

RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS: “ASSALTO A ÔNIBUS E EXCLUDENTES”

Aloysio Corrêa da Veiga*

INTRODUÇÃO

A responsabilidade civil, na atualidade, é tema relevante, complexo, polêmico e instigante, por tratar da questão da separação do dano e seus desdobramentos.

A responsabilidade civil no transporte de passageiros é motivo de permanente debate, visto que os danos derivados desse segmento e a frequência com que eles ocorrem trazem a indagação sobre o risco dessa atividade, as relações resultantes do contrato de transporte e, sobretudo, a responsabilidade civil por dano envolvendo a relação de emprego entre as empresas concessionárias do transporte de passageiros e seus empregados e as causas excludentes da responsabilidade do empregador.

A relação jurídica de emprego desenvolvida entre os empregados e as empresas de transporte de passageiros é, também, conflituosa quando o empregado é vítima de assalto.

O assalto, tido como fortuito externo, estaria entre as excludentes da obrigação de o empregador indenizar o dano causado aos seus empregados? Qual o limite da responsabilidade do empregador? São questões frequentes no cotidiano do judiciário trabalhista a exigir uma interpretação da legislação existente como resposta a todas essas indagações.

O transporte de passageiros é utilizado por milhões de brasileiros. A concentração populacional dos grandes centros está a exigir uma atenção, cada vez maior, de toda a sociedade na busca do aperfeiçoamento e do aprimoramento das concessões do transporte público, de modo a possibilitar a excelência na prestação de serviços de relevância absoluta na sociedade moderna.

* *Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, onde preside a 6ª Turma; conselheiro do CSJT; membro da Academia Nacional de Direito do Trabalho e do Instituto dos Advogados Brasileiros.*

No Brasil, as estatísticas demonstram que o transporte público de pessoas é realizado, na essência, por meio das empresas concessionárias de ônibus. Cerca de 91% do transporte de passageiros é realizado por este meio.

As políticas de desenvolvimento do transporte de pessoas e de mercadorias no Brasil, por meio de trens, metrô, transporte fluvial, marítimo e aéreo, são por demais insuficientes a privilegiar o transporte rodoviário como único meio para atender o deslocamento neste País de dimensão continental.

O tema, como se vê, reveste-se de extrema complexidade a desafiar uma permanente dedicação com o fim de tornar eficientes os meios de transporte na sociedade brasileira.

O transporte público é função do Estado. Cabe a ele promover. É evidente que, diretamente, não poderá exercer toda essa função, sendo necessário dispor sobre a execução em regime de concessão e permissão na prestação de um serviço que, na realidade, é um serviço público.

A importância do transporte é essencial na sociedade. É através dele que o homem poderá exercer um direito fundamental, básico, o de ir e vir. Nas relações de trabalho a eficiência do transporte urbano mais se destaca, na medida em que dele dependerá o êxito no cumprimento diário das obrigações assumidas pelo cidadão.

O transporte coletivo exerce, portanto, na sociedade moderna, papel fundamental e essencial do Estado.

No entanto, o tema é abrangente, o que impõe limitar a apreciação da responsabilidade civil no transporte de passageiros: assalto a ônibus e excludentes, a relação entre empregador (empresa de transporte) e empregado (motoristas-cobreadores).

RESPONSABILIDADE CIVIL

O Código Civil de 1916, ao tratar da responsabilidade civil a subordinou ao conceito do ato ilícito, trazendo no art. 159 a exegese de seus elementos constitutivos¹.

A legislação de 1916, inspirada no Código Civil francês de 1804, o Código de Napoleão, tinha como fundamento a culpa, em sentido lato, como elemento constitutivo da reparação do dano.

1 Art. 159 do Código Civil de 1916. “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano”.

O Código Civil de 2002 não se distanciou do código anterior, trazendo, como regra geral, a responsabilidade civil com fundamento no ato ilícito, repetindo, no art. 186, a regra anterior². A responsabilidade civil pelo ato ilícito decorrerá, em princípio, do dolo ou da culpa, sendo necessária a presença de elementos essenciais para sua caracterização; a conduta do agente, dolosa ou culposa; o dano causado; e o nexo de causalidade.

Tal conteúdo de subordinação à reparação do ato ilícito, com fundamento na conduta do agente, divorciada e violadora da norma jurídica, nos dá, em gênero, a convicção de que existirá a *restitutio in integrum*, decorrente do dano causado, na responsabilidade subjetiva, por que necessário avaliar a conduta do agente.

No entanto, não se resume a reparação de dano causado, tão somente, na avaliação da conduta subjetiva do causador, se culposa ou dolosa.

O Estado brasileiro optou, como fundamento, pela dignidade da pessoa humana, dentre outros princípios consagrados no art. 1º da Constituição Federal³. É sob esse princípio que se revela todo o estudo decorrente da responsabilidade civil.

O que é indenizável? Quais são os padrões da responsabilidade e quais são os limites da responsabilidade na reparação do dano causado na prestação de serviços?

A PRESTAÇÃO DE UM SERVIÇO PÚBLICO

A amplitude do tema nos leva a limitar o debate ao serviço público de transporte coletivo urbano.

Todos sabem como se dá essa modalidade de prestação de serviços.

O Estado abre mão e transfere à iniciativa privada a prestação de serviços essenciais à consecução de sua finalidade primeira.

Como fazer, como desenvolver e como ver, na prestação desses serviços essenciais, um modelo próprio de equilíbrio entre a proposta de contribuir com uma função social, aliada à livre-iniciativa.

2 Art. 186 do Código Civil de 2002. “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

3 Art. 1º da Constituição Federal. “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: I – a soberania; II – a cidadania; III – a dignidade da pessoa humana; IV – os valores sociais do trabalho e da livre-iniciativa; V – o pluralismo político”.

O MODELO EXISTENTE

O Estado, abstraindo de sua função primeira, faz concessões. Denomina de concessões de serviços públicos e regula o princípio contido no art. 175 da Constituição Federal⁴. Podem se habilitar à prestação de um serviço público todos aqueles que se dispuserem a prestar um serviço que, pela origem, era um serviço inerente ao Poder Público, e se torna um serviço prestado pela empresa privada que responderá pelas obrigações inerentes ao Poder Público.

A obrigação assumida, neste contexto, se faz mediante o cumprimento da Lei das Licitações. A Lei em vigor é a de nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Aquele que se dispuser, assumindo o risco da atividade econômica, a substituir o poder público na sua atividade essencial deverá concorrer seguindo os princípios nela estabelecidos.

PRINCÍPIO LEGAL

A Lei que regula a participação da iniciativa privada no processo de concessão de serviços públicos tem, como pressuposto, três princípios básicos: o menor preço da tarifa, a maior oferta ao poder concedente e a maior eficiência. É o que dispõe o art. 14 da citada Lei⁵. As exigências legais mais parecem quesitos de gincana. Quantas vezes inatingíveis!

O princípio legal vigente exige o cumprimento de obrigações bem específicas.

Ouso dizer! Custo, qualidade, retribuição. A partir daí a iniciativa privada estará apta a absorver, como fundamento, o dever primário do Estado – o de prestar um serviço público essencial com qualidade.

Esse é o modelo vigente. É ele ideal – menor preço da tarifa; maior retribuição ao poder concedente e melhor qualidade?

Estes são os parâmetros que norteiam o desenvolvimento de tão relevante atividade: o transporte de passageiros e a responsabilidade civil do transportador.

4 “Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da Lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.”

5 Art. 14 da Lei nº 8.987/95. “Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório”. Art. 15. “No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios: I – o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; II – a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; III – a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII; IV – melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; V – melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público prestado com o de melhor técnica; VI – melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; VII – melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas”.

EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

As empresas de transporte rodoviário exercem, como visto, uma função delegada do Estado. São elas partícipes do desenvolvimento social; exercem, sobremaneira, atividade inerente na busca da melhoria de condições sociais. A atividade empresarial tem, como pressuposto, o resultado positivo na realização do empreendimento, isto é, o lucro.

Como conciliar o êxito na atividade econômica com as restrições impostas pela norma legal; menor preço; maior retribuição; e melhor qualidade na prestação de serviços?

Como aliar tudo isso com a responsabilidade civil inerente a essa atividade econômica, com vias de acesso precárias que desgastam, sobremaneira, os veículos? Violência urbana, como resultado de manifestações, incêndios, assaltos, a ver e rever qual o tratamento que se dará à vítima dessas ações descabidas, despidas de qualquer conteúdo ético, mas que refletem na vida do usuário, nesse tipo de prestação de serviços, um dano de reparação distante.

Essas relações tidas como de consumo geram conflitos de interesse cuja solução está a exigir uma profunda reflexão.

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NOS ASSALTOS AOS PASSAGEIROS – EXCLUDENTES

É inerente ao contrato de transporte de pessoas a existência da obrigação de garantia, conhecida como cláusula de incolumidade, na qual, por meio dela, o transportador se obriga a conduzir o passageiro, do momento em que ele adere ao contrato de transporte, até o seu destino final, sem que lhe ocorra qualquer dano durante a vigência da relação jurídica.

É essa a obrigação assumida pelo transportador. O passageiro ao ingressar no veículo que o irá transportar paga o preço ajustado e, com isso, adere ao contrato de transporte em que é inerente a cláusula de incolumidade, obrigando-se o transportador a conduzi-lo são e salvo ao lugar de destino, salvo motivo de força maior. É o que se extrai da regra contida no art. 734 do Código Civil⁶.

A responsabilidade do transportador, no contrato de transporte de passageiros é objetiva, isto é, independe de culpa. Havendo a inobservância da cláusula inerente ao transporte de passageiros, ou seja, a cláusula de incolumidade, subsistirá a obrigação de indenizar, não sendo elidida por culpa de terceiro. A

6 Art. 734. “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”.

responsabilidade objetiva do transportador vinha sendo observada pela doutrina e pela jurisprudência há vários anos. Basta lembrar que, em 1963, o excelso Supremo Tribunal Federal consagrou o entendimento na Súmula nº 187 de sua jurisprudência⁷. O Código Civil de 2002 termina por repetir o conteúdo da Súmula do STF, quando reconhece no art. 735⁸ a responsabilidade objetiva do transportador pela inobservância da cláusula de incolumidade, mesmo quando o acidente se der por fato de terceiro.

Exclui-se da obrigação de indenizar e, com isso, a responsabilidade civil do transportador, o caso fortuito, a força maior, a culpa exclusiva da vítima e, tem prevalecido na jurisprudência que, em alguns casos, o fato de terceiro, quando equivalente ao caso fortuito externo.

Em relação ao fato doloso de terceiro, como no caso do assalto aos passageiros, a jurisprudência cível oscilou no início, entendendo pela responsabilidade do transportador, por não reconhecer no assalto força maior (fortuito externo) quando eles se tornam fato corriqueiro e comum e a empresa deixa de tomar providências destinadas a evitar que tal tipo de atentado continue. A reiterada prática, em determinados locais, sem que nenhuma providência fosse tomada, afastaria o fortuito externo, porque deixam de ser imprevisíveis.

No entanto, o colendo Superior Tribunal de Justiça, através de sua 2ª Seção, vem uniformizando a sua jurisprudência no sentido de que constitui caso fortuito externo, excludente de responsabilidade da empresa transportadora, o assalto à mão armada ocorrido dentro de veículo coletivo⁹.

A questão, porém, é polêmica e longe está de se encontrar uma solução para o conflito de interesses.

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO EMPREGADOR NO ASSALTO A ÔNIBUS

A relação de emprego tem uma característica especial e peculiar no tocante ao exercício da atividade profissional em relação à atividade econômica desenvolvida pelo empregador.

7 Súmula nº 187 do STF. “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

8 “Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.”

9 Reclamação nº 4.518 – RJ (2010/0134714-4) – Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva – DJe: 07.03.2012.

A Consolidação das Leis do Trabalho define o empregador como sendo a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços.

Ao admitir, assalar e dirigir a prestação pessoal de serviços assume o empregador a obrigação de garantir ao empregado o meio ambiente de trabalho adequado a garantir a sua incolumidade física e mental, adotando os meios necessários para garantir a higiene e a segurança do trabalho.

As atividades desenvolvidas pelo empregador que tragam riscos físicos ou psicológicos aos seus empregados, ainda que potenciais, se lhe impõe o dever de preveni-los. A omissão ou a negligência em proporcionar um ambiente de trabalho seguro e saudável termina por implicar a responsabilidade pelo dano causado.

No momento atual, no qual a sociedade demonstra preocupações que excedem as questões mercantis, econômicas ou políticas e demonstra efetiva preocupação com questões como o meio ambiente do trabalho, saúde no trabalho, preservação ecológica, degradação dos valores sociais, dignidade da pessoa humana, função social da propriedade, boa-fé no trato das relações contratuais, a adoção de medidas efetivas, no sentido de preservar e evitar o dano, ainda que potencial, tornou-se obrigatória, acarretando a responsabilidade objetiva pela inobservância de todos esses requisitos.

É nesse contexto que habita o meio ambiente saudável de trabalho, de responsabilidade do empregador, que assume o risco da atividade econômica, a determinar a observância do princípio da precaução, o qual estará presente quando houver ameaça de danos sérios ao meio ambiente seguro e sadio do trabalho, a postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir o dano. Mister, portanto, a efetiva adoção de critérios de prudência e vigilância a fim de evitar o dano, embora que potencial.

Trata-se de uma obrigação de resultado: a prevenção em matéria de saúde e segurança do trabalho exige do empregador o dever de antecipar e avaliar os riscos de sua atividade empresarial e efetivar as medidas de precaução necessárias.

O direito francês, de longa data, consolidou o entendimento de se exigir do empregador que o princípio da precaução se materializasse por meio de obrigação de resultado¹⁰.

10 “Mais attendu que l’employeur est tenu, à l’égard de son personnel, d’une obligation de sécurité de résultat qui lui impose de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité e protéger la santé des travailleurs; qu’il lui est interdit, dans l’exercice de son pouvoir de direction, de prendre de mesures qui auraient pour objet ou pour effet de compromettre la santé et la sécurité des salariés.” – Cour de Cassation, chambre sociale, Audience du mercredi 5 mars 2008, N° de pourvoi: 06-45888, Mme Collomp, président.

O dano causado no assalto a ônibus em relação aos empregados da empresa transportadora assume o contorno de infortúnio, ou melhor, de acidente de trabalho, e como tal será analisado e não como uma simples relação de consumo como ocorre com o transporte de passageiros.

No acidente de trabalho a atividade de risco desenvolvida pelo empregador determinará a sua responsabilidade para reparação do dano moral e material dele decorrente.

A atividade de risco não se discute. Motorista e cobrador, nas sucessivas viagens, em trajetos em que o assalto se torna um fato corriqueiro, sem que haja adoção de medidas efetivas de precaução. O assalto não pode, em relação aos empregados, ser equivalente à força maior a excluir da obrigação de indenizar o dano decorrente do acidente de trabalho.

A teoria objetiva do risco delimita que o dano a ser reparado advém da execução do contrato de trabalho e está fundamentada no risco-proveito, tão bem definida por Serpa Lopes, como *ubi emolumentum ibi onus*¹¹.

Não se discute que o dano causado decorre do trabalho, por isso equivalente ao acidente de trabalho. É como caracteriza e define o art. 19 da Lei nº 8.213/91¹².

Ocorrendo o acidente de trabalho, a indenização pelo dano moral e material dele decorre.

Poder-se-ia dizer que a responsabilidade do empregador, no acidente de trabalho, só o obrigará a indenizar quando houver culpa, a teor do que dispõe o inciso XXVIII do art. 7º da Constituição Federal¹³.

A culpa pelo acidente de trabalho se presume diante do risco da atividade desenvolvida pelo empregador, de modo que não há excludente da responsabilidade do empregador no assalto a ônibus, em relação ao dano moral e material

11 Risco-proveito. É uma corrente fundada no princípio *ubi emolumentum ibi onus*. Consideram os seus partidários nada haver de mais justo do que aquele que obtém o proveito de uma empresa, o patrão se onerar com a obrigação de indenizar os que forem vítimas de acidentes durante o trabalho. O patrão, ao celebrar o contrato de trabalho, pode já incluir nas suas estimativas a provável responsabilidade por qualquer acidente que o seu operário possa sofrer, durante horas de serviço. Trata-se de uma concepção hoje considerada e prevista no Direito positivo (In: *Curso de direito civil* – fontes contratuais das obrigações. 4. ed. Rio de Janeiro. p. 171. v. V.).

12 Art. 19. “Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII desta Lei provando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho”.

13 Art. 7º, XXVIII. “Seguro contra acidente de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado quando incorrer em dolo ou culpa”.

causados aos seus empregados. Esse tem sido o entendimento consagrado na jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho. Diversos precedentes nesse sentido, pela responsabilidade civil do empregador pelo dano sofrido pelo empregado em decorrência de assalto a ônibus¹⁴, valendo destacar o voto proferido na Seção Uniformizadora de Jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho – SDI-1, no E-RR 28900-66.2006.5.17.0007, de relatoria do Exmo. Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, publicado no DEJT de 07.10.2011, neste sentido:

“RECURSO DE EMBARGOS INTERPOSTO DEPOIS DA EDIÇÃO DA LEI Nº 11.496/07. MOTORISTA DE ÔNIBUS. ASSALTO. HOMICÍDIO. PERIGO INERENTE AO TIPO DE SERVIÇO. RISCO CRIADO PELO EMPREGADOR. CULPA. DEVER DE ADOTAR AS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS PARA EVITAR A LESÃO À ESFERA JURIDICAMENTE PROTEGIDA DO EMPREGADO. OMISSÃO EM FAZÊ-LO. CONDUTA DESVALORADA PELO ORDENAMENTO JURÍDICO. RESULTADO QUE DEVE SER OBJETIVAMENTE IMPUTADO AO TOMADOR DOS SERVIÇOS. CONCLUSÃO QUE SE COADUNA COM O SOLIDARISMO PREVISTO NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988. A responsabilidade civil por omissão decorre da inobservância do dever de evitar a lesão à esfera juridicamente protegida de outrem. Tal dever pode ser oriundo de lei, de negócio jurídico ou do risco criado ao bem jurídico. A culpa, nesse caso, reside na inobservância de dever objetivo de cuidado, consistente na preservação do interesse alheio. Tratando-se de empresa de transporte rodoviário de passageiros, é de conhecimento notório os riscos que os seus empregados enfrentam ao trafegar nas vias públicas brasileiras. Mencionados riscos, dos quais resultam proveitos econômicos em prol do empregador, quando se transformam em lesão à vida ou à integridade física do empregado, ensejam o dever de indenizar o trabalhador, porquanto presente a imputação objetiva entre eles e o resultado danoso. Tal conclusão encontra respaldo no caráter solidário da Carta Magna de 1988 (arts. 1º, III e IV, e 3º, III) e nos arts. 186 e 927 do Código Civil, que conferem efetividade ao dever do empregador de velar pela saúde e segurança dos seus empregados. Precedentes do STJ. Recurso de embargos conhecido e desprovido.”

14 E-RR 28900-66.2006.5.17.0007, Relator: Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, Data de Julgamento: 22.09.2011, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Data de Publicação: 07.10.2011; RR 433600-73.2009.5.09.0965, Relator: Ministro Aloysio Corrêa da Veiga, Data de Julgamento: 19.09.2012, 6ª Turma, Data de Publicação: 21.09.2012; RR 6900-04.2008.5.04.0221, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, Data de Julgamento: 21.03.2012, 7ª Turma, Data de Publicação: 23.03.2012.

Os precedentes da SDI-1 do Tribunal Superior do Trabalho e de suas Turmas são no sentido de reconhecer a responsabilidade do empregador no dano causado aos seus empregados, decorrente de assalto a ônibus, em face do risco assumido pela atividade econômica desenvolvida em relação ao acidente de trabalho a que vêm sofrer, geralmente motoristas e cobradores no exercício de suas funções. A culpa aí se presume, diante da reiteração do evento que causa o dano, de modo a tornar-se corriqueiro.

Não há como o empregador, com relação a seus empregados, alegar a força maior como excludente da responsabilidade porque, na reiteração, sem que providências tenham sido tomadas a garantir o meio ambiente seguro do trabalho, deixou de ser, há muito tempo, um fato imprevisível.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O conceito da responsabilidade civil, inspirado no Código Civil francês, no início do século XIX, tinha como conteúdo o fundamento na culpa do agente como pressuposto para reparação de qualquer dano. Não se podia admitir responsabilidade sem que houvesse culpa. Essa foi a inspiração do Código Civil brasileiro de 1916 ao adotar a culpa como fundamento da reparação do dano.

A complexidade das relações sociais, manifestada ao longo do tempo, demonstrou que a responsabilidade civil fundada, tão somente na culpa, não era bastante para regular todo dano causado, pendendo de regulamentação e atenção especial, a reparação do dano mesmo quando o elemento tradicional constitutivo, a culpa, não estivesse presente.

A responsabilidade objetiva, no direito civil, vem como resposta a essa necessidade de dar solução a um conflito social dos mais relevantes.

A importância da jurisprudência na construção desse ideal foi, sem dúvida, determinante. A Súmula nº 187 do excelso Supremo Tribunal Federal é paradigma de uma mudança, ao estender a obrigação de indenizar o dano ao passageiro, nos contratos de transporte, pela violação da cláusula de incolumidade, mesmo quando esse dano tenha sido causado por terceiro e o transportador tenha ação regressiva.

O conflito social, decorrente do assalto a ônibus, longe de estar pacificado, é efervescente, como se verifica pelos dados estatísticos assombrosos dos casos de assaltos ocorridos em veículos de transporte coletivo.

Essa é uma realidade. O roubo ocorrido durante a realização do contrato de transporte é um fato que se repete, visto pelo noticiário como um fato comum.

É imperioso que se adotem medidas eficazes de combate ao crime. A responsabilidade do Estado pela segurança pública, como prevista no art. 144 da Constituição Federal, quando negligenciada, tem que gerar, de imediato, consequências.

Não há mais como conviver com o conceito primitivo, consagrado no século XVIII, de que não havia responsabilidade da administração pública pelos danos que causava – *le Roi ne peut mal faire*.

O século XIX já vislumbra a mudança do paradigma a desenvolver na *faute de service* o elemento definidor da responsabilidade do Estado.

A negligência da administração pública termina por causar dano irreparável a toda sociedade.

Medidas eficazes têm que ser implantadas. É o Estado responsável; são responsáveis aqueles que exercem atividades delegadas, no sentido de reparar o dano sofrido pelo usuário de um serviço público.

A adoção de medidas preventivas se impõe. Os seguros para eventual reparação de um dano causado, inclusive prevendo a reparação do dano material e moral causado nesse tipo de atividade; o estudo atuarial contendo esses danos previsíveis, de modo a se atribuir na tarifa o custo decorrente dessas reparações; o subsídio para custeio por parte da administração pública, como, aliás, ocorre na redução de imposto para o incentivo na aquisição de automóveis; o subsídio ao transporte aéreo, etc.

O debate é intenso. Meios existem e precisam ser adotados. O que não se pode, na atual conjuntura, é deixar sem qualquer reparação o dano causado – com consequências desastrosas para a sociedade.

É tormentosa a questão que cerca a possibilidade de ressarcir o dano físico e moral sofrido pelo exercício legítimo do trabalho. A saúde física e mental e a integridade são valores inerentes à pessoa do trabalhador.

Não se pode deixar ao abandono o empregado vítima do infortúnio e, muitas vezes, a sua própria família, porque não raro o acidente é fatal, sob pena de se fazer tábula rasa ao fundamento do Estado brasileiro que é a cidadania.