagamentos na hipótese de insolvência da empresa Turatto & Turatto Ltda. ao tempo de sua ocorrência (art. 593, II, CPC), o que deverá ser verificado na fase de cumprimento da sentença.

Ressalto que a ressalva constante do parágrafo anterior constitui mera advertência acerca do entendimento deste juízo, no sentido de que, tendo sido utilizada quase a integralidade da cobertura securitária para resarcimento de apenas um dos lesados no sinistro, ainda que sabedores, tanto a empresa segurada quanto a própria seguradora, da existência de diversas outras demandas relativas ao mesmo fato e bem assim da situação de provável insolvência da empresa segurada, o pagamento em questão poderá ser declarado ineficaz em relação aos demais lesados pela empresa segurada.

Com efeito, note-se que há fortes indícios de que a empresa segurada (Turatto & Turatto Ltda.) não possui patrimônio suficiente para responder por todos os danos causados em virtude do acidente causado pelo seu motorista Rosinei Ferrari. Nesse contexto, a disposição dos valores relativos à cobertura securitária (que seria, então, um dos poucos direitos patrimoniais à disposição da empresa para adimplemento de sua responsabilização civil) em benefício de apenas um dos lesados, quando, ressalto novamente, tanto a empresa segurada quanto a seguradora já sabiam da situação de insolvência daquela, evidentemente prejudica os demais lesados no acidente, podendo-se cogitar daí a existência de fraude à execução. Assim, no entender deste juízo, mais adequado e prudente seria a formação de concurso de credores entre os lesados para rateio, em partes proporcionais aos danos comprovados de cada um, do valor atinente ao limite da cobertura securitária contratada. Trata-se, todavia, de questão que deve ser suscitada em tempo e modo oportuno pelos interessados.

De todo modo, não havendo supedâneo para declarar desde já a ocorrência de eventual fraude à execução, esclareço, consoante já consignado acima, que a responsabilidade solidária da seguradora está limitada ao valor da cobertura securitária contratada, podendo ela demonstrar na fase de execução desta sentença, quando instada a pagar o valor da condenação, que a sua responsabilidade já se exauriu com os pagamentos efetuados a outros lesados no mesmo sinistro.

III - DISPOSITIVO

*Nos termos da fundamentação acima, julgo o processo nos seguintes termos:
Das lides principais*

- a) rejeito a preliminar de ilegitimidade ativa dos autores Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian suscitada pela ré Televisão Chapecó S/A nos autos nos autos 2008.72.10.001084-7, e de ilegitimidade ativa do autor Vitor Hugo Coelho Troian, suscitada pelo DNIT nos autos 5001910-43.2011.404.7210;*
- b) rejeito as preliminares de ilegitimidade passiva suscitadas por Turatto & Turatto Ltda. (autos 2008.72.10.001084-7 e 2009.72.10.001175-3), pelo Estado de Santa Catarina (autos 2008.72.10.001084-7 e 5001910-43.2011.404.7210), e pelo DNIT (autos 2008.72.10.001084-7 e 5001910-43.2011.404.7210);*
- c) acolho a preliminar de ilegitimidade passiva suscitada pelos réus Gilmar Turatto e Nerci Maria Westenhofer Turatto nos autos 2009.72.10.001175-3 e extinguo, com relação a eles, o feito sem exame de mérito, com base no art. 267, VI e § 3º, do Código de Processo Civil;*
- d) indefiro o pedido de suspensão do processo até o julgamento final da ação penal proposta contra Rosinei Ferrari e Gilmar Turatto;*
- e) afasto a preliminar de prescrição suscitada pelo Estado de Santa Catarina nos autos 5001910-43.2011.404.7210 e resolvo o mérito dos processos, com fundamento no art. 269, I, do CPC, julgando parcialmente procedentes os pedidos iniciais, para:*
 - i) nos autos 2008.72.10.001084-7, condenar os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda, bem como a seguradora Itaú Seguros S.A., de forma solidária com a ré Turatto & Turatto Ltda, ao pagamento de reparação por danos morais no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) para o autor Celestino Vilson Troian e de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) para a autora Neucile de Lourdes Rodrigues Troian, valor este atualizável monetariamente pelo IPCA a partir da data de prolação desta sentença (Súmula 362 do STJ) e com juros de mora de 1% ao mês a contar do evento danoso (Súmula 54 do STJ), devendo ser deduzido da condenação o valor de R\$ 3.375,00 (três mil, trezentos e setenta e cinco reais), já recebido por cada um dos autores do Seguro DPVAT a título de indenização pelo óbito de seu filho Evandro Troian, valor este também atualizável pelo IPCA-E até a data do pagamento;*

ii) nos autos 2009.72.10.001175-3, condenar os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda, bem como a seguradora Itaú Seguros S.A., de forma solidária com a ré Turatto & Turatto Ltda, ao pagamento de reparação por danos morais no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) em favor da autora Macleiser Ines Tosati, valor este atualizável monetariamente pelo IPCA a partir da data de prolação desta sentença (Súmula 362 do STJ) e com juros de mora de 1% ao mês a contar do evento danoso (Súmula 54 do STJ), devendo ser deduzido da condenação o valor de R\$ 6.750,00 (seis mil, setecentos e cinquenta reais), já recebido pela autora do Seguro DPVAT a título de indenização pelo óbito de seu companheiro Evandro Troian, valor este também atualizável pelo IPCA-E até a data do pagamento;

iii) nos autos 5001910-43.2011.404.7210, condenar os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda, ao pagamento de reparação por danos morais no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) em favor do autor Vitor Hugo Coelho Troian, valor este atualizável monetariamente pelo IPCA a partir da data de prolação desta sentença (Súmula 362 do STJ) e com juros de mora de 1% ao mês a contar do evento danoso (Súmula 54 do STJ);

iv) nos autos 2009.72.10.001175-3 e 5001910-43.2011.404.7210, condenar os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda, ao pagamento de pensão mensal em favor dos autores Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian, Neucile de Lourdes Rodrigues Troian e Vitor Hugo Coelho Troian, no valor total de R\$ 486,75 (quatrocentos e oitenta e seis reais e setenta e cinco centavos), na proporção de 1/4 do aludido valor para cada um dos autores, a ser atualizado pelo IPCA desde outubro de 2007 (data do evento danoso) até o efetivo pagamento, devendo incidir, nos valores pagos com atraso, juros de mora de 1% ao mês, nos termos do art. 406 do Código Civil (nesse sentido, o Enunciado nº 20 da I Jornada de Direito Civil, promovida pelo Conselho da Justiça Federal), ficando a seguradora Itaú Seguros S.A. condenada, de forma solidária com a ré Turatto & Turatto Ltda, ao pagamento das cotas-partes da pensão referentes aos autores Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian (autos 2009.72.10.001175-3). Consigno que na condenação ao pagamento da pensão mensal inclui-se o valor da gratificação natalina, que deverá ser paga até o dia 20 do mês de dezembro de cada ano, e o abono constitucional de férias, que deverá ser pago no mês seguinte àquele em que completado cada ano de pagamento da pensão, ou seja, no mês de novembro de cada ano. Registro que o termo inicial para o pagamento da pensão mensal é a data do evento danoso (09.10.2007) e que o termo final é 6.8.2044, exceto com relação ao autor Vitor Hugo Coelho Troian, eis que com relação a ele o termo final é 7.1.2030, data em que completará 25 anos. Fica ressalvado o desconto de eventuais valores pagos à autora Macleiser em sede de antecipação de tutela. Cessado, por qualquer razão, o pagamento da quota parte a um dos beneficiários, assiste aos remanescentes o direito de acrescer o valor da quota cessada a sua própria quota parte. Condeno, ainda, os réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda à constituição de um capital que assegure o cumprimento das prestações vincendas referentes ao pensionamento, ou, alternativamente, a prestarem caução fidejussória para a garantia de seu pagamento.

A condenação solidária da seguradora Itaú Seguros S.A. fica limitada ao valor máximo da cobertura securitária contratada para danos materiais e corporais a terceiros, devidamente atualizada nos termos da apólice, abatidos eventuais valores já pagos pela seguradora a título de cobertura securitária a outros lesados no mesmo sinistro, ressalvada a possibilidade de reconhecimento da nulidade de tais pagamentos na hipótese de insolvência da empresa Turatto & Turatto Ltda. ao tempo de sua ocorrência (art. 593, II, CPC), o que deverá ser verificado na fase de cumprimento da sentença.

Considerando a sucumbência dos réus Rosinei Ferrari e Turatto & Turatto Ltda em relação aos pedidos formulados pelos autores nas três ações, e considerando a complexidade da causa e o tempo de sua tramitação, condeno-os ainda, com fulcro no art. 20, § 3º, do CPC, ao pagamento de honorários advocatícios em favor dos autores, fixados em 20% do valor da condenação em cada ação. Consigno que o valor da condenação referente aos danos materiais, para fins de cálculo dos honorários advocatícios de sucumbência, é o resultante do somatório das parcelas vencidas até a data de prolação da sentença com as 12 parcelas vincendas (TRF4,

APELREEX 00459014320044047100, rel. Des. Fed. Marga Inge Barth Tessler, Quarta Turma, D.E. 13/04/2011). A condenação do réu Rosinei Ferrari ao pagamento de honorários advocatícios, entretanto, fica suspensa em virtude do deferimento do benefício da Assistência Judiciária Gratuita, somente podendo ser exigida caso comprovado, no prazo de 5 anos, que o beneficiado tenha condições de realizar o pagamento sem prejuízo do sustento próprio ou de sua família (art. 12 da Lei nº 1.060/50).

Considerando a sucumbência dos autores Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian nos autos 2008.72.10.001084-7, bem como a sucumbência de Vitor Hugo Coelho Troian nos autos 5001910-43.2011.404.7210 em relação às pretensões formuladas contra a União, o Estado de Santa Catarina e a Televisão Chapecó S/A, e considerando a complexidade da causa e o tempo de sua tramitação fixo os honorários de sucumbência, com fulcro no art. 20, § 3º, do CPC, em R\$ 2.000,00 para cada um dos réus em cada processo, ficando condenados a tal pagamento os autores de cada um dos feitos. A condenação ao pagamento de honorários advocatícios, entretanto, fica suspensa em virtude do deferimento do benefício da Assistência Judiciária Gratuita a todos os autores, somente podendo ser exigida caso comprovado, no prazo de 5 anos, que o beneficiado tenha condições de realizar o pagamento sem prejuízo do sustento próprio ou de sua família (art. 12 da Lei nº 1.060/50).

Por outro lado, nos autos 2009.72.10.001175-3 os autores Macleiser Ines Tosati, Celestino Vilson Troian e Neucile de Lourdes Rodrigues Troian nos autos 2008.72.10.001084-7 foram sucumbentes em relação às pretensões formuladas contra Gilmar Turatto e Nerci Maria Westenhofer Turatto. Assim, considerando a complexidade da causa e o tempo de sua tramitação, condeno-os, com fulcro no art. 20, § 3º, do CPC, ao pagamento de honorários advocatícios em favor dos referidos réus, fixados em R\$ 2.000,00 para cada um dos réus. A condenação ao pagamento de honorários advocatícios, entretanto, fica suspensa em virtude do deferimento do benefício da Assistência Judiciária Gratuita, somente podendo ser exigida caso comprovado, no prazo de 5 anos, que o beneficiado tenha condições de realizar o pagamento sem prejuízo do sustento próprio ou de sua família (art. 12 da Lei nº 1.060/50).

Da lide secundária - DNIT X RODOCON, autos 2008.72.10.001084-7

a) rejeito a impugnação da denunciação da lide arguida pela empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda. (denunciada à lide pelo réu DNIT),

b) julgo prejudicado o mérito da lide secundária, tendo em conta a inexistência de condenação do DNIT na lide principal.

Com fundamento no art. 20, § 4º, do Código de Processo Civil, condeno o DNIT ao pagamento de honorários advocatícios em favor do procurador da empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda., os quais fixo em R\$ 2.000,00 (dois mil reais), atualizáveis pelo IPCA a partir da data de prolação da presente sentença.

Da lide secundária - Turatto & Turatto Ltda. X Itaú Seguros S.A. autos nº 2008.72.10.001084-7 e 2009.72.10.001175-3

a) Rejeito a impugnação da denunciação da lide argüida pela Itaú Seguros S.A. (denunciada à lide pela ré Turatto & Turatto Ltda.).

b) resolvo o mérito da lide secundária, com fundamento no art. 269, I, do CPC, julgando procedente a pretensão de condenação solidária da litisdenunciada Itaú Seguros S.A. no que concerne ao pagamento dos danos materiais e morais, limitada a condenação, conforme já referido, ao valor máximo da cobertura securitária contratada.

Considerando a sucumbência da ré Itaú Seguros S.A em relação à litisdenunciante Turatto & Turatto Ltda, e considerando a complexidade da causa e o tempo de sua tramitação, condeno-a, com fulcro no art. 20, § 3º, do CPC, ao pagamento de honorários advocatícios em favor da ré Turatto & Turatto Ltda, fixados em R\$ 4.000,00.

A manutenção da sentença é medida que se impõe.

Cumpre repetir um breve relato dos fatos:

No dia 09.10.2007, pouco antes das 19h00min, um grave acidente automobilístico ocorreu próximo ao KM 630 da BR-282, no município de Descanso/SC, envolvendo dois caminhões (carretas), sendo um deles do tipo "bitrem", e um ônibus, resultando na morte de 11 (onze) pessoas, além de 34 (trinta e quatro) feridos.

Dirigiram-se ao local do acidente policiais rodoviários federais em serviço no posto da Polícia Rodoviária Federal de Maravilha/SC, policiais militares, bombeiros (militares e voluntários), socorristas e paramédicos do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), não necessariamente nessa ordem, bem como outras pessoas convocadas para auxiliar nos procedimentos de socorro às vítimas, além de diversos curiosos. Diante da gravidade e magnitude do acidente, foram também convocados para auxiliar nos trabalhos diversos agentes dos órgãos acima que não estavam de serviço na data e horário do acidente.

O trânsito foi interrompido no local do acidente para viabilizar o socorro e remoção das vítimas, bem como para possibilitar os trabalhos de remoção dos veículos envolvidos. Com a interrupção do trânsito, formou-se imediatamente uma fila de veículos que aguardavam a liberação da pista, em ambas as direções, que crescia rapidamente com o passar do tempo.

Quando os trabalhos já estavam chegando à sua etapa final, por volta das 21h30min, o caminhão (carreta) Mercedes Benz/LS 1935, placas AHQ-5000, conduzido pelo réu Rosinei Ferrari, atingiu o local do acidente em alta velocidade, colidindo com os veículos envolvidos no resgate e atropelando dezenas de pessoas que estavam no local auxiliando nos trabalhos ou apenas observando. Deste **segundo acidente**, resultaram mais 16 pessoas mortas e 66 feridas. O pai do autor faleceu em decorrência deste segundo acidente.

Os fatos acima são incontrovertíveis e estão amplamente demonstrados nos documentos que instruem os autos.

Argumentos dos recursos:

(1) DNIT pede para não pagar os honorários advocatícios à litisdenunciada ou para que seja reduzido o valor

O DNIT denunciou à lide a empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda. A ação foi julgada improcedente em face do DNIT, em virtude da ausência de comprovação de sua culpa. Por esta razão, restou prejudicado o mérito da lide secundária, restando assim redigido o dispositivo:

Da lide secundária - DNIT X RODOCON, autos 2008.72.10.001084-7

- a) *rejeito a impugnação da denuncia da lide arguida pela empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda. (denunciada à lide pelo réu DNIT),*
- b) *julgo prejudicado o mérito da lide secundária, tendo em conta a inexistência de condenação do DNIT na lide principal.*

Com fundamento no art. 20, § 4º, do Código de Processo Civil, condeno o DNIT ao pagamento de honorários advocatícios em favor do procurador da empresa Rodocon Construções Rodoviárias Ltda., os quais fixo em R\$ 2.000,00 (dois mil reais), atualizáveis pelo IPCA a partir da data de prolação da presente sentença.

Defende o DNIT que a condenação em honorários não deve prosperar, porque, em sendo obrigatória a denunciação à lide no presente caso, não há espaço para caracterizar, pelo princípio da causalidade, a obrigação de pagar honorários advocatícios por parte da autarquia em virtude da lide secundária ter sido julgada prejudicada em razão da improcedência da ação principal em face do DNIT. Subsidiariamente, pede a redução do valor e da correção monetária, fixados na sentença.

Sem razão o apelante.

O Código de Processo Civil, no seu artigo 70, III, trata da hipótese de garantia própria, ou seja, se restringe as ações de garantia.

A ação de garantia, por sua vez, não se caracteriza como mero direito genérico de regresso, isto é, fundado em garantia imprópria.

A jurisprudência pacífica do STJ, forte no princípio da causalidade (entre outros, REsp n. 150.310/SP -3ª Turma, rel. Min. Castro Filho, DJU de 25.11.2002- e 528.551/SP (3ª Turma, rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, DJU de 29.03.2004) esclarece:

'Alguns autores fundam-se em que, requerida a denunciação pelo réu, não há pleito do autor relativamente ao litisdenunciado. Não os vinculava qualquer relação jurídica e o ingresso do último no processo deve-se a exclusiva iniciativa do denunciante. Para que se possa falar em vencido e vencedor, como o faz o artigo 20 do C.P.C., é necessário que haja demanda, de um, pretendendo prestação jurisdicional em relação ao outro. Vencedor será aquele a quem a sentença favorecer. Não havendo isso, não se poderá invocar a norma citada. A denunciação da lide significa demanda, conexa com a já existente, envolvendo denunciante e denunciado. O adversário do denunciante a ela é estranho. Desse modo, julgada improcedente a ação, não haverá direito de regresso e vencido será quem fez a denunciação.'

No sentido do texto e citados aliás, pela recorrente, CELSO BARBI (Comentários ao C.P.C - Forense - JO cd - vol 1 - tomo 11 - p 355/6) e SYDNEY SANCHES (Denunciação da lide no Direito Processual Civil Brasileiro - Rev. Trib. - 1984 - p. 235/6). Ambos os autores salientam, entretanto, que em casos especiais, a solução poderá ser a mais adequada.

CALMON DE PASSOS diverge. Colocando em relevo haver, na espécie, litisconsórcio entre denunciante e denunciado, afirma que, com a improcedência da ação, ambos são vencedores (Encyclopédia Saraiva de Direito - Verbete denunciação da Lide).

Parece-me que as opiniões em primeiro lugar citadas se atêm à melhor técnica. A circunstância de o artigo 75 do C.P. C. consignar que denunciante e denunciado serão litisconsortes não modifica o essencial. O autor não formulou pedido algum quanto ao denunciado. Não é sem alguma dificuldade mesmo que se pode aceitar a existência, no caso, de litisconsórcio. O denunciado é réu em ação movimentada pelo denunciante. Tem interesse na improcedência da

ação principal porque aquela em que é demandado funda-se no direito de regresso que só existirá se procedente a ação a que conexa. Denunciante e denunciado, porém, são adversários.

O rigor da técnica, entretanto, pode não oferecer a solução mais adequada. Parece-me que melhor a acolhida por ATHOS CARREIRO, de acordo com AROLDO PLÍNIO GONÇALVES (Intervenção de Terceiros - Saraiva - 5' cd - p 96/97). Distingue-se a chamada garantia formal ou própria, que envolve transmissão de direitos, daquela outra, qual como simples ou imprópria, em que o direito de regresso decorre de uma relação entre denunciante e denunciado.

No primeiro caso, segundo o entendimento hoje mais aceito, se não se fizer a denunciação da lide perde-se o direito de regresso. É o que ocorre no caso do artigo 70, I do C.P. C. Assim sendo, é inexigível que faça o interessado uma exata avaliação dos riscos da demanda, de maneira a diligenciar a denunciação apenas quando se convencer de que realmente será vencido na ação. Não se pode pretender que se sujeite aos riscos inerentes a toda ação judicial, assumindo os que possam decorrer de uma derrota inesperada.

O mesmo não sucede com a garantia simples, em que não envolvida a possibilidade de perda do direito de regresso. A denunciação, em tal caso, apenas priva o que a deixou de fazer da obtenção, desde logo, da coisa julgada e do título executivo. Nada impede, entretanto, que aguarde o julgamento da ação e, sendo vencido, exerça direito de regresso. Preferindo cumular a demanda regressiva, não poderá impor a seu adversário inicial o ônus de arcar também com os honorários de um terceiro, com quem não tem vínculo algum'. (voto no RESP 81.793, Rel. Min. Eduardo Ribeiro, DJ 04/08/97)

No caso dos autos, o DNIT fez a denunciação à lide, mas poderia aguardar o julgamento da ação para, se vencido, exercer o direito de regresso.

Nos casos como o presente, o denunciante à lide deve arcar com os honorários advocatícios devidos ao denunciado e com as custas processuais relativas à lide secundária.

Portanto, deve o DNIT ser condenado ao pagamento de honorários à litisdenunciada.

Uma vez mantida a condenação em honorários, o DNIT requer que seja reduzido o valor. A sentença condenou ao pagamento de R\$ 2.000,00, atualizáveis pelo IPCA.

Os valores arbitrados no juízo *a quo*, a título de honorários advocatícios, encontram-se adequados e razoáveis à complexidade da causa e do trabalho desenvolvido pelos procuradores das partes e estão em consonância com o disposto no artigo 20, parágrafo 3º, do Código de Processo Civil, inexistindo motivos para a sua redução.

Deve ser mantida a sentença quanto a este tópico.

(2) União pede majoração de honorários advocatícios e pagamento do valor quando do recebimento da indenização.

A União pede a majoração do valor dos honorários. Argumenta que o magistrado condenou o Apelado no pagamento, a título de honorários advocatícios, na quantia certa e determinada de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que representa apenas 2% do valor atribuído à causa.

A sentença condenou o autor a pagar a União o valor dos honorários na seguinte forma:

...considerando...a sucumbência de Vitor Hugo Coelho Troian nos autos 5001910-43.2011.404.7210 em relação às pretensões formuladas contra a União, o Estado de Santa Catarina e a Televisão Chapecó S/A, e considerando a complexidade da causa e o tempo de sua tramitação fixo os honorários de sucumbência, com fulcro no art. 20, § 3º, do CPC, em R\$ 2.000,00 para cada um dos réus em cada processo, ficando condenados a tal pagamento os autores de cada um dos feitos. A condenação ao pagamento de honorários advocatícios, entretanto, fica suspensa em virtude do deferimento do benefício da Assistência Judiciária Gratuita a todos os autores, somente podendo ser exigida caso comprovado, no prazo de 5 anos, que o beneficiado tenha condições de realizar o pagamento sem prejuízo do sustento próprio ou de sua família (art. 12 da Lei nº 1.060/50).

No caso presente, o percentual de 10% sobre o valor da causa, que representa aproximadamente R\$ 100.000,00 (cento mil reais), importaria em ônus exacerbado à parte sucumbente, em absoluto desacordo aos parâmetros de equidade e proporcionalidade próprios para a fixação dos honorários. O valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) arbitrado a título de honorários advocatícios configura remuneração condigna com o trabalho desempenhado pelo procurador da parte, levando-se em consideração o tempo de tramitação da ação, bem como o grau de zelo profissional, o local da prestação de serviços, a natureza e importância da causa e as dificuldades gerais apresentadas pelo processo.

A condenação ao pagamento de honorários restou suspensa em virtude do deferimento do benefício da Assistência Judiciária Gratuita. Porém, pode ser exigida caso comprovado, no prazo de 5 anos, que o beneficiado tenha condições de realizar o pagamento sem prejuízo do sustento próprio ou de sua família (art. 12 da Lei nº 1.060/50).

Mantida a sentença quanto a este tópico.

(3) autor Vitor pede a condenação do Estado de Santa Catarina, da União e DNIT ao pagamento indenização.

Os autores buscam a condenação do DNIT (e da litisdenunciada Rodocon), Estado de Santa Catarina e União ao pagamento indenização.

Asseveram que houve desídia no local do primeiro acidente. Diz que a União deveria ter promovido a total interdição do local, buscando segurança às pessoas. Diz que o DNIT não efetuou a fiscalização no caminhão, tanto que permitiu o tráfego com excesso de peso.

Sem razão o recorrente. No caso dos autos, o que motivou o segundo acidente e levou à morte do pai dos autores foi a não parada do caminhão conduzido por Rosinei no local do primeiro acidente, mais especificamente, foi a insuficiência dos freios no conjunto veicular conduzido por Rosinei Ferrari a causa determinante para a ocorrência do acidente em análise no presente tópico.

Portanto, não ficou comprovado que o acidente em questão tenha decorrido por deficiência na sinalização da rodovia, ou por ausência de policiamento e fiscalização na estrada na hora do acidente. Assim, não há como estender a responsabilidade à União ou Estado de Santa Catarina.

Mantida a sentença.

Conclusão

Portanto, a sentença abordou apropriadamente as alegações das partes e as provas produzidas, não havendo reparo a ser feito.

Ante o exposto, voto por negar provimento aos recursos.

Desembargador Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR
Relator

Documento eletrônico assinado por **Desembargador Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR, Relator**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4^a Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **7765136v8** e, se solicitado, do código CRC **3855346B**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Cândido Alfredo Silva Leal Junior

Data e Hora: 03/09/2015 18:32

EXTRATO DE ATA DA SESSÃO DE 01/09/2015
APELAÇÃO CÍVEL Nº 5001910-43.2011.4.04.7210/SC
ORIGEM: SC 50019104320114047210

RELATOR : Des. Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JÚNIOR
PRESIDENTE : CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR
PROCURADOR : Dr. Fábio Bento Alves
APELANTE : VITOR HUGO COELHO TROIAN
ADVOGADO : ADAIR PAULO BORTOLINI
APELANTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
: UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO
APELADO : OS MESMOS
APELADO : ROSINEI FERRARI
ADVOGADO : Andreas Otto Winckler
APELADO : ESTADO DE SANTA CATARINA
APELADO : TELEVISAO CHAPECO S/A
ADVOGADO : Daniela de Lara Prazeres
APELADO : TURATTO & TURATTO LTDA
MPF : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Certifico que este processo foi incluído na Pauta do dia 01/09/2015, na seqüência 25, disponibilizada no DE de 20/08/2015, da qual foi intimado(a) UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, a DEFENSORIA PÚBLICA e as demais PROCURADORIAS FEDERAIS.

Certifico que o(a) 4^a TURMA, ao apreciar os autos do processo em epígrafe, em sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A TURMA, POR UNANIMIDADE, DECIDIU NEGAR PROVIMENTO AOS RECURSOS.

RELATOR : Des. Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JÚNIOR
ACÓRDÃO :
VOTANTE(S) : Des. Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JÚNIOR
: Des. Federal VIVIAN JOSETE PANTALEÃO CAMINHA
: Juiz Federal LORACI FLORES DE LIMA

Luiz Felipe Oliveira dos Santos
Diretor de Secretaria

Documento eletrônico assinado por **Luiz Felipe Oliveira dos Santos, Diretor de Secretaria**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **7802990v1** e, se solicitado, do código CRC **7BEBAB047**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Luiz Felipe Oliveira dos Santos

Data e Hora: 01/09/2015 10:14
