PENA DISCIPLINAR — PREVISÃO LEGAL

— *Para que se exerça o poder disciplinar não é necessária a previsão legal da falta.*

— *É lícita a aplicação da penalidade administrativa não prevista expressamente em lei.*

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DO SERVIÇO PÚBLICO

Processo n.º 8.379-59

— Trata o presente o processo de inquérito administrativo instaurado na Rêde de Viação Cearense para apurar respon-

sabilidades no desastre ferroviário ocorrido em 13 de dezembro de 1958, no ramal do Crato, quando, por excesso de velocidade

de um trem de passageiros, vários carros da composição tombaram, resultando 12 mortos, 23 feridos e danos materiais avaliados em Cr\$ 4.360.000,00.

2. Na instrução do processo, a Comissão do Inquérito indiciou como responsável pelo desastre o foguista Francisco Xavier Leite, que funcionava como maquinista da locomotiva da composição sinistrada.

3. Em sua defesa, o acusado alega haver sido indevidamente mandado servir como maquinista, quando sua categoria funcional era a de foguista e ser defeituoso o traçado da linha férrea, no lugar do acidente, com estreita curva em S, em declive, local esse onde já houve, antes, dois outros desastres de trem.

4. Em seu relatório, aduz a Comissão que o acusado, desde agosto de 1958, vinha percebendo salário correspondente à função de maquinista, e que, embora a linha fôsse, de fato, defeituosa naquele trecho os depoimentos foram unânimes em afirmar não haverem sido utilizados os freios que aliás, se achavam em bom estado de funcionamento (fls. 94-6).

5. O assistente jurídico daquela Rede, chamado a pronunciar-se, apoiou a opinião da Comissão de Inquérito, e sugere para o indiciado a pena de suspensão que o Superintendente da mesma Rede arbitrou em noventa dias (fls. 99-101).

6. A Divisão do Pessoal do Ministério da Viação e Obras Públicas concorda com essa penalidade, mas admite que, em se tratando de empresa estatal que sofreu vultoso prejuízo por imprudência do acusado, sua falta poderia ser capitulada como "dilapidação do patrimônio nacional" (art. 207, VIII, do E. F.), sujeitando-o à pena de demissão "a bem do serviço público" (fls. 104-6).

7. Em reforço dessa tese o Departamento de Administração do mesmo Ministério se reporta a anterior entre-limento deste órgão, no processo DASP, 3.039-56, que considerou dilapidação do patrimônio nacional avaria causada em material ferroviário, provocada por desastre.

8. O titular da Pasta, em consequência, determinou o encaminhamento do processo a este Departamento.

9. Examinando o assunto, verifica-se que o acusado é Extranumerário-Mensalista, ref. 16, da Série Funcional de Foguista, da Rede de Viação Cearense, atualmente integrando a Rede Ferroviária Federal S. A., sociedade de economia mista, à qual presta serviço na qualidade de pessoal cedido pela União, por força do que dispõe a Lei n.º 3.115, de 16 de março de 1957, regulamentada pelo Decreto n.º 43.350, de 30 de setembro do mesmo ano. Está lotado no Departamento de Transporte, com exercício no Depósito de Locomotivas Diesel-Elétricas, de Fortaleza.

10. Como se sabe, em face do que preceitua o Decreto n.º 48.518, de 10 de abril de 1958, que alterou o Decreto n.º 42.380, de 1957, o poder disciplinar, sobre o pessoal cedido pela União e que continuar a prestar serviços à Rede Ferroviária, "será exercido pelos superiores hierárquicos a que estiverem subordinados, de acordo com a estrutura da R.F.F.S.A. ou de suas subsidiárias e respectiva regulamentação interna, observados os preceitos da legislação própria da situação de cada um" (§ 1.º do art. 5.º).

11. Sem dúvida que, no caso, e no que couber, a legislação própria é estatutária, nos termos do item II, do art. 252, do Estatuto dos Funcionários. Entretanto, o Decreto número 34.395, de 28 de outubro de 1953, que regulamentou aquele dispositivo legal, preceitua que as aplicações relativas a "deveres" serão as do Estatuto, que, por sua vez, em seu art. 194, item VI, determina ser dever do funcionário a "observância das normas legais e regulamentares" devolvendo, assim, o servidor a um âmbito disciplinar específico, embora a pena tenha que ser a do Estatuto.

12. Ora, a falta cometida pelo maquinista ou foguista obedece a uma tipicidade própria, que decorre da natureza do seu trabalho e de suas atribuições. Nem era possível se considerasse imune de pena ao maquinista ou foguista, autor de um desastre, por imprudência, negligência ou imperícia sua, quando o Estatuto não teria previsto especificamente um tipo de ilícito em que se enquadrasse e a que se cominasse pena que atendesse à gravidade da falta, tanto quanto o vinham fazendo preceitos normativos anteriores. Isto sem se cogitar da capital diferença existente entre a falta disciplinar e o delito penal,

e de que o superior hierárquico possui largo poder discricionário, para determinar e apreciar a falta disciplinar, no dizer de Paul Duez e Guy Debeyre (*Traité de Droit Administratif* — Paris — 1952, pág. 577).

13. Quando muito, o que a legislação estatutária exige é que o "ato de demissão mencione" sempre a *causa* da penalidade", consoante o art. 208, da Lei n.º 1.711, de 1952, e não o fundamento legal da pena, que, como se sabe, no conceito do Direito Penal, não existe sem prévia cominação legal, conforme o princípio fundamental *nulla poene sine lege* que, a par da segurança jurídica do cidadão, representa "a Carta Magna dos delinquentes", segundo Guillermo Sauer.

14. A causa da penalidade, no âmbito do Direito disciplinar, é o motivo, a razão que enseja a determinação da falta disciplinar e, conseqüentemente, "consideradas a natureza e a gravidade da infração e os danos que dela provierem para o serviço público", nos termos do art. 202, do Estatuto, enseja, igualmente, a medida disciplinar ou a pena administrativa, tendo, sempre, em vista o interesse da Administração e o prestígio da função pública.

15. Não há, dêsse modo, de invocar a ausência de anterioridade da lei para o caso, mesmo porque, sobre ser relativa a aplicabilidade do princípio *nullum crimen sine lege* na esfera administrativa ou disciplinar por isso que se aplica sem o rigor e a precisão exigida em matéria penal, existe previsão legal ainda assim, para penalidade a ser imposta a maquinistas e foguistas, que têm, como se disse, uma regulamentação específica, dada a natureza de suas atribuições.

16. Com efeito, de conformidade com essa regulamentação, desde as "Instruções Regulamentares" de 27 de agosto de 1919, as faltas disciplinares cometidas pelos empregados da Rêde de Viação Cearense, pertencente à União Federal, quando não constitua crime definido na legislação vigente, são puníveis, inclusive "segundo a gravidade do caso", com a pena de *demissão* (art. 79), emprestando o Regulamento, aprovado pela Portaria n.º 66, de 26 de abril de 1923, tal relevância ao cumprimento de seus dispositivos, que, logo em seu artigo 2.º, determinou expressamente que maquinistas e foguistas, da-

quela Rêde de Viação, estariam sujeitos ao Regulamento Geral das Estradas de Ferro, bem como às disposições da Lei n.º 2.033, de 20 de setembro de 1871. Esta lei do tempo do Império sancionada pela Princesa Imperial Regente, que alterava "diferentes disposições da legislação judiciária", deversas prescrevia, em suas "disposições penais", no art. 19, pena de prisão e multa àquele "que por imperícia, imprudência em falta de observância de algum regulamento cometer ou fôr causa de um homicídio involuntário" ou de que "resultarem somente ferimentos ou ofensas físicas". Igual disposição contém as "Instruções Regulamentares para os Serviços da Terceira Divisão (Locomoção)", aprovadas pela Resolução baixada pela Portaria n.º 404, de 18 de setembro de 1930, do Diretor daquela Rêde de Viação Cearense, em face da Portaria Ministerial, de 27 de agosto de 1919, por isso que se reporta, expressamente, ao Decreto n.º 1.930, de 23 de abril de 1857, que aprovou o "Regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro".

17. Êste Regulamento de 1857, a que se referem aquelas Instruções de 1930, tanto quanto a Lei n.º 2.033, de 1871, diz o seguinte:

"Art. 99. Os empregados que por omissão ou negligência, derem causa a acidentes, se dêstes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da Estrada. Havendo ferimentos ou mortes, serão, além disto, processados e punidos na forma do Código Criminal.

Art. 100. O maquinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou, será punido com prisão de 6 meses até 2 anos, salvo à Administração da Estrada o direito de demissão".

18. Aquela remissão que poderia, à primeira vista, parecer ociosa, basta para evidenciar a gravidade que sempre se emprestou às atribuições de maquinistas e foguistas, a exigir-se dêles cuidado, aplicação, pericia e prudência, bem como noção exata de suas responsabilidades.

19. Acresce que, pelas aludidas "Instruções Regulamentares", de 18 de setem-

bro de 1950, ainda em vigor, "todo o pessoal da condução de trens deve ter pleno conhecimento do Regulamento e do que diz respeito aos maquinistas e foguistas, aprovado pela Portaria n.º 66, de 26 de abril de 1923, sendo obrigado a ter um exemplar desses regulamentos, durante as horas de serviço, não podendo, em hipótese alguma, alegar ignorância de suas disposições, para isentarem-se de responsabilidade" (art. 52), o que foi reproduzido no art. 141 da mesma Resolução aprovada pela Portaria n.º 404, de 18 de setembro de 1930.

20. Ambos esses dispositivos regulamentares, que contém igual preceito, subsistem ao lado da regra, de direito público, inserta no art. 3.º da Lei de Introdução ao Código Civil, de que "ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece" bem como a inscrita no art. 16 do Código Penal, de que "a ignorância ou errada compreensão da lei não eximem de pena" — dadas as pessoas a quem a prescrição é endereçada — maquinistas e foguistas, tal o empenho Administração na prevenção de acidentes ferroviários.

21. Assim, de conformidade com o art. 19 do Regulamento, aprovado pela Portaria n.º 66, de 26 de abril de 1923, "qualquer infração do presente Regulamento será severamente punida", obedecendo à seguinte gradação: advertência, repreensão, multas, suspensão e demissão do serviço, reproduzindo o que se contém no artigo 79 das "Instruções Regulamentares para a Rede de Viação Cearense" aprovadas pela Portaria de 27 de agosto de 1919. E essas penalidades serão impostas "segundo a gravidade do caso".

22. A penalidade administrativa a ser cominada, atenta a gravidade da falta, há de ser a de demissão, que poderá ser com a nota "a bem do serviço público", em face do que faculta o art. 209 do Estatuto dos Funcionários.

23. Aliás, ninguém, em sua consciência, nem mesmo o acusado, ficará perplexo se aplicada pena de demissão, a bem do serviço público, ao causador de um desastre ferroviário, em que pereceram 12 pessoas, 23 saíram feridas e a fazenda nacional sofreu danos materiais avaliados em

mais de Cr\$ 4.000.000,00. Perplexidade haverá se, pelos mesmos motivos, fôr imposta ao maquinista ou foguista pena diversa, mesmo em grau máximo, qual a suspensão por 90 dias em virtude de "falta grave", nos termos do artigo 205, do Estatuto dos Funcionários pena esta que poderá, inclusive, ser argüida de imoral e atentatória do interesse público ou das exigências do bem comum.

24. Por outro lado, não pode prosperar o argumento de que foi atribuído encargo diverso ao acusado, que é foguista e não maquinista, quando é matéria estremo de dúvida que maquinistas e foguistas obedecem, como se disse, a uma regulamentação própria. No caso da Rede de Viação Cearense, pertencente à União Federal, de onde é servidor o acusado, é certo que os maquinistas e foguistas estão sujeitos ao Regulamento Geral das Estradas de Ferro, consoante o preceituado no art. 2.º do "Regulamento para os Maquinistas e Foguistas", aprovado pela Portaria n.º 66, de 1923, do Diretor daquela Rede, na conformidade das "Instruções Regulamentares" aprovadas pelo Ministro da Viação e Obras Públicas a 27 de agosto de 1919. Por esse Regulamento (art. 7.º), podem os foguistas substituir os maquinistas, para tanto bastando prévia autorização do Chefe da Locomoção. Tal faculdade decorre ademais, do dever imposto ao maquinista, pelo art. 8.º do mesmo Regulamento de "instruir o seu foguista e ensinar-lhe a cuidar e conservar assim como a conduzir uma locomotiva", e do que dispõe o art. 103 das "Instruções Regulamentares", daquela Rede, baixadas pela Portaria número 404, de 1930, de que "os foguistas são obrigados a aprender com o maquinista o modo de conduzir as locomotivas e a conhecer suas peças e aparelhos acessórios".

25. Ademais, somente agora o acusado se socorre deste argumento, quando sempre percebera a diferença de salário correspondente à remuneração do maquinista em virtude de substituição legal.

26. Não ocorreu, assim, no entender desta Divisão, violação ao preceito contido no § 3.º, do art. 7.º, do Estatuto dos Funcionários, de que "é vedado atribuir-se ao funcionário encargos ou serviços diferentes dos que os próprios de sua carreira ou cargo, e que como tais sejam definidos em Leis ou Regulamentos", por

isso que a designação obedeceu, justamente, ao que foi previsto na regulamentação específica para os maquinistas e foguistas.

27. Quanto ao fato que, propriamente, ensejou a abertura do presente inquérito administrativo, verifica-se haver ficado evidenciada a imprudência do foguista, a quem estava confiada a direção do trem de passageiros. Os depoimentos são concordes em afirmar ter havido excesso de velocidade, bem como não ter, o responsável pela direção, usado os freios convenientemente, tidos pela pericia como em bom estado de funcionamento. A alegação de ser defeituoso o traçado da linha no local do desastre é de menor relevância, pois essa circunstância, acaso existente (uma vez que o que se sabe é que há sensível declive naquele local), apenas exigia do condutor do trem maior cuidado e o elementar dever de imprimir menor velocidade à composição.

28. Não pode passar despercebida a circunstância de haver o acusado sido duas vezes repreendido e quatro vezes suspenso, sempre por falta grave ou de falta de cumprimento do dever, sendo de notar que, em 1952, foi suspenso por ser o responsável pela colisão de uma locomotiva, na Estação de Crato. "em virtude de não ter aguardado o sinal competente do manobreiro", de que resultou dano em diversas peças da composição, e, em janeiro deste ano, foi novamente suspenso, visto como, na qualidade de maquinista da locomotiva 602, no dia 11 de novembro findo, não obedeceu ao sinal existente do Km 96, passando em grande velocidade, cêrca de 300 metros da Linha, que se achava completamente descalçada (fls. 64-65). O desastre, de que cogita o presente processo, ocorrera cêrca de um mês depois de haver sido suspenso por desobediência a sinal e excesso de velocidade. Logo, é um recidente específico no descumprimento do dever funcional, revelando-se, inclusive, incompatível com a função de grande responsabilidade que exerce.

29. Assim, tendo em vista o disposto no art. 79, cláusula 4.ª, das "Instruções Regulamentares, para a Rêde de Viação Cearense", aprovadas pela Portaria de 27 de agosto de 1919, combinado com o art. 19, § 3.º, do "Regulamento para os

Maquinistas e Foguistas, da Rêde de Viação Cearense", aprovado pela Portaria n.º 66, de 26 de abril de 1923, e com o art. 106 das "Instruções Regulamentares para os Serviços da Terceira Divisão (Locomoção)", aprovados pela Portaria número 404, de 18 de setembro de 1930 da Diretoria da referida Rêde, deverá o acusado ser demitido, a bem do serviço público, de acôrdo com o que dispõe os arts. 102 e 209 do Estatuto dos Funcionários.

30. Dada, entretanto, a natureza do assunto, sugere esta Divisão a audiência do Sr. Consultor Jurídico deste Departamento, para o enquadramento exato do ato demissório que se impõe pela gravidade da falta e pelos prejuízos que advieram à Administração, podendo o processo a seguir, ser restituído ao Ministério da Viação e Obras Públicas, para os devidos fins.

D.P., em 17 de novembro de 1959 —
Waldyr dos Santos, Diretor. — De acôrdo: Em 19-11-59 — *João Guilherme de Aragão*, Diretor Geral.

Processo N.º 8.379-59

Direito disciplinar — sua autonomia em relação ao direito penal. Entre os princípios que informam o direito disciplinar não se inclui o da reserva legal.

Acidente ferroviário. Inquérito administrativo que concluiu pela responsabilidade do foguista, a que se cometera a atribuição de maquinista. Ausência de pericia de local e dos carros da composição. Falta de elementos que levem à convicção da responsabilidade do acusado.

A prova testemunhal, única produzida contra o indiciado, não oferece segurança incriminatória, mormente em questão técnica, qual a do alegado excesso de velocidade da composição.

Ilegalidade da Estrada em cometer atribuições do maquinista a ocupante de função de foguista. Transgressão do disposto no artigo 7.º, § 3.º, do Estatuto dos Funcionários.

PARECER

I

Em inquérito administrativo realizado pela Rêde de Viação Cearense, decorrente de desastre ferroviário ocorrido em 13 de dezembro de 1958, no ramal de Crato, concluiu-se pela responsabilidade do foguista, que exercia, quando do evento, as funções de maquinista da locomotiva da composição sinistrada.

2. Em consequência desse acidente, vieram a falecer 12 pessoas e 23 ficaram feridas, sendo avaliados os danos materiais em importância superior a quatro milhões de cruzeiros.

3. Cogita-se da penalidade aplicável ao acusado como responsável pelo sinistro, contra o qual se alega culpa em sentido estrito, pela imprudência em que se teria havido, dirigindo a locomotiva com excesso de velocidade, não tendo feito uso dos freios, que se pretende em bom estado, quando, no local do acidente, havia estreita curva em "S" e em declive.

4. A Rêde de Viação Cearense propõe a pena de suspensão por 90 dias, entendendo a D.P. deste Departamento ser caso de demissão a bem do serviço público, com base em dispositivos regulamentares específicos, combinados com os arts. 202 e 209 do Estatuto dos Funcionários.

5. Dada, entretanto, a omissão estatutária, quanto à previsão da falta, deseja aquela Divisão o meu pronunciamento a respeito.

II

6. Como salientei em outra oportunidade (parecer emitido no processo n.º 4.374-56, publicado na *Revista do Serviço Público*, volume 76, n.º 1, julho de 1957, págs. 207 a 209), o direito disciplinar, inteiramente autônomo em relação ao direito penal (art. 200 do Estatuto dos Funcionários), não está, em contrário deste, adstrito ao princípio da reserva legal (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), prescindindo, por esse efeito, de prévia configuração da falta.

7. Citei, então, em apoio dessa afirmativa, as autoridades de Giuseppe Maggiore, *Principi di Diritto Penale*, 2.ª ed.

1937, vol. I, pág. 37; Luis Jiménez de Asúa, *Tratado de Derecho Penal*, 1950, tomo I, pág. 39; Galdino Siqueira, *Tratado de Direito Penal*, 1947, tomo I, pág. 30; Paul Duez et Guy Debeyre, *Traité de Droit Administratif*, 1952, n.º 927, pág. 677, e André de Laubadère, *Traité Élémentaire de Droit Administratif*, 1953, n.º 1.367, págs. 707 e 708.

8 Assim se expressa Giuseppe Maggiore, na obra citada:

"Circa e rapporti tra diritto penale disciplinare o diritto penale vero o proprio, va notato che in quello non domina il principio *nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*. Ogni mancanza, sia o no *provveduta da enorme giuridiche, può costituire illecito disciplinare*. E, quanto alle pena, ogni autorità può stabilirne nei limiti del suo potere purchè non contrarie al principi generali del diritto" (grifei).

9. Não é outra a opinião dos demais tratadistas acima citados, unânimes em reconhecer a inaplicabilidade do princípio da reserva legal ao direito disciplinar.

10. Em face da inexistência de obrigatoriedade de previsão legal da falta para que se exerça o poder disciplinar, as punições administrativas estão ao arbítrio da autoridade a quem incumbe a ação repressiva, adstrita esta, tão-sómente, aos princípios gerais de direito.

11. É, pois, perfeitamente jurídica a aplicação de penalidade administrativa não prevista expressamente em lei, atendendo à natureza da falta. Como com propriedade adverte a D.P. deste Departamento, o Estatuto dos Funcionários exige, apenas que o ato de demissão mencione a causa da penalidade (art. 208), não obrigando à especificação do dispositivo transgredido.

III

12. Esta a tese. No caso deste processo, todavia, as deficiências de investigação, quando não existe sequer laudo pericial sobre as causas do acidente, firmando-se a comissão de inquérito somente em depoimentos testemunhais, não levam o julgador a uma convicção segura dos verdadeiros motivos que originaram o sinistro.

13. Nas declarações prestadas pelo acusado, alega êle que:

"... pela ação dos freios, manteve a 35 km. por hora até um grande corte que antecede o local do acidente; que, na entrada do citado corte, desprendeu os freios, aumentando a composição aludida a sua marcha para cêrca de 30 km. por hora; que, ao passar no meio da curva em "S", sentiu um repuxo na locomotiva; quando olhou para o mostrador do aparelho do freio, verificou estar o mesmo com o ponteiro arriado, compreendendo, assim que alguém manipulara os contrôles de vácuo da composição, desconfiando o signatário ter sido no carro-restaurante; que, logo em seguida, olhando para trás, verificou que o carro-restaurante tombava, juntamente com outros de passageiros..." (fôlhas 20 verso).

14. Ora, tais afirmações só poderiam ser comprovadas, como é evidente, pela pericia, a ser realizada no local e nos carros, o que, deixando-se de fazer, redundou na impossibilidade de se apurarem as alegações, as quais, se procedentes, poderiam excluir o indiciado de responsabilidade pelo evento.

15. Nem se concebe que, em desastre de tais proporções se tenha prescindido de pericia, quando só esta estaria, efetivamente, em condições de dizer das causas do acidente. E se de fato, pericia houve, o que não consta dos autos, o laudo respectivo teria de estar anexado ao processo administrativo, como elemento de prova de grande relevância.

16. É certo que se faz referência à pericia, que teria concluído pelo bom funcionamento dos freios, mas não é a realidade. O que existe é mera informação de que teriam sido reparados os freios da locomotiva, no dia anterior ao do acidente, concluindo o Inspetor do Movimento que estavam êles em boas condições no dia imediato, data do desastre (fls. 33 verso). Diz, a respeito, o referido Inspetor:

"Quanto aos freios, *acreditamos* estivessem em boas condições, conforme *nota nos foi fornecida de véspera* pelo D.C.V., a qual passamos a transcrever" (grifei).

17. Ora, o estado dos freios tinha de ser verificado imediatamente após o sinistro e não deduzir-se o seu bom estado de funcionamento dos reparos que sofreram na véspera do acidente.

18. Os depoimentos testemunhais, já de si de pouco valor probante, não podem, evidentemente, substituir a pericia, para esclarecer sôbre a velocidade da composição, pois os passageiros frequentemente se equivocam quanto a ela, dependendo de apreciações subjetivas e de ilusões de ótica, como, por exemplo, a existência de veículo trafegando em sentido contrário, quando se tem a impressão de velocidade igual à da soma das velocidades de ambos os veículos.

19. Não me parece, em consequência, que se possa concluir pela responsabilidade do indiciado no lamentável acidente, sem o exame do laudo pericial, que, como esclarecido, não consta do processo, nêle se não informando, mesmo, se houve pericia.

20. Ademais, não pode ficar sem censura, ao meu parecer, a atitude da Rêde de Viação Cearense, ao dar ao acusado, ocupante de função de Foguista, atribuições de Maquinista, quando bem diversas são as habilitações.

21. O Decreto n.º 15.673, de 7 de setembro de 1922, cujo art. 59 é citado no processo pelo informante da Rêde de Viação Cearense, para justificar as atribuições de maquinistas conferidas ao foguista (fls. 99), não justificam a atitude da Estrada, pois ali apenas se diz que deve "um dos foguistas ou ajudantes ser habilitado a fazer parar a máquina, alimentá-la e manobrar os freios". Essa habilitação, como é óbvio, não pode ser equiparada à condução efetiva da máquina, no trajeto de uma para outra estação.

22. Acrescente-se, ainda, que o acusado já fôra punido várias vezes, inclusive como responsável pela colisão de uma locomotiva com parte de sua composição por não ter aguardado o competente sinal do manobreiro, de que resultaram danos materiais (fls. 64). Assim, pelos seus antecedentes, era evidente a contra-indicação para o exercício das funções de maquinista no que se agrava. — não a sua responsabilidade. — mas a da Rêde de Viação Cearense.

23. Por outro lado, não só o traçado da linha no local do acidente é defeituoso, na opinião dos próprios membros da comissão de inquérito, com a curva ali existente é de pequeno raio e reversa, com declividade de 1,8%, o que deixa claro ser local perigoso, onde, aliás, não é o primeiro desastre que ocorre.

24. De todo o exposto, parece-me que não há elementos no processo capazes de gerar a convicção de que o acusado realmente seja o causador do acidente por imprudência, o que só se comprovaria com a perícia, cuja realização não é crível que a Estrada tenha dispensado.

25. Dêsse modo, não vejo como aplicar à espécie a pena de demissão para a qual se exige a comprovação da gravidade da falta, o que não foi feito devidamente, não encontrando mesmo razões para a imposição ao acusado de qualquer

sanção disciplinar. a menos que se juntem ao processo provas de sua culpabilidade, e não meras suposições ou depoimentos testemunhais, cujo valor probante não é dos mais acreditados.

26. Creio, também, que deve a Rede de Viação Cearense abster-se de cometer a foguistas atribuições de maquinistas, o que não só é ilegal (art. 7.º, § 3.º, do Estatuto dos Funcionários), como se constitui em temeridade, capaz de redundar na repetição de tão lamentável acontecimento.

É o meu parecer.

S.M.J.

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1960.
— *Clenício da Silva Duarte*, Consultor Jurídico. De acordo. Em 30 de janeiro de 1960. — *João Guilherme de Aragão*, Diretor Geral.