



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO CARLOS
FORO DE SÃO CARLOS
3ª VARA CÍVEL
R. SORBONE, 375, São Carlos - SP - CEP 13560-760

SENTENÇA

Processo Físico nº: **0018614-58.2010.8.26.0566**
 Classe - Assunto: **Procedimento Ordinário - Perdas e Danos**
 Requerente: **José Carlos Velasco e outros**
 Requerido/Litisconsorte Passivo: **Triângulo do Sol Auto Estrada Sa e outro, Sul América Cia Nacional de Seguros**

Justiça Gratuita

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Carlos Castilho Aguiar França**

Vistos.

JOSÉ CARLOS VELASCO, ADIR ANTONIO BRAND e PAULO SERGIO MAQUEDANO pediram a condenação de **TRIÂNGULO DO SOL AUTO-ESTRADAS S. A.** ao pagamento de indenização por danos decorrentes de acidente de veículo ocorrido no dia 9 de novembro de 2008, na Rodovia Washington Luiz, km 240. Alegaram, em síntese, que Jean Carlos Velasco dirigia um automóvel Monza pela rodovia, no sentido Capital – Interior, derivou para o canteiro central, passou sobre o viaduto ali existente e em seguida caiu debaixo dele, colidindo ainda contra uma pilastra, impacto que causou a morte dos ocupantes do veículo Maria Aparecida Amaral Velasco, Jean Carlos Velasco e Janaina Cristina Velasco, respectivamente mulher e filhos de José Carlos, de Gustavo Maurício Brand, filho de Adir, e de Eliane Dias da Silva Maquedano e Jennifer Cristina Maquedano, mulher e filha de Paulo Sérgio. Afirmaram o evento morte à insegurança da rodovia, haja vista a existência de um vão entre as duas mãos que formam o viaduto, sem qualquer proteção ou impedimento de acesso, apesar da altura do leito carroçável, de modo que o automóvel caiu no piso inferior. Tal circunstância induz dever indenizatório da concessionária, pelos danos materiais e morais causados aos promoventes da ação, haja vista a responsabilidade indenizatória prevista no Código de Defesa do Consumidor.

Citada, a ré contestou o pedido, arguindo ilegitimidade passiva e denunciando da lide Sul América Companhia Nacional de Seguros. Quanto ao mérito, negou responsabilidade indenizatória, haja vista a inexistência de defeito na prestação do serviço, atribuindo o episódio à culpa do próprio motorista do automóvel, e impugnou os títulos indenizatórios.

Manifestaram-se os autores, refutando a preliminar de ilegitimidade passiva e também a denúncia da lide.

Admitiu-se a denúncia da lide.

A litisdenunciada, **SUL AMÉRICA COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS**, aceitou a denúncia da lide, reconhecendo a existência de contrato de seguro de reembolso, com franquia, mas contestou a responsabilidade civil da denunciante seguradora perante os promoventes da ação e ponderou a respeito das verbas indenizatórias, caso acolhida a pretensão.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO CARLOS
FORO DE SÃO CARLOS
3ª VARA CÍVEL
R. SORBONE, 375, São Carlos - SP - CEP 13560-760

O processo foi saneado, afastando-se a arguição da ré, de ilegitimidade passiva, e deferindo-se a produção de provas documental e testemunhal. A decisão foi objeto de recurso de agravo de instrumento, de iniciativa dos autores, o qual foi improvido.

Foram ouvidas as testemunhas arroladas.

Encerrada a instrução, as partes apresentaram alegações finais, cotejando a prova e ratificando suas teses.

É o relatório.

Fundamento e decido.

Um simples empregado da parte demandante não está impedido de depor. Se fosse assim, o empregador teria enorme dificuldade de fazer prova de fatos ligados à sua atuação, pois não poderia arrolar como testemunhas seus próprios empregados, pessoas que, de outro lado, poderiam ser arrolados pela parte contrária. Um contrassenso constante da contradita e do recurso de agravo retido dos autores, deduzido a fls. 648 e ora repellido.

O recurso de agravo de instrumento interposto pelos autores, contra a decisão de saneamento do processo, foi improvido, conforme informação obtida em consulta ao sistema eletrônico do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

Jean Carlos Velasco dirigia um automóvel Monza pela Rodovia Washington Luiz, sentido Capital – Interior, imediações do viaduto construído sobre a via de acesso aos empreendimentos Jardim Embaré e Parque Fehr. Em determinado momento, perdeu o controle do veículo, que derivou para o canteiro central, percorrendo 35,4 metros sobre a vegetação gramínea, atingiu a extremidade de uma defesa lateral existente na margem da pista, percorrendo ainda 22,2 metros, e caiu na via existente no piso inferior do viaduto, com o teto sobre o chão. Todos os ocupantes do veículo faleceram.

O gráfico produzido pela Polícia Técnico-Científica juntado a fls. 50 permite visualizar a dinâmica do evento. No Ponto 1 o automóvel saiu da pista, seguiu para o canteiro central, percorreu 35,4 m, atingiu a extremidade da defesa metálica à sua esquerda, prosseguiu por outros 22,2 metros e caiu na pista existente no plano inferior do viaduto. Ao cair, colidiu contra o talude de concreto ali existente.

As reproduções fotográficas juntadas a fls. 51/52 permitem constatar a existência de defesa metálica (*guard rail*) na margem da rodovia. As ilustrações de fls. 52 permitem compreender que o automóvel atingiu essa defesa metálica ao sair da pista e, mesmo assim, prosseguiu em marcha fora da pista, até colidir contra o talude de concreto (imagens vistas a fls. 53 e 55).

A ilustração da Polícia Técnico-Científica (fls. 50) permite constatar que a velocidade com que o veículo deixou a pista e o canteiro central era tal que passou sobre o passeio existente na pista de baixo (denominação de passeio público, na ilustração de fls. 50, e imagem de uma divisória de concreto na fotografia de fls. 53, plano inferior), indo chocar-se contra o talude de concreto no final de sua trajetória.

Parece que o motorista não teve ação suficiente para conter o veículo no canteiro central, antes de superar o passeio público e atingir o talude do outro lado (fls. 50). Parece que seria possível o veículo percorrer esses 57,6 metros, escorregar pelo primeiro talude e imobilizar-se no passeio público, ao invés de colidir contra o outro talude, do outro lado (fls. 50 e 55). Nessa hipótese, é possível que os danos fossem significativamente



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SÃO CARLOS

FORO DE SÃO CARLOS

3ª VARA CÍVEL

R. SORBONE, 375, São Carlos - SP - CEP 13560-760

menores, não de consequência falta para os ocupantes do automóvel.

O viaduto existente naquele trecho é separado em duas partes, seguindo as mãos de direção da rodovia. Entre essas partes existe um vão, bem demonstrado na ilustração juntada a fls. 53. Nas laterais da pista superior, no viaduto, existem muretas de concreto, na mesma linha de direção e dando sequência à proteção metálica (*guard rail*) inicialmente atingida pelo veículo.

Não se atribui à concessionária a responsabilidade pelo fato de o motorista ter dado causa à perda de controle do veículo. Por outras palavras, afigura-se inevitável dizer que o motorista perdeu o controle do veículo, por culpa sua ou por alguma deficiência do equipamento. Esse fato não é atribuível à concessionária, que responderia então pelas consequências do evento, pela suposta falta de proteção ou pela insegurança causada pela existência de um vão entre as mãos de direção na rodovia, estendendo-se desde a faixa central, coberta de grama, até o talude (fls. 50).

A topografia e a linha de direção das pistas exigiram a separação dos trechos.

Não se compare com outros acidentes, que tiveram por causa fatores outros, a exemplo de um animal na pista (fls. 72/73), ou do veículo também desgovernado em outra rodovia (fls. 81). A se considerar que as consequências de acidentes semelhantes decorrem das condições de construção de uma rodovia, com construções erguidas acima do plano, chegar-se-ia ao extremo de se proibir então a construção de viadutos ou passagens superiores, pois sempre haverá o risco de queda. O raciocínio é de fato simplista, mas não repele a idéia de que em trecho anterior existe uma proteção metálica (exemplo mostrado na ilustração de fls. 105), que orienta e confere alguma proteção aos motoristas. Aliás, aos motoristas incumbe o cuidado na condução dos veículos, máquinas sabidamente perigosas.

Muitas e muitas são as construções de pistas sobre pistas, em pontes e viadutos. Aos motoristas cabem a atenção e o cuidado necessários, pois conhecem esses artefatos.

Em muitas situações existe separação entre pistas e alguma depressão entre elas (exemplo visto a fls. 115), não se podendo, apenas por isso, dizer-se insegura a rodovia. Em caso diverso, ter-se-ia que abolir construção de pontes e viadutos, pois sempre há o risco de queda. A causa da queda invariavelmente não será o plano elevado, mas o descuido do motorista.

O acidente aconteceu durante o dia. As condições climáticas eram boas. A visibilidade local era boa. A pista era bem revestida. A sinalização correta. Enfim, nada prejudicava a condução do veículo, de modo que sobre o próprio motorista acabam recaindo todas as suspeitas de falha como explicação para o sinistro. Não houve qualquer explicação para o fato de ter perdido o controle do veículo e de não ter tido qualquer reação para conter o automóvel, mantendo-o sobre a pista, ou reduzido a velocidade.

Impressiona saber que nada se justificou nos autos a respeito da condução do veículo pelo motorista. Impressiona notar que, após atingir o canteiro central, prosseguiu sobre ele, em linha reta, e passou sobre (por cima) das pistas existentes no piso inferior do viaduto, até colidir contra o talude. Se tivesse contido o veículo ou reduzido a velocidade de animação, possivelmente desceria sobre o primeiro talude de concreto, ao final da faixa divisória das mãos de direção, seguiria em sentido perpendicular pela via existente abaixo do viaduto e provavelmente colidiria de frente com divisão central em


TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO CARLOS
FORO DE SÃO CARLOS
3ª VARA CÍVEL
R. SORBONE, 375, São Carlos - SP - CEP 13560-760

concreto (fls. 52, plano inferior) ou com a base do talude (fls. 53, plano superior), ao invés de voar por cima dessas duas pistas inferiores. O automóvel estava, segundo se conclui, totalmente sem controle pelo motorista, por ação ou inação deste ou por falha mecânica. Havia espaço físico para reduzir a velocidade, caso não fosse possível estancar totalmente o veículo, e isso certamente evitaria o resultado final fatal para todos os ocupantes. **Por isso a ilação de que tal resultado não se deveu à alegada insegurança da rodovia.**

É mesmo impressionante o trecho percorrido pelo automóvel no ar, sobre as duas pistas inferiores, passando por cima das muretas divisas em concreto, antes de colidir frontalmente com o talude no ponto oposto. A fotografia juntada a fls. 240 permite imaginar a dinâmica. Houve violento impacto, que deu causa ao resultado fatal, infelizmente. Os danos no automóvel também permitem perceber a intensidade do impacto (fls. 242/244).

Antes do vão que é objeto de tanta crítica pelos autores havia um espaço em terra, com grama, para escape de veículos, o primeiro talude (no sentido de direção do veículo), depois duas muretas divisórias e, enfim, o talude oposto. Havia condição suficiente para o motorista exercer controle sobre o veículo e evitar tão grave consequência, tão violento impacto. Qual seria o resultado se houvesse um muro de concreto antes do vão? O violento impacto contra ele possivelmente produziria resultados tão expressivos quanto aqueles verificados, já que a velocidade de animação provavelmente seria maior do que aquela do momento do impacto contra o talude.

Não se tem conhecimento de qualquer outro acidente semelhante naquele trecho, de modo a justificar, por regra de experiência, o raciocínio de que a rodovia é perigosa ou de que existe ali uma armadilha contra os motoristas. Seria uma concessionária ou o Estado responsável por qualquer acidente semelhante àquele narrado a fls. 539? Ou seria a conduta do motorista? O que justifica o motorista sair da pista, rumo ao vão? A própria matéria jornalística refere que o motorista perdeu o controle do veículo.

Inexiste ampliação de risco ou vedação à construção de passagens sobre estradas e rios, à construção de pontes e viadutos, sendo mesmo imprescindível em várias rodovias e vias públicas, até mesmo em trechos urbanos. O motorista, ao trafegar nessas vias, precisa tomar os cuidados típicos de condução de qualquer veículo, sobre qualquer pista, inegável que a queda de uma ponte, de um viaduto, de um lugar alto poderá trazer consequências piores do que a colisão em um espaço plano. Muitas e muitas são as rodovias pelo Brasil afora, pelo mundo afora, apresentando tal característica, mas sem dizer que o fato, por si só, torna a via pública insegura.

Enfim, não se identifica responsabilidade indenizatória da ré pois, nada obstante a responsabilidade objetiva por danos decorrentes de defeito do serviço (artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor), não há relação de causalidade entre o evento e as condições da prestação do serviço, atribuível que é, o evento danoso, à culpa do motorista do automóvel que, em circunstância não explicada, perdeu a direção e permitiu que se projetasse fora da pista e abaixo do viaduto.

Havia proteção metálica na margem da rodovia. Havia espaço livre no canteiro central antes do talude. Havia divisória de concreto na alça de acesso abaixo do viaduto. Havia parede de concreto nas laterais da pista no viaduto. Ainda assim o motorista permitiu que o automóvel saísse da pista, percorresse o canteiro central e projetasse pelo alto até colidir contra o talude na outra extremidade, a indicar culpa sua, não apenas pelo acidente em si mas também pelas consequências. Lembre-se, a propósito, que a


TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO CARLOS
FORO DE SÃO CARLOS
3ª VARA CÍVEL
R. SORBONE, 375, São Carlos - SP - CEP 13560-760

concessionária está sendo acusada de responsabilidade não pelo acidente em si, **mas pelo resultado fatal**. Observe-se que se houvesse um anteparo no sentido transversal, outras consequências poderiam advir, talvez semelhante àquela que se verificou; uma proteção metálica poderia apenas produzir a redução da velocidade do veículo, que ainda continuaria em linha reta rumo ao canteiro central da via de baixo, talvez atingindo veículos ou pessoas que por ali passavam (v. fls. 240) ou rumo ao mesmo talude, ou que desviaria para qualquer lado, retornando à sua mão de direção ou rumando para a contramão, talvez atingindo outros veículos ou pessoas; uma proteção mais rígida teria também consequências previsíveis, tal a velocidade de animação do veículo e a força do impacto contra um muro de concreto.

E reafirmo que a menção à diminuição dos danos está no campo da possibilidade ou probabilidade, o que não pode servir de suporte à condenação.

O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais o modo de seu fornecimento, o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam (CDC, artigo 14). Outrossim, a adoção de novas técnicas não induz considerar defeituoso o serviço, de modo que a circunstância de a concessionária adotar novos procedimentos, para melhorar as condições de circulação e de tráfego nas rodovias, não induz responsabilidade por acidente semelhante, atribuível à culpa exclusiva do motorista, a qual é excludente de responsabilidade (§ 3º, inciso II, do artigo 14).

Havia um enorme campo visual para o motorista, avistando com bastante antecedência o viaduto à frente e a sinalização de perigo, com placas típicas nas margens (v. fls. 52, plano superior, e fls. 237), tudo a facilitar a condução do veículo e a recomendar redução de velocidade, sem significar insegurança da rodovia.

Lamentavelmente, a meu juízo, o impacto contra o talude, após sobrevoar a via de acesso abaixo do viaduto, se deveu a excesso de velocidade do veículo, após a perda do controle pelo motorista, e à omissão do próprio motorista, que aparentemente não teve reação de acionar o freio ou derivar para outro lado.

O vão entre as mãos de direção, na passagem superior, existiria ali como existe em outros locais, da mesma forma que existe desnível em vários trechos de rodovias, em razão das condições topográficas, a exemplo de trechos em serra, inclusive na Rodovia Washington Luiz. Nem por isso se dirá que a rodovia é insegura.

Há trechos em que inexiste maior separação entre as mãos de direção; se assim fosse naquele trecho, o automóvel possivelmente teria colidido com outro, em sentido contrário, com consequências previsíveis.

Enfim, concluo que o motorista foi inábil na condução, perdeu o controle e deu causa ao acidente fatal, sem responsabilidade da concessionária.

Tanto na responsabilidade civil subjetiva como na objetiva, para que nasça a obrigação de indenizar é necessário a prova segura dos seus requisitos.

Tanto na responsabilidade civil subjetiva como na objetiva, para que nasça a obrigação de indenizar é necessário a prova segura dos seus requisitos, não sendo possível atribuir a responsabilidade civil sob o fundamento de probabilidades. Na hipótese dos autos inexiste prova do nexo de causalidade entre os danos sofridos pelo Autor e a falta de defensas na rodovia sob administração da Ré, assim, era de rigor a improcedência da ação. Assim ponderou a Des. Berenice Marcondes César, no julgamento do Recurso de



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMARCA DE SÃO CARLOS

FORO DE SÃO CARLOS

3ª VARA CÍVEL

R. SORBONE, 375, São Carlos - SP - CEP 13560-760

Apelação TJSP Apelação nº 992.07.019613-2, j. em 09.03.2010, em voto vencido que ensejou embargos infringentes depois acolhidos com a seguinte ementa:

EMBARGOS INFRINGENTES - REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS - ACIDENTE DE TRÂNSITO - Vítima tetraplégica - Ação movida contra a concessionária de serviço público - Nova Dutra - Responsabilidade civil objetiva da concessionária - Omissão da concessionária em não sinalizar as obras no local do acidente, bem como não colocar defensas metálicas para proteção da pista de rolamento - Prova técnica, todavia, que demonstra a desnecessidade de colocação das defensas (guard rails) no local - Ausência, portanto, de nexo de causalidade entre os danos sofridos pelo autor e a falta de defensas na rodovia - Acórdão embargado que entendeu haver culpa concorrente - Sentença de improcedência restabelecida - Embargos Acolhidos (Embargos Infringentes Nº 9092133.64.2007.8.26.0000/50001, Rel. Des. Cláudio Hamilton, j. 02.10.2012).

E guarda semelhança o seguinte julgado:

INDENIZAÇÃO - acidente rodoviário ocorrido debitado à imprudência de motorista - inexistência de nexo de causalidade entre as condições da rodovia e o resultante dano - conseqüente inexistência de defeito no oferecimento do serviço a cargo de sua operadora - ação julgada improcedente - sentença confirmada. Recurso não provido (TJSP, APELAÇÃO CÍVEL nº 791.674-5/8, Rel. Des. COIMBRA SCHMIDT, j. 18.08.2008).

A denunciação da lide ficou prejudicada, em razão da improcedência da lide primária, gerando para a denunciante responsabilidade perante a denunciada, nos tocante às despesas processuais. Nessa circunstância, responde a litisdenunciante perante as litisdenunciadas, pelos processuais inerentes à lide secundária (RT 646/120). Tratando-se de garantia simples ou imprópria, em que a falta da denunciação da lide não envolve perda do direito de regresso, sendo a ação julgada improcedente e prejudicada a denunciação, deverá o denunciante arcar com os honorários do advogado da denunciada (S.T.J., REsp. 39.570-4-SP). Assim porque inexistente vínculo processual entre a litisdenunciada e a autora vencida. Apesar da polêmica sobre o tema, o que parece mais justo é imputar esses gastos ao denunciante, porque avaliou mal as possibilidades de êxito na ação principal, correndo os riscos, com a vitória, enfim reconhecida, na lide principal, pagar os honorários de advogado dos denunciados (confira-se Sydney Sanches, Denunciação da Lide no Direito Processual Civil Brasileiro, RT, 1984, págs. 235/236).

Diante do exposto, **rejeito os pedidos** indenizatórios deduzidos por **JOSÉ CARLOS VELASCO, ADIR ANTONIO BRAND e PAULO SERGIO MAQUEDANO** contra **TRIÂNGULO DO SOL AUTO-ESTRADAS S. A.** Responderão os autores pelas custas e despesas processuais, corrigidas aquelas em reembolso, desde que comprovadas nos autos, e pelos honorários advocatícios do patrono da contestante, por equidade fixados em 15% do valor da causa, corrigido desde a época do ajuizamento. A execução dessas verbas, no entanto, fica suspensa, nos termos do artigo 12 da Lei 1.060/50.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO CARLOS
FORO DE SÃO CARLOS
3ª VARA CÍVEL
R. SORBONE, 375, São Carlos - SP - CEP 13560-760

Julgo prejudicada a lide secundária, denunciação da lide, extinguindo-a nos termos do artigo 267, inciso VI (terceira hipótese), do Código de Processo Civil, e condeno a denunciante ao pagamento das custas e despesas processuais dela decorrentes, bem como dos honorários advocatícios do patrono da denunciada, **SUL AMÉRICA COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS**, estimados em R\$ 800,00.

P.R.I.

São Carlos, 25 de agosto de 2014.

Carlos Castilho Aguiar França

Juiz de Direito

**DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006,
CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA**