



Elevador da Glória. Vítimas e familiares têm direito a indemnizações? E há possibilidade de enquadramento criminal?



Cátia Rocha

Texto

Há consenso de que haverá um enquadramento de responsabilidade civil no acidente, com indemnizações às vítimas. Mas também poderá haver o apuramento de responsabilidades do ponto de vista criminal.

04 set. 2025, 22:09



Oferecer

PUBLICIDADE

O acidente do Elevador da Glória desta quarta-feira, **em que morreram 16 pessoas** e várias outras ficaram feridas, está a ser investigado por várias entidades, como o Ministério Público, a Polícia Judiciária (PJ) e o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPAAAF). Mas também a própria Carris vai investigar o acidente.

Com a informação disponível até ao momento, os advogados ouvidos pelo Observador admitem diferentes enquadramentos do acidente: um de responsabilidade civil e outro com enquadramento penal. **“O de responsabilidade civil é uma certeza neste momento, o de responsabilidade criminal ainda não”**, realça Rita Travassos Pimentel, advogada da área de penal da Cuatrecasas.

O consenso entre os especialistas ouvidos é o de que este processo de investigação **vai demorar algum tempo**. “Implica perícias muito técnicas, análises ao veículo, à via, projeções computacionais de velocidades, de danos, enfim, é algo difícil”, começa por explicar Rui de Amorim Mesquita, sócio responsável pela área de seguros e responsabilidade civil da Antas da Cunha Ecija.

Em relação ao enquadramento de responsabilidade civil, Rui de Amorim Mesquita explica que o elevador é um “veículo que circula na via pública”, lembrando que naquela zona até há peões que sobem ao lado do funicular.

Independentemente do tipo de veículo, ao circular na via pública, é **“obrigatório” ter seguro**. “É evidente que este veículo também tem de ter um seguro de responsabilidade civil obrigatório.” E, no caso de um veículo que transporta pessoas, como é o caso, “dobram os capitais do seguro”. Segundo os valores estipulados, “o seguro terá um capital de 12,9 milhões de euros para ressarcir danos corporais e um capital de 2,6 milhões para ressarcir danos materiais a terceiros”, explica o advogado. “Na categoria de terceiros incluem-se os ocupantes do veículo, os passageiros.”

Assim, nesse âmbito do processo de responsabilidade civil, as vítimas têm de ser indemnizadas. “Numa primeira instância, a Carris é a primeira responsável por todos estes passageiros que ficaram feridos ou que morreram. Por força da lei, com o seguro obrigatório de responsabilidade civil, a Carris transmitiu esta responsabilidade para uma seguradora”, explica Nuno Sapateiro, sócio da área de financeiro e seguros da Abreu Advogados. A [Fidelidade é a seguradora da Carris](#) e já abriu uma linha telefónica para apoio às vítimas.

Elevador da Glória. Como funciona agora o seguro?

04 set. 2025 , por João Francisco Gomes



O advogado explica que, nestes casos, **“os lesados serão sempre passíveis de indemnização pela seguradora”**, independentemente de questões como “a manutenção ter sido bem feita ou não ou pela Carris ou pela entidade contratada”.

Indemnizações às vítimas podem ser influenciadas por vários fatores

Os vários advogados referem que há diversos fatores que influenciam a atribuição das indemnizações no âmbito do processo civil. De qualquer forma, não antecipam que seja um desfecho célere. Até porque havendo ainda feridos graves não é

possível aferir os critérios a indemnizar: “enquanto não houver alta clínica e enquanto não estiver definida a incapacidade, a seguradora não vai conseguir apresentar uma proposta de indemnização”, salienta Nuno Sapateiro.

Dá como exemplos cenários em que as vítimas ficam “impossibilitadas de andar, ficam com movimentos limitados, com danos estéticos, cicatrizes, se são visíveis ou não. Tudo isto é quantificável para efeitos de indemnização”. “Há muitas variáveis” envolvidas no cálculo, resume.

Já em relação às vítimas mortais, também há lugar a indemnizações, que podem ser atribuídas aos cônjuges ou filhos. “O dano por morte não é propriamente bem ressarcido”, explica Rita Travassos Pimentel, da Cuatrecasas. “Mas tem havido tendência a aumentar” nos últimos anos, reconhece. “Há valores que rondam os 200 mil, 300 mil euros”, mas são casos pontuais. “Ainda assim, o habitual é não ultrapassar os 100 mil euros.”

Henrique Mota de Sousa, da CCA Law Firm, recorre aos valores de indemnização por morte atribuídos no acidente da Ponte Hintze Ribeiro, mais conhecida como a Ponte de Entre-os-Rios, para mostrar a alteração. “Nessa altura o dano tinha uma valorização de cerca de 40 mil euros, hoje em dia o valor médio por morte é de cerca de 70 mil euros, mas já temos acórdãos que fixaram 100 mil euros. Só para termos uma ideia do aumento crescente do valor fixado pelos tribunais.” No caso da Ponte de Entre-os-Rios, em março de 2001, houve lugar a uma indemnização paga pelo Estado, além da indemnização de responsabilidade civil.

Ana de Brito Camacho, da Abreu Advogados, considera que um dos cenários é o de, também neste acidente do Elevador da Glória, poder haver margem para que o Estado português seja envolvido noutro tipo de pedido de indemnização, não necessariamente a da responsabilidade civil. “Há essa questão que é o próprio enquadramento jurídico da Carris, que é uma empresa municipal. Portanto, é pelo menos equacionável, não é uma indemnização

contra o Estado, mas é a indemnização ser enquadrada pelo regime da responsabilidade civil extra-contratual do Estado, que tem algumas especificidades”, contextualiza.

Há vários turistas entre as vítimas do acidente. Foram até ao momento identificadas oito das vítimas mortais: além de cinco portugueses, foram identificadas vítimas de nacionalidade coreana e suíça. Também há um “elevado grau de probabilidade” de haver mortos de nacionalidade alemã, canadiana, ucraniana e americana, declararam as autoridades esta quarta-feira.

Nuno Sapateiro diz que não deverá haver complexidade adicional por haver feridos e mortos de outras nacionalidades. “À partida, não, porque tudo decorrerá ao abrigo da lei portuguesa.” No caso das vítimas que não são europeias, “no limite terá de ter um representante cá para acompanhar o processo, mas em termos práticos, não vejo que seja tema”.

Admite, no entanto, que alguns dos turistas tenham “outros seguros, como aqueles que são assinados para viagens”, por exemplo.

Enquadramento penal poderá envolver crimes como homicídio por negligência

Neste momento, já foi aberto um inquérito por parte do Ministério Público. Ana de Brito Camacho, advogada e sócia contratada da Abreu Advogados, responsável pela área de penal e *compliance*, contextualiza que este inquérito “**é um ato obrigatório na existência de um acidente com feridos graves e com mortos**”. A partir dos resultados que sejam apurados, poderá haver um “enquadramento de natureza criminal ou contraordenacional”.

Falando sempre no campo das possibilidades, refere “enquadramentos possíveis para o tema, que podem ter relevância criminal e que têm sobretudo a ver com questões como se a manutenção foi feita e se foi devidamente feita. E depois a própria fiscalização a essa manutenção”, exemplifica.

“Sendo a manutenção um ato obrigatório para a circulação, se daí resultar a morte de pessoas, pode ter de se responder por esse ato que é obrigatório, necessário.” Num cenário **“hipotético de responsabilização por homicídio, diria que tendencialmente seria um homicídio por negligência”**.

Neste tipo de crime, a “moldura penal por ir mais ou menos até cinco anos”, completa Rita Travassos Pimentel, da Cuatrecasas. “Não são crimes de molduras penais muito elevadas, podem ir até um limite máximo de cinco anos.” A advogada detalha que as empresas (pessoas coletivas) não podem ser responsabilizadas neste âmbito. Nos casos em que são apuradas responsabilizadas por parte de empresas, a responsabilização é aplicada a “administradores ou diretores”, exemplifica.

A questão sobre possíveis responsabilidades criminais a apurar é “mais delicada”, reconhece Henrique Mota de Sousa, coordenador da área de direito de seguros da CCA Law Firm, até pelas variantes que ainda são desconhecidas sobre o acidente. “Neste caso há uma série de variantes que desconhecemos, é um sinistro que terá várias peritagens, relatórios de investigação criminal, há uma série de procedimentos que acontecem em sinistros desta natureza que depois concluirão ou não a existência de responsabilidade criminal e se haverá entidade ou entidades do ponto de vista criminal.”

O acidente também está a ser investigado pelo Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF). Ana de Brito Camacho, sócia de penal/contencioso da Abreu Advogados, esclarece que a investigação deste organismo “não tem finalidade de apuramento de responsabilidades”. A advogada explica que poderão sair desta investigação pontos a melhorar dirigidos ao regulador e às entidades visadas, mas o relatório “não pode ser usado para responsabilizar criminalmente nem civilmente nenhum agente”. Isto porque o relatório do GPIAAF “não pode ser prova no processo crime de que houve falha na manutenção”. “Ou seja, os relatórios

do gabinete, as conclusões, não servem para responsabilizar ninguém ou não podem servir legalmente.”

Guarda-freio e trabalhadores da Santa Casa poderão ser enquadrados em situação de acidente de trabalho

Os advogados ouvidos pelo Observador explicam que as mortes do [guarda-freio](#) e das quatro pessoas que trabalhavam para a Santa Casa da Misericórdia e que alegadamente se deslocavam para casa após o dia de trabalho poderá haver um enquadramento diferente.

“Da perspetiva estritamente do trabalhador que faleceu, por exemplo o guarda-freio, há um tipo de crime específico na legislação criminal, que é a violação das regras de segurança”, concretiza Ana de Brito Camacho, da Abreu Advogados. “No fundo, o empregador tem a obrigação de garantir as regras de segurança para o exercício das funções por parte dos seus trabalhadores. E, quando assim não sucede e há uma violação dessas regras de segurança, o empregador responde — ou pode ser criminalmente responsabilizado — pelo que vem a acontecer ao seu trabalhador.”

Pode haver “um agravamento, até na pena, no caso de morte do trabalhador em serviço, se ficar provado que o empregador não garantiu que o trabalhador desempenhava as suas funções num quadro de segurança”, exemplifica.

A advogada explica que o “quadro sancionatório” neste caso poderá ser uma “pena máxima de dez anos e, no caso de morte do trabalho, sendo negligente, a pena vai de dois a oito anos”.

Quatro das vítimas mortais deste acidente eram trabalhadores da Santa Casa da Misericórdia, que usaram o elevador para se deslocar após o fim do dia de trabalho. “À partida diria que constitui um quadro como acidente de trabalho, que obviamente correrá em paralelo com o seguro da Fidelidade”, nota.

2

Proponha uma correção, sugira uma pista: crocha@observador.pt



Oferecer