



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2013.0000516943

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação nº 0004270-34.2007.8.26.0160, da Comarca de Descalvado, em que é apelante/apelado SUL AMERICA COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, é apelado/apelante CONCESSIONARIA DE RODOVIAS DO INTERIOR PAULISTA S/A INTERVIAS e Apelado KATIA CRISTINA DA COSTA SENA SILVA (JUSTIÇA GRATUITA).

ACORDAM, em 25ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Não conheceram do agravo retido e negaram provimento às apelações.V.U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores HUGO CREPALDI (Presidente sem voto), WALTER CESAR EXNER E VANDERCI ÁLVARES.

São Paulo, 29 de agosto de 2013.

EDGARD ROSA
RELATOR
-Assinatura Eletrônica-

APELAÇÃO COM REVISÃO Nº 0004270-34.2007.8.26.0160 – VOTO Nº 9.671
APELANTES E RECIPROCAMENTE APELADOS: SUL AMERICA
COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS; CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS
DO INTERIOR PAULISTA S/A INTERVIAS
APELADA: KATIA CRISTINA DA COSTA SENA SILVA
COMARCA DE DESCALVADO – 2ª VARA CÍVEL
MM. JUIZ DE DIREITO: RODRIGO OCTAVIO TRISTÃO DE ALMEIDA

RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO - CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA EMPRESA PRIVADA PRESTADORA DE SERVIÇO PÚBLICO (ARTIGO 37, § 6º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL) – LOMBADAS CONSTRUÍDAS NA PISTA DE RODOVIA DE TRÂNSITO RÁPIDO, SEM PRÉVIA AUTORIZAÇÃO – INOBSERVÂNCIA DA REGRA DO ART. 94 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E DE RESOLUÇÃO DO CONTRAN Nº 39/98 – OBSTÁCULOS QUE CONCORRERAM PARA O DESENCADEAMENTO DO ACIDENTE – TRECHO DE RODOVIA LOCALIZADO EM DECLIVE E COM TRÂNSITO DE VEÍCULOS PESADOS DE CARGA – INSTRUMENTOS DE CONTENÇÃO DE VELOCIDADE EXCEPCIONAIS – CONDUTA DA CONCESSIONÁRIA EXCESSIVA – FATO DE TERCEIRO QUE, NO CASO, NÃO EXCLUI A RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA, SALVO O DIREITO DE REGRESSO – NEXO DE CAUSALIDADE NÃO ROMPIDO – VÍTIMA QUE EM NADA CONTRIBUIU PARA O ACIDENTE – REPARAÇÃO INTEGRAL DOS – DANOS MATERIAIS E MORAIS – ARBITRAMENTOS CORRETOS – AÇÃO JULGADA PROCEDENTE – SENTENÇA CONFIRMADA.

RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. LIDE SECUNDÁRIA – CONTRATO DE SEGURO – REEMBOLSO DEVIDO – OBSERVÂNCIA DOS LIMITES E CONDIÇÕES ESTABELECIDOS NA APÓLICE.

- Agravo retido não conhecido.
- Apelações desprovidas.

Trata-se de tempestivas apelações, regularmente processadas e preparadas (fls. 618/623 e fls. 627/664), interpostas contra a respeitável sentença de fls. 602/615, que julgou procedente a ação de reparação de danos materiais e morais causados em acidente de trânsito, acolhendo, ademais, a pretensão regressiva deduzida em face da Cia. Seguradora.

SUL AMÉRICA COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS (litisdenunciada) aduz, em suma, a ausência de preenchimento dos requisitos da responsabilidade civil, sobretudo porque comprovada a correta sinalização das obras realizadas no local do evento para efeito de isenção da responsabilidade, nos termos do artigo 14, § 3º, do Código de Defesa do Consumidor. Questiona, ademais, o excesso havido no arbitramento da indenização do dano moral, pedindo a redução.

A ré-denunciante **CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS DO INTERIOR PAULISTA S/A INTERVIAS** alega que as provas que produziu simplesmente foram desconsideradas pela sentença. Insiste que a obra realizada naquele trecho onde ocorreu o acidente estava correta e adequadamente sinalizada. Justifica a construção das lombadas para a redução da velocidade dos veículos que trafegavam naquele trecho, justamente para permitir a realização da obra de alargamento iniciada em 14 de julho de 2006, garantindo a segurança dos operários e dos próprios usuários. Descreve, uma a uma, todas as sinalizações adotadas e constantes de projeto. Argumenta que há prova concreta de que o condutor do caminhão

onde se encontrava a vítima imprimia velocidade bem acima do permitido no local, fato descrito no boletim de ocorrência, além de informação prestada pelo próprio condutor do veículo colidido na traseira, de que o caminhão vinha sem freio, piscando faróis e buzinando. Afirma que a velocidade do caminhão foi aferida pelo policial rodoviário que analisou o disco do tacógrafo, assim como também foram constatadas as boas condições da pista e a sinalização adequada no local. Defende a legalidade da construção das lombadas, sem qualquer violação da Resolução 39/98 do CONTRAN, inclusive em relação à distância regulamentar que deve ser observada entre elas. Sustenta que o acidente somente ocorreu por culpa exclusiva do condutor do caminhão que não observou todas as sinalizações precedentes na pista, não diminuiu a velocidade e deu causa ao acidente. Por fim, questiona os arbitramentos efetuados de modo excessivo.

Os recursos foram bem processados, verificando-se nos autos as contrarrazões (fls. 702/727 e 750/755).

É o relatório.

Preliminarmente, não conheço do agravo retido interposto pela autora a fls. 128/129, por falta de atendimento do pressuposto de que trata o artigo 523, § 1º, do Código de Processo Civil.

Ainda preliminarmente, desnecessário o desentranhamento de documentos juntados com a interposição do recurso de apelação, até porque assim o permite o artigo 397 do

Código de Processo Civil ao dispor que é lícito às partes, em qualquer tempo, juntar aos autos documentos novos. O que se exige é o contraditório, ou seja, que a parte contrária seja cientificada da juntadas e sobre eles possa manifestar-se, o que no caso, ocorreu em sede de contrarrazões.

Neste sentido: **Lex-JTA 152/55; STJ-3ª. Turma, Recurso Especial nº 660.267, Ministra NANCY ANDRIGHI, j. 7.5.07, DJU 28.5.07.**

No mérito, não está o recurso em caso de ser provido.

A responsabilidade civil das empresas privadas prestadoras de serviço público é **objetiva**, 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. As concessionárias de serviços públicos nada mais são do que agentes delegados do poder público.

Por outro lado, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 1º e §§, dispõe que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a este cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar medidas destinadas a assegurar esse direito. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito **respondem**, no âmbito das respectivas competências, **objetivamente**, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação,

omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Arnaldo Rizzardo ao comentar o dispositivo legal mencionado, explica que:

“Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem como a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no artigo 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas.” (“Comentários ao Código Brasileiro de Trânsito”, 8ª edição, Ed. RT).

Estabelecida essa premissa de que é **objetiva** a responsabilidade da empresa concessionária ou permissionária de serviço público, a exclusão do dever de responder pela reparação dos danos causados em razão do ato imputado somente ocorrerá se ficar comprovada qualquer causa excludente do nexo de causalidade.

Apura-se, no caso vertente, a responsabilidade civil decorrente de acidente de trânsito ocorrido no dia 23 de outubro de 2006, por volta de 10 horas, no KM. 123 + 300 ms. da Rodovia SP-215, que ceifou a vida de André Luís da Silva, cônjuge da autora.

Segundo consta da narrativa da petição inicial, a ré, empresa que integra o Programa de Concessões

Rodoviárias do Estado de São Paulo, promovia, no KM 123+300 metros da Rodovia SP-215, Município de Descalvado, obras de reparo e alargamento da ponte sobre o Rio do Pântano, sem, contudo, observar e atentar para os cuidados necessários com a sinalização adequada do local. Além disso, a ré construiu lombadas sobre a pista de rolamento. Foi assim que o marido da autora, passageiro do caminhão Mercedes Benz 1519, ano 1978, placas BHF 7405, conduzido por Raphael Renato Dedone, veio a óbito.

Por conseguinte, segundo a peça inicial, a causa determinante e eficiente do acidente vincula-se à irregular construção de lombadas no leito da rodovia, mais exatamente no trecho em obras e, ainda, à precariedade das sinalizações de trânsito existentes no local.

O MM. Juiz acolheu a pretensão indenizatória, tendo destacado, na r.sentença:

“O próprio croquis de fl. 203, juntado pela ré, mostra que existia sinalização de obras, entretanto a sinalização de lombadas só irrompia quando as próprias lombadas já estavam próximas.

“As fotos de fls. 188/193 reforçam a falta de sinalização adequada das lombadas. Note-se que as placas indicam apenas “obras” e a sinalização de lombadas apenas surge a duzentos metros das lombadas, no fim de uma descida de praticamente dois quilômetros.

“As testemunhas isentas, que não têm qualquer vínculo com a autora ou a ré, disseram que o local estava mal sinalizado. Apenas as testemunhas da ré, que com ela possuem algum vínculo, disseram o contrário.

“A irregularidade da sinalização não é extraída

apenas dos depoimentos e das fotos. A Resolução 39/98 do Contram, em seu art. 1º, estabelece a necessidade de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via para a implantação de ondulações transversais (fls. 44).

“Não há nos autos esta autorização.

“Consequentemente a ré não poderia implantar as ondulações transversais.

“A prova documental e testemunhal demonstram que o local não estava adequadamente sinalizado”.

Acerca do tema **“obstáculos na pista”**, a sempre precisa lição de RUI STOCO:

“Contudo, embora corretas as afirmações dos ilustres juristas, cabe observar que se a causa do acidente causado ou das lesões sofridas por terceiros em razão desse acidente for a existência de buraco, obstáculo, defeito na pista, obra, desvio não sinalizados, nem iluminados, de modo a tornar impossível ao condutor evitar o infortúnio, ressuma evidente que responsável civil será o Poder Público – Estado, Município, concessionária ou permissionária de serviço público, nos termos do art. 1º, § 3º, do CTB. Não se pode olvidar que a omissão do Poder Público ou daqueles órgãos e entidades que se equiparam àquele, como “ad exemplum”, as permissionárias ou concessionárias de serviços públicos, sugere a chamada falta ou falha do serviço, que impõe o dever de indenizar. Ademais, o § 3º do art. 1º do CTB responsabiliza, objetivamente, os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito de trânsito seguro.” (Tratado de Responsabilidade Civil, Doutrina e Jurisprudência, 7ª edição,. Ed. RT, págs. 1.450/1.451).

Na jurisprudência desta Corte:

“Responsabilidade Civil. Acidente de veículo. Danos materiais causados por acidente em rodovia – Pista mal sinalizada em decorrência de obras da Concessionária – Concessionária de Serviço Rodoviário que tem o dever de oferecer segurança e manutenção da rodovia que administra – Inexistência de culpa exclusiva da vítima – Nexo causal demonstrado nos autos – Dano moral não caracterizado. (...)” (Apelação Cível nº 0110413-59.2009.8.26.0004, 11ª Câmara de Direito Público, Rel. Desembargador OSCILD DE LIMA JÚNIOR, j. 14.5.2012).

A Concessionária do Serviço Rodoviário tem o dever jurídico de cuidar e zelar pela manutenção da rodovia, cuja exploração obteve do Estado. Logo, deve adotar todas as medidas de segurança, prevenção e fiscalização, sobretudo quando, no caso concreto dos autos, está realizando obras na pista.

As questões centrais e determinantes para o desfecho da causa são: a) saber se as obras realizadas naquele trecho onde ocorrido o acidente estavam correta e adequadamente sinalizadas; b) se a construção daquelas ondulações (lombadas) atendeu à legislação de regência; c) se as lombadas contribuíram para o acidente; d) se o acidente ocorreu em razão da exclusiva conduta do condutor (terceiro) que trafegava em velocidade incompatível com as condições do local e não guardava distância regulamentar de segurança do veículo à frente.

As rés/apeladas afirmam, com veemência, em suas respectivas razões recursais, que as obras estavam corretamente sinalizadas e que as lombadas foram colocadas no local para a segurança dos operários e dos próprios usuários, obrigando à redução da velocidade. Reiteram, ademais, em seus recursos, a alegação de que o acidente foi causado por culpa exclusiva de terceiro, ou seja, do condutor do caminhão em que a vítima era passageira, que desrespeitou todas as sinalizações de advertência existentes no local, e imprimiu velocidade excessiva, além de não guardar distância regulamentar de segurança do veículo à frente.

Ao reconhecer a responsabilidade da concessionária e julgar procedente a ação, agiu o Magistrado sentenciante com o costumeiro acerto.

O conjunto probatório coligido para os autos permite concluir que a construção das lombadas, em plena pista de rolamento de via de trânsito rápido, contribuiu, e muito, para o acidente.

A concessionária de serviço de Rodovia não pode desconhecer as regras e resoluções de trânsito, entre as quais a do artigo 94 do Código de Trânsito Brasileiro:

“É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.”

Arnaldo Rizzardo, ao comentar referida norma, explica que:

“Não poderão consistir as sinalizações em ondulações, como lombadas e outras elevações, e muito menos sonorizadores, instalados para reduzir a velocidade e advertir motoristas, a não ser em casos especiais, mediante prévia autorização do órgão competente, sempre obedecendo aos padrões e critérios inseridos em resoluções do CONTRAN. É que tais sinalizadores e equipamentos destinam-se unicamente às vias de tráfego bastante livre e a locais onde se faz necessária a redução da velocidade por circunstâncias especiais, como nas proximidades de colégios, hospitais, centros comerciais, cruzamentos, e entradas de cidades. Normalmente, já existem outros tipos de sinalização nesses pontos. Ademais, referidos instrumentos de conter a velocidade constituem-se em fatores de perigo, máxime quando não bem sinalizados e construídos em tamanhos, altura e largura inadequados. E se exigem prévia sinalização, não se justifica a repetição através de um segundo tipo.” (**“Comentários ao Código Brasileiro de Trânsito”, 8ª edição, Editora Revista dos Tribunais**).

A Concessionária não obteve autorização para construir as ondulações na pista, desatendendo, portanto, ao disposto nos artigos 94, parágrafo único, do CTB, e 1º, da Resolução nº 39/98 do CONTRAN. Havendo vedação expressa para a construção das lombadas, forçoso reconhecer que a Concessionária, sem autorização, criou e assumiu o risco de potencializar a eclosão de acidente para os usuários, pois tal tipo de redutor de velocidade constitui fator de perigo.

O descumprimento da norma está comprovado, porque a Concessionária não apresentou a necessária autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição

sobre a via.

A prova oral produzida nos autos confirma essa situação de risco criada pela construção das lombadas, repita-se, sem a devida autorização imposta pela lei.

Eis excerto do depoimento da testemunha Acácio V. Pereira (fl. 385):

“Costuma passar pelo local. Dias antes foi surpreendido pelas mesmas lombadas. Só não se acidentou porque não havia outros veículos transitando no local. Depois do acidente passou pelo local outras vezes e notou que colocaram sinalização para avisar as lombadas. Esta sinalização não existia no dia do acidente. Tem certeza disso”.

A testemunha Antônio Carlos Marini assim depôs (fl. 387):

“Ouvii comentários de alguns motoristas que trabalham com o depoente na empresa Transportadora Expresso Descalvado de que haviam ligado para o 0800 da Intervias pedindo sinalização adequada no local.”

Quanto ao fato de terceiro (condutor do caminhão em que a vítima viajava), é bem possível que ele também possa ter contribuído para o desfecho fatídico.

Contudo, as lombadas, como redutores drásticos de velocidade, do mesmo modo, potencializaram o acidente e também constituíram fator decisivo para sua eclosão, ressaltando-se o fato de que a ré as instalou no local sem dispor da autorização para tanto.

Todavia, não é o caso de examinar a culpa do condutor do caminhão, que não é parte, cabendo lembrar que a vítima fatal em nada contribuiu para o acidente.

Sobre o tema, **SILVIO DE SALVO VENOSA** ao comentar a disposição legal do art. 930 do CC/2002, 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.... 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”, Editora Atlas).*

A jurisprudência, conforme explicitado na doutrina mencionada, não discrepa deste 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).

Como visto, no caso em exame não há como deixar de reconhecer que as lombadas irregularmente instaladas concorreram para o acidente ocorrido em trecho em declive e com grande circulação de veículos pesados.

Assim, responde a concessionária pela reparação dos danos, tendo o direito de regresso contra o terceiro, nos

termos do artigo 930 do Código Civil.

As verbas indenizatórias foram corretamente estabelecidas na sentença e, por isso, não comportam qualquer redução ou alteração.

Com base na prova produzida, o Magistrado glosou corretamente a remuneração mensal que a vítima auferia, para, então, chegar à média de R\$ 1.600,00, já decotada de 1/3 (despesas pessoais), valor correto, que se confirma.

As despesas de funeral são devidas e também foram comprovadas.

Os danos morais foram reconhecidos com acerto.

Na 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**).

Não há necessidade de prova quanto aos danos morais.

Nesse sentido, leciona **RUI STOCO**, na obra supra referida, pág. 1714/1715, *verbis*: “A causação de dano moral independe de prova, ou melhor, comprovada a ofensa moral o direito à

indenização desta decorre. Desse modo a responsabilização do ofensor origina-se do só fato da violação do “neminem laedere”. Significa, em resumo, que o dever de reparar é corolário da verificação do evento danoso, dispensável, ou mesmo incogitável, a prova do prejuízo. Contudo a assertiva acima feita comporta esclarecimentos, senão temperamentos, pois a afirmação de que o dano moral independe de prova decorre muito mais da natureza imaterial do dano do que das quaestionis facti. Explica-se: Como o dano moral é, em verdade, um “não dano”, não haveria como provar, quantificando o alcance desse dano, ressuma óbvio. Sob esse aspecto, porque o gravame no plano moral não tem expressão matemática, nem se materializa no mundo físico e, portanto, não se indeniza, mas apenas de compensa, é que não se pode falar em prova de um dano que, a rigor, não existe no plano material. Mas não basta a afirmação da vítima ter sido atingida moralmente, seja no plano objeto como no subjetivo, ou seja, em sua honra, imagem, bom nome, intimidade, tradição, personalidade, sentimento interno, humilhação, emoção, angústia, dor, pânico, medo e outros. Impõe-se que se possa extrair do fato efetivamente ocorrido o seu resultado, com a ocorrência de um dos fenômenos acima exemplificados.”

Acerca do valor, no consenso da doutrina e jurisprudência, o arbitramento por fato lesivo à integridade física e psíquica da pessoa é relegado ao prudente arbítrio do juiz, exigindo, portanto, um juízo valorativo de fatos e circunstâncias; a fixação do “*quantum*” busca atender às peculiaridades do caso concreto, não se tratando de valores prefixados.

O dano moral que decorre da perda de ente querido, no caso, o cônjuge, é evidente e, por isso, dispensa maiores digressões sobre o assunto. O valor arbitrado pelo Magistrado (**R\$ 150.000,00**) é justo, razoável e perfeitamente compatível ao caso, amoldando-se, no mais, a inúmeros precedentes desta Corte em relação à morte de ente querido.

A lide de regresso foi bem resolvida, de modo que a esmerada sentença, conclusivamente, fica confirmada pelos próprios fundamentos, acrescidos dos aqui aduzidos.

Não se conhece do agravo retido, negando-se provimento às apelações.

EDGARD ROSA

Relator

-Assinatura Eletrônica-