



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2015.0000529251

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação nº 0106711-89.2001.8.26.0100, da Comarca de São Paulo, em que é apelante ELETROBUS CONSÓRCIO PAULISTA DE TRANSPORTE TERRESTRE, são apelados VALDIR VALENTIM ALVES (JUSTIÇA GRATUITA) e SAOEX S/A SEGURADORA E PREVIDÊNCIA PRIVADA (MASSA FALIDA).

ACORDAM, em 25ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Deram provimento em parte ao recurso. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores VANDERCI ÁLVARES (Presidente) e MARCONDES D'ANGELO.

São Paulo, 30 de julho de 2015.

EDGARD ROSA
RELATOR

-Assinatura Eletrônica-

APELAÇÃO Nº 0106711-89.2001.8.26.0100

VOTO Nº 16.177

APELANTE: ELETROBUS CONSÓRCIO PAULISTA DE
TRANSPORTE TERRESTRE

APELADOS: VALDIR VALENTIM ALVES; SAOEX S.A.
SEGURADORA E PREVIDÊNCIA PRIVADA (MASSA
FALIDA)

COMARCA DE SÃO PAULO – 30ª VARA CÍVEL
CENTRAL

MMª JUÍZA DE DIREITO: FABIANA TSUCHIYA

**RESPONSABILIDADE CIVIL. ATROPELAMENTO DE
PEDESTRE EM VIA PÚBLICA POR ÔNIBUS (ELETROBUS)
PERTENCENTE À EMPRESA DEDICADA AO
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS.
RESPONSABILIDADE OBJETIVA, NOS TERMOS DO
ARTIGO 37, § 6º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL.
PRECEDENTE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL –
PEDESTRE ATROPELADO APÓS SOFRER QUEDA DO
INTERIOR DE OUTRO COLETIVO DA RÉ – ALEGAÇÃO DE
FORTUITO POR FALTA DE VISÃO DO MOTORISTA –
PROXIMIDADE ENTRE OS ÔNIBUS QUE CONTRIBUIU PARA
PREJUDICAR A VISUALIZAÇÃO. – CONDUTA CULPOSA DO
CONDUTOR DO ÔNIBUS QUE ATROPELOU A VÍTIMA –
RESPONSABILIDADE CONFIGURADA. DANOS MATERIAIS
COMPROVADOS. PENSÃO MENSAL DEVIDA. CAPACIDADE
FÍSICA COMPROMETIDA. LAUDO MÉDICO CONCLUSIVO.
DANOS MORAIS. LESÃO GRAVÍSSIMA À INTEGRIDADE
FÍSICA. INDENIZAÇÃO ARBITRADA EM VALOR MÓDICO.
RESIGNAÇÃO DO AUTOR, QUE NÃO APELOU – AÇÃO
JULGADA PROCEDENTE EM PARTE. PROVIMENTO EM
PARTE DO RECURSO, APENAS PARA MODIFICAR OS
TERMOS INICIAIS DE JUROS E CORREÇÃO MONETÁRIA DA
REPARAÇÃO DOS DANOS MORAIS.**

- Recurso parcialmente provido.

1) Trata-se de tempestiva apelação (fls. 424/434), interposta contra a sentença de fls. 418/422, que houve por bem julgar procedente, em parte, a ação reparatoria de danos materiais e morais decorrentes de ato ilícito (atropelamento, por ônibus, de pedestre em via pública urbana).

Inconformada, a ré recorre para pedir a reforma da sentença. Aduz, em suma, que a prova sobre como os fatos ocorreram é contraditória, até mesmo sobre a queda do autor do interior de outro ônibus elétrico. Discorre sobre as simulações realizadas na perícia técnica produzida no local para concluir que a visão do motorista estava prejudicada no momento. Insiste na tese de ausência de ato ilícito. Informa o arquivamento do inquérito policial. Defende a existência de caso fortuito e força maior, além da culpa de terceiro. Questiona o percentual de incapacidade para valorar a pensão, assim como o caráter vitalício, pois o autor continua a trabalhar como carteiro. Pugna pela alteração dos termos fixados de correção monetária e de juros sobre o valor arbitrado a título de indenização por danos morais. Aguarda o provimento do recurso.

Contrarrazões (fls. 442/446).

Pareceres do Ministério Público (fls. 448/449 e fls. 452/455), em ambos os graus de jurisdição, opinando pela confirmação da sentença.

Inicialmente o recurso de apelação foi distribuído à 38ª Câmara de Direito Privado, que houve encaminhar

os autos a uma das Câmaras de Direito Público. Redistribuído à 4ª Câmara Extraordinária de Direito Público, também por meio de representação (fls. 457/461), foi afirmada a competência de uma das Câmaras da Seção de Direito Privado, Subseção III.

Assim, sobreveio a redistribuição do recurso à 25ª Câmara de Direito Privado, incumbindo-me a relatoria, por sorteio.

É o relatório.

2) Trata-se de apurar responsabilidade civil decorrente de atropelamento de pedestre ocorrido em via urbana, nesta Cidade de São Paulo, no dia 15 de dezembro de 2000, por volta das 21,50 minutos. Conforme narrado na petição inicial, o autor, na condição de passageiro, estava no interior de um ônibus elétrico de propriedade da ré, próximo da porta, que estava aberta quando, de repente, com o movimento do veículo, veio a cair no solo asfáltico e ser atropelado por outro coletivo elétrico, também de propriedade da ré, e que no momento dos fatos, segundo relato de testemunhas, estava com o farol apagado, apesar de ser noite.

3) Antes da análise dos fatos, é conveniente assentar que a responsabilidade civil das empresas privadas prestadoras de serviço público é objetiva, não só no tocante ao utente, como também em relação ao terceiro não-usuário dos serviços, nos termos do que preceitua o artigo 37, § 6º, da Constituição Federal.

Importa no caso destacar a obrigação constitucionalmente imposta à empresa que recebe a delegação para atuar em serviço público essencial.

A interpretação do art. 37, §6º, da Constituição Federal, no que tange à extensão da teoria da responsabilidade objetiva especificamente em relação ao terceiro não-usuário do serviço público foi conferida recentemente pelo Colendo **Supremo Tribunal Federal**, em julgado assim ementado:

“EMENTA: CONSTITUCIONAL. RESPONSABILIDADE DO ESTADO. ART. 37, § 6º, DA CONSTITUIÇÃO. PESSOAS JURÍDICAS DE DIREITO PRIVADO PRESTADORAS DE SERVIÇO PÚBLICO. CONCESSIONÁRIO OU PERMISSIONÁRIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA EM RELAÇÃO A TERCEIROS NÃO-USUÁRIOS DO SERVIÇO. RECURSO DESPROVIDO. I – A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público é objetiva relativamente a terceiros usuários e não-usuários do serviço, segundo decorre do art. 37, § 6º, da Constituição Federal. II - A inequívoca presença do nexo de causalidade entre o ato administrativo e o dano causado ao terceiro não-usuário do serviço público, é condição suficiente para estabelecer a responsabilidade objetiva da pessoa jurídica de direito privado. III - Recurso extraordinário desprovido.”(RE nº 591.874-2/MS, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, j. em 26.08.09).

Submetida a questão ao exame do Tribunal Pleno, ficou assentado que a disposição do art. 37, § 6º deve ser interpretada à luz do princípio da isonomia, impedindo que se faça qualquer distinção entre os chamados “terceiros”, ou seja,

entre usuários e não-usuários do serviço, pois todos estão sujeitos a danos decorrentes da ação administrativa do Estado, quer diretamente, quer por meio de pessoa jurídica de direito privado. A própria natureza do serviço público não se coaduna com uma interpretação restritiva do dispositivo constitucional.

O Ministro **MOREIRA ALVES**, Relator do RE 206711-RJ, julgado em 26/03/1999 e publicado no DJU de 25/06/1999, assim lavrou a elucidativa ementa, em caso análogo, ajuizado contra a permissionária Auto Viação Bangu Ltda:

“Responsabilidade Civil. Permissionária de serviço de transporte público – Entre as pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público a que alude o art. 6º do artigo 37 da Constituição Federal se incluem as permissionárias de serviços públicos. Pela teoria do risco administrativo, a responsabilidade objetiva permite que a pessoa jurídica de direito público ou de direito privado demonstre a culpa da vítima, a fim de excluir a indenização, ou de diminuí-la. No caso, o acórdão recorrido declara inexistente essa prova. Aplicação da súmula 279. Recurso extraordinário não conhecido.”

O renomado autor **Sergio Cavalieri Filho** acrescenta outro fundamento à responsabilidade da permissionária de serviço público pelos danos causados ao terceiro não-usuário, por estar caracterizada relação de consumo, devendo-se considerar a vítima consumidor equiparado, por força do art. 17 do Código de Defesa do Consumidor:

“Aplica-se também agora a essa responsabilidade o Código de Defesa do Consumidor que, em seu art. 14, atribui responsabilidade objetiva ao

fornecedor de serviços, e, em seu, art. 17, equipara ao consumidor todas as vítimas do evento, vale dizer, também aquele que, embora não tendo relação contratual com o fornecedor de produtos ou serviços, sofre as conseqüências de um acidente de consumo.”

Segundo o ilustre Desembargador do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, a responsabilidade da permissionária perante terceiros que não sejam passageiros é de natureza extracontratual, pois as vítimas não têm relação jurídica contratual com a empresa de ônibus, e somente é ilidida se demonstrada pela empresa de transporte público qualquer das excludentes do nexo causal (**“Programa de Responsabilidade Civil”, 7ªed., Atlas, pp. 284-285**).

Trata-se, portanto, de hipótese de responsabilidade civil objetiva, em que incumbe à empresa que desenvolve a **atividade de risco** (*transporte coletivo de passageiros*), provar, para se eximir da obrigação, a culpa exclusiva da vítima, ou, qualquer outra causa excludente de responsabilidade.

Cabe, a propósito, lembrar a lição do Desembargador **RUI STOCO**, na sua obra “Tratado de Responsabilidade Civil Doutrina e Jurisprudência”, Ed. RT, 7ª edição, pág. 1441: *“O trânsito no Brasil é, certamente, um dos piores e mais caóticos do mundo. As estatísticas comprovam que o Brasil tem o maior índice de mortes em acidentes de trânsito em todo o hemisfério... A condução de veículos nas vias públicas exige do motorista redobrada atenção e cautela, notadamente nos grandes centros e nas vias de intenso movimento. Por isso, responde pelas conseqüências o motorista que ao divisar pedestre*

atravessando a rua, mesmo que de modo distraído ou hesitante, não diminui a marcha, nem a estanca, deixando de adotar meios eficientes para evitar o atropelamento, posto que a ele cabe o pleno domínio do veículo que comanda.”

A lei confere a obrigação a todo condutor de responder pela incolumidade do pedestre, de modo a valorizar a vida humana e a integridade física. Leciona, a respeito, **ARNALDO RIZZARDO**, em seus Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro, Ed. RT, 6ª ed, p. 133: *“Prepondera a responsabilidade dos veículos motorizados diante dos não motorizados. Possuem aqueles um maior impulso, mais força, velocidade superior e melhor controle por parte de seus condutores. Daí serem responsáveis pelos veículos não motorizados, como bicicletas e carroças. Encerra-se o dispositivo prevendo que todos os veículos respondem pela incolumidade dos pedestres. O princípio maior é o de respeito à vida humana e à integridade física. Sendo o pedestre, sempre, a parte mais frágil no sistema viário, outra não poderia ser a disposição impondo a sua segurança. Quando o pedestre se defronta com o motorista, a presunção de culpa recai sempre no segundo, por conduzir objeto perigoso, o qual se impõe que seja operado com o máximo de cautela e prudência. Ademais, é dever de todo condutor de veículo guardar atenção nos movimentos do pedestre que está a atravessar a via pública, ou segue à frente, pelo seu lado – facilitando-lhe a passagem e observando a possível e repentina distração dele. O princípio ético-jurídico *neminem laedere* exige de todo motorista a obrigação de dirigir com os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito, em velocidade compatível com o local e de forma a manter o completo domínio sobre a máquina perigos que impulsiona, em plena via pública ou em estradas comuns.”*

4) Feita essa análise sobre a responsabilidade objetiva da empresa concessionária de serviço público de transporte de passageiros, cabe proceder ao exame do

caso concreto, lembrando que a obrigação de indenizar nesses casos somente é afastada se a empresa provar o rompimento do nexo de causalidade, ou a existência de qualquer causa excludente da responsabilidade civil.

Na hipótese vertente, conforme a dinâmica descrita, o autor/apelado, enquanto **passageiro/usuário** de um primeiro coletivo elétrico, dele foi arremessado para fora depois de um movimento brusco, vindo a ser atropelado por outro coletivo da ré.

Malgrado não se tenha elucidado as circunstância da queda do ônibus em que o autor era **passageiro** e do qual caiu (a porta se encontrava aberta, irregularmente), isso não é de modo a afastar a obrigação da ré em reparar os danos materiais e morais sofridos pela vítima.

É que a falta de identificação do primeiro coletivo não afasta a responsabilidade reparatória da ré, condição de proprietária do coletivo que, inequivocamente, atropelou o autor e lhe causou severas lesões corporais.

A responsabilidade de indenizar é do causador direto do dano, conforme a disposição do artigo 1.520 do Código Civil de regência (reproduzido no art. 930 do diploma vigente):

“Se o perigo ocorrer por culpa de terceiro, contra este ficará com ação regressiva, no caso do art. 160, II, o autor do dano, para haver a importância que tiver ressarcido ao dono da coisa”.

Disto resulta que a responsabilidade civil da ré/apelante, causadora direta do dano, não é excluída pela suposta culpa decorrente do movimento brusco causado pelo primeiro coletivo, que transitava com as portas abertas, causa da queda do autor/apelado sobre o asfalto.

SILVIO DE SALVO VENOSA ao comentar a disposição legal, explica que: *“A questão é saber se o fato de terceiro pode exonerar o causador do dano do dever de indenizar. Temos que entender por terceiro, nessa premissa, alguém mais além da vítima e do causador do dano. (...). Nessa situação aqui tratada, não se cuida de pessoas que tenham ligação com o agente causador, tais como filhos, empregados e prepostos. Nessa hipótese, os atos desses terceiros inculcam os pais, patrões e preponentes. A questão é tormentosa na jurisprudência, e o juiz, por vezes, vê-se perante uma questão de difícil solução. Não temos um texto expresso de lei que nos conduza a um entendimento pacífico. Na maioria das vezes, os magistrados decidem por equidade, embora não o digam. Na premissa ora examinada, pode, por exemplo, o motorista que sobe na calçada e atropela o pedestre alegar que foi obrigado a fazê-lo por uma manobra brusca de outro veículo, cujo condutor se evadiu? A propensão dos julgados é não admitir a responsabilidade de terceiro como excludente. O assunto vem regulado de forma indireta pelos arts. 929 e 930, estabelecendo este último dispositivo a ação regressiva contra o terceiro que criou a situação de perigo, para haver a importância despendida no ressarcimento ao dono do bem. Esses artigos não se referem expressamente à culpa exclusiva de terceiro, mas, indiretamente, admitem a possibilidade de reconhecimento de culpa e responsabilidade de terceiro. Aponte-se que nada impede que a vítima ingresse com a ação diretamente contra o terceiro causador do dano. A dificuldade prática é que nem sempre esse terceiro pode ser identificado pela vítima. No caso concreto,*

*importa verificar se o terceiro foi o causador exclusivo do prejuízo ou se o agente indigitado também concorreu para o dano. Quando a culpa é exclusiva de terceiro, em princípio não haverá nexo causal. O fato de terceiro somente exclui a indenização quando realmente constituir em causa estranha à conduta, que elimina o nexo causal. Cabe ao agente defender-se, provando que o fato era inevitável e imprevisível. Na questão do motorista a que nos referimos, o agente apenas se livrará da indenização se provar que dirigia com todas as cautelas possíveis e que a manobra do terceiro era totalmente imprevisível. O fato de terceiro deve equivaler à força maior. A tendência da jurisprudência é admitir apenas excepcionalmente o fato de terceiro como excludente de culpa. A esse propósito, lembre-se da Súmula 187 do STF: “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é ilidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.” Essa posição jurisprudencial denota a tendência marcante de alargar a possibilidade de indenização sempre que possível. Na situação específica, na maioria das vezes, em se tratando de fato de terceiro, para o qual há ação regressiva, raramente esta ocorre, porque geralmente esse terceiro não é identificado. De qualquer modo, é muito rara a admissão do fato de terceiro como excludente na jurisprudência nacional. Destarte, se o agente não lograr provar cabalmente que o terceiro foi a causa exclusiva do evento, tendo também o indigitado réu concorrido com culpa, não elide o dever de indenizar. Recorde-se de que o art. 942 estabelece a responsabilidade solidária para todos os causadores do dano. (**“Código Civil Interpretado”, 2010, Editora Atlas**).*

A jurisprudência, conforme explicitado na doutrina mencionada, não discrepa desse entendimento:

“Na sistemática do direito brasileiro, o ocasionador direto do dano responde pela reparação a que faz jus a vítima, ficando com ação regressiva contra o terceiro que deu origem à manobra determinante do evento lesivo.” (REsp 127.747/CE, Relator o Ministro

BARROS MONTEIRO, j. 25/10/1999).

“O motorista que, ao desviar de ‘fechada’ provocada por terceiro, vem a colidir com automóvel que se encontrava regularmente estacionado, responde perante o proprietário deste pelos danos causados, não sendo elisiva da obrigação indenizatória a circunstância de ter agido em estado de necessidade. Em casos tais ao agente causador do dano assiste tão somente direito de regresso contra o terceiro que deu causa à situação de perigo” (STJ – 4ª. Turma, REsp 12.840-0, Rel. Ministro SÁLVIO DE FIGUEIREDO, j. 22.2.1994).

5) Cabe analisar, no entanto, a alegação de fortuito por falta de visão do motorista do que à frente ocorria, como excludente de responsabilidade.

A prova oral produzida nos autos (fls. 189/192), resumida ao depoimento de duas testemunhas presenciais, *Noemio Ferreira Barbosa* e *Tatiana Aparecida do Nascimento*, é de seguinte teor.

Noemio (fls. 189/190), disse o seguinte:

“estava nas proximidades do local onde se deu o atropelamento pois fazia uso de um “orelhão”; chovia fraco, embora tivesse chovido forte; não se lembra em que hora o fato se deu, mas foi à noite, talvez por volta de 16 horas; viu o trólebus trafegando lentamente para entrar no terminal Penha quando o autor, que vinha correndo a pé, foi atropelado talvez por um outro carro, ou caiu, indo parar embaixo daquele trólebus; não sabe se ele foi atropelado ou se caiu, mas naquele momento vinha por ali um carro em alta velocidade, que vinha no sentido da avenida Aricana; não viu o autor cair de dentro de um outro ônibus; não havia ônibus na frente daquele que atropelou o autor, pois o ônibus que o atropelou estava parado no semáforo, onde vinha

encostando bem devagarzinho; nesse semáforo tem faixa para pedestre; reconhece nas fotografias de fls. 67/69 o local onde se deu o evento e confirma o contido a fls. 69 como o local onde se deu o atropelamento, pois viu que o autor saíra da pracinha vista à direita na fotografia e como se fosse atravessar a avenida vista na mesma fotografia, quando algo deve ter batido nele e ele foi para baixo do ônibus; estava num orelhão que fica a cerca de 100 metros do local do atropelamento; o orelhão em que estava fica na esquina vista a esquerda da fotografia de fls. 69; o depoente estava em posição à direita do sentido em que vinha o ônibus; chegou a ver o autor cair sobre o ônibus e afirma que o ônibus não passou sobre o autor, embora tivesse “prensado” o autor, pela roda traseira direita; não ouviu barulho característico de brecada e repete que viu o autor caindo quando em seguida passou um carro em alta velocidade, como já narrou acima; viu o acontecido porque estava olhando naquela direção, dado que nada aconteceu que lhe chamasse a atenção; viu o atropelamento e dirigiu-se até o local, onde conversou com o motorista e com o cobrador; ambos estavam desesperados e pediram o nome e o RG do depoente, que os forneceu; não os conhecia.”

Tatiane Aparecida (fls. 191/192), assim depôs:

“ia num trólebus que havia pego no terminal Aricanduva, com sentido para o terminal Penha; à frente ia um outro trólebus; ao chegar na avenida Gabriela Mistral, próximo do Mercado da Penha, os ônibus estavam parados e observava à frente quando viu que o ônibus da frente foi posto em movimento e viu que o autor caiu de dentro dele; ele caiu pela porta traseira do ônibus; a depoente estava sentada perto da porta da frente do ônibus, no banco imediatamente atrás da catraca; não estava atrás da cadeira do cobrador, mas no banco do lado, quando viu perfeitamente que o ônibus da frente arrancou, o autor caiu e apesar de diversas pessoas terem gritado, o motorista do ônibus em que a depoente estava não conseguiu brecar e houve o atropelamento do autor; o fato deu-se às 21:30 e 22 horas; não conhecia nem conhece o autor; depois desse fato o ônibus em que o autor estava seguiu

viagem, sem parar; a ninguém ocorreu pegar o número do ônibus ou as placas do ônibus que ia à frente e do qual o autor caiu, pois todo mundo ficou preocupado com o atropelamento; a roda da frente do ônibus em que o depoente estava passou sobre o autor; era a roda da frente, do lado direito; não é possível que o autor tenha sido atropelado por um veículo que se evadiu, indo para debaixo do ônibus em que a depoente estava, pois não havia espaço para automóvel, mesmo porque o ônibus em que o autor estava veio no sentido Penha-Mercado, enquanto o em que a depoente estava veio de outra avenida e ficou logo atrás daquele; o ônibus em que o autor estava estava distante do ponto e o motorista deve ter aberto a porta bem antes do ponto; não havia cartaz de anúncio ou de propaganda entre o banco que estava e o vidro da frente do ônibus; não sabe informar sobre a iluminação pública existente no local; não pode informar se o motorista do ônibus em que estava poderia ter visão da queda do autor; não se lembra se havia chovido ou se estava chovendo; não se lembra se os vidros do ônibus estavam embaçados; o ônibus em que estava tinha no máximo seis passageiros; não tem condição de informar se o ônibus em que o autor estava era ônibus elétrico ou à diesel; quando houve o atropelamento, o ônibus parou, a depoente desceu pela porta central, mas em seguida viu a vítima e entrou em estado de choque e voltou para o interior do ônibus; não conversou com o motorista do ônibus; o seu nome, seu telefone e seu RG foram pedidos pelo cobrador do ônibus; também não comentou com o cobrador sobre o acidente; assim que o ônibus da frente arrancou, em seguida o ônibus em que estava também foi posto em movimento; não consegue reconhecer na pessoa do autor aquela que debaixo do ônibus, pela situação acontecida; prestou depoimento em delegacia de polícia sobre esses fatos cerca de seis meses após o acontecido, mas o autor não estava presente, pois constava ainda estar com problemas de saúde.”

Com base nas versões das duas testemunhas inquiridas, foi determinada a elaboração de laudo técnico no local dos fatos (fls. 234/300), cuja conclusão é reproduzida:

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

“Após a atenta análise das peças que instruem o feito, como os depoimentos prestados em Juízo, entrevista com funcionários da ré, a reconstituição do trajeto, por duas vezes, no próprio trólebus da ré, além das diversas diligências realizadas no local da ocorrência do acidente, bem como na sede da ré, foi possível concluir:”

“Os depoimentos são conflitantes. É possível a abertura das portas com o trólebus em movimento. A testemunha Tatiane, arrolada por ambas as partes, e que se situava em ponto privilegiado para observação, afirmou que o autor seguia no ônibus à frente, perto da porta, parado e em pé, e quando o veículo entrou em movimento o mesmo foi projetado para fora, momento em que foi colhido pelo trólebus em que estava, pois sua presença não foi observada pelo motorista.”

“O autor se envolveu em dois acidente: 1) o primeiro referente à queda para fora do ônibus em que trafegava. 2) o outro foi o atropelamento pelo trólebus conduzido por Vagner Barbosa, motorista da ré.”

“Observe-se que o atropelamento sofrido pelo autor é o que causou maiores danos à sua integridade física e psíquica, em função das suas características e que se pode comparar com a norma NB-18 – Classificação de Acidentes do Trabalho, da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.”

“Traçando similaridade entre o presente caso e a NB-18: Método envolvido = PROCEDIMENTO ADOTADO – o motorista não manteve distância suficiente para identificar qualquer obstáculo ou pessoa à sua frente.”

“FALTA DE REGRA SEGURA SOB A ÓTICA DA DIREÇÃO DEFENSIVA – o motorista não manteve distância suficiente do veículo à sua frente.”

“Finalizando, conclui-se que o acidente poderia ser evitado, ou, ao menos, os danos poderiam ser de menor proporção,”

O laudo técnico do local é conclusivo ao afirmar que, do local onde se encontrava, não era possível à testemunha **Noemio** visualizar a queda do autor do primeiro ônibus, situação, porém, completamente diferente em relação à testemunha **Tatiane**, passageira do coletivo que seguia atrás e que no momento possuía visão privilegiada.

Confere-se, por isso, credibilidade ao relato da testemunha que tinha visão privilegiada à sua frente, prestado sob o compromisso de dizer a verdade, de modo que não há dúvida de que o autor, após movimentação abrupta do coletivo onde se encontrava, foi lançado para fora do ônibus, vindo a cair sobre o leito da via carroçável, quando, então, foi atropelado pelo ônibus de propriedade da ré, sofrendo severas lesões corporais.

A questão da visualização, ou não, pelo condutor do ônibus, da queda do pedestre em direção ao asfalto e sua previsibilidade, muito embora constituam aspectos importantes e relevantes, não excluem, porém, a responsabilidade, nem constituem, no caso concreto, causa de rompimento do nexo de causalidade. A proximidade entre os veículos também foi causa

preponderante para prejudicar a visão do condutor do veículo da ré, sendo certo que a regra de trânsito é no sentido de impor, ao condutor do veículo que segue atrás, o dever de guardar distância de segurança.

No aspecto da possibilidade de abertura da porta do ônibus (trólebus elétrico), quando em movimento, a prova técnica aferiu ser possível, mesmo estando o coletivo em movimento.

A falta de visão, portanto, do motorista, da queda do passageiro do coletivo que seguia à sua frente em direção ao solo, não pode ser reconhecida como sendo imprevisível.

Insista-se que a proximidade entre os ônibus constituiu fator determinante para que o pedestre não fosse visualizado e, em consequência, atropelado.

Dispõe o artigo 29, II, do CTB:

“O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:”

“O condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas.”

Faltou, no caso, maior atenção ao condutor do coletivo, profissional treinado, quando movimentou o veículo muito próximo daquele que seguia à frente, o que o impediu de visualizar a queda de um passageiro sob o chão, de modo que,

sem tempo de reação, não pôde evitar o atropelamento.

Patente, portanto, o dever de indenizar, pois de qualquer modo a responsabilidade da ré é objetiva e não foi provada culpa da vítima apta a romper o nexo de causalidade.

6) É devida a pensão mensal, na proporção determinada na sentença, o mesmo se reconhecendo em relação ao caráter vitalício.

O laudo médico é conclusivo (fls. 380):

“Periciando portador de sequelas decorrentes de acidente de trânsito apresentado na inicial. São lesões permanentes, com incapacidade parcial, que limitam suas atividades diárias e laborais. Dificuldade para andar e ficar em pé por determinado tempo, realizar esforço físico (correr, carregar peso...). Sem sinais que novo tratamento clínico e/ou cirúrgico possa restituir a saúde ao periciando. Incapacidade permanente parcial.”

O percentual de 50% determinado na sentença se coaduna com o quadro de conclusão da perícia, sobretudo se considerada a atividade laboral que o autor exercia, de carteiro. Por certo que o exercício da atividade profissional, não comprometido por inteiro, demandará permanentemente maior esforço da vítima do grave acidente.

7) Inegável, por outro lado, que no caso ocorreram danos morais.

Segundo a lição de **Maria Celina Bodin de Moraes**, quando os atos ilícitos ferem direitos da personalidade, como a

liberdade, a honra, **a integridade física**, a atividade profissional, a reputação, as manifestações culturais e intelectuais, a própria violação causa danos morais *in re ipsa*, decorrente de uma presunção *hominis* (**“Danos à Pessoa Humana – uma leitura civil-constitucional dos danos morais”**, Renovar, Rio de Janeiro, 2003, pp. 157/159).

No mesmo sentido, leciona **Antonio Jeová Santos**, em sua obra “Dano Moral Indenizável”, Ed. RT, 4ª Ed. , p. 241: “*Se advém dano à pessoa, em sua aptidão física, se causa prejuízo estético acompanhado de perda de equilíbrio psicofísico, ao lado do dano patrimonial alevanta-se o dano moral em toda a sua grandeza*”.

Sabe-se que não há necessidade de prova quanto aos danos morais, que são corolários do acidente e de suas sequelas. Basta a prova das lesões físicas, para que se imponha o dever de reparar os danos morais correspondentes.

No caso dos autos, as fotos ilustrativas juntadas (fls. 22/33), falam por si e dispensam maiores comentários, acerca da gravidade das lesões, com pouca probabilidade de melhora ao longo do tempo, mas que, certamente, implicarão em diminuição da qualidade de vida da vítima.

Bem por isso, é que devem ser reconhecidos os danos morais, cabendo a reparação.

O valor de **R\$ 15.000,00**, arbitrado pela Magistrada, é módico para o quadro visto nos autos, mas não houve recurso da vítima, de modo que se torna definitivo tal valor, não sendo o caso, obviamente, de impor redução, como quer a ré.

Alteram-se, no entanto, os termos de incidência de juros de mora e de correção monetária do valor relativo aos danos morais, para a data do arbitramento de 1º grau, nos termos da Súmula 362/STJ, segundo o critério que prevalece nesta Turma julgadora.

Não são alterados os critérios de correção monetária e juros moratórios concernentes à pensão mensal imposta pela Magistrada.

Dá-se provimento parcial ao recurso apenas para alterar os termos iniciais de incidência de correção monetária e de juros de mora em relação à indenização dos danos morais, confirmados os demais termos da r.sentença.

EDGARD ROSA
Desembargador Relator