

TRIBUNAL CENTRAL ADMINISTRATIVO NORTE | ADMINISTRATIVO

Acórdão

Processo	Data do documento	Relator
00083/05.7BEVIS	2 de março de 2012	Rogério Paulo Da Costa Martins

DESCRITORES

Acidente viação > Estrada pública > Obras > Empreiteiro > Responsabilidade município > Circulação pela berma

SUMÁRIO

1. Como actos de gestão pública, a vigilância, limpeza e conservação das estradas municipais (no que se incluem as bermas e valetas), são responsabilidades irrenunciáveis e inalienáveis, não podendo ser transferida este tipo de responsabilidade para um empreiteiro (que esteja a levar a cabo obras na via pública), e não cessando nem se suspendendo durante a execução de obras num dos locais sob a sua jurisdição ainda que exista contrato que atribua àquele a responsabilidade de garantir a segurança de veículos e peões, sem prejuízo de eventual responsabilidade contratual do empreiteiro perante o município dono da obra, a efectivar em eventual acção de regresso mediante efectiva.

2. Não existe ilegalidade onde é impossível cumprir a legalidade pelo que, provando-se que no local o veículo sinistrado não se poderia ter cruzado com outro sem pisar a berma – que veio a abater provocando o acidente – não se verifica conduta ilícita por parte do condutor daquele veículo.*

* Sumário elaborado pelo Relator

TEXTO INTEGRAL

EM NOME DO POVO

Acordam em conferência os juízes da Secção de Contencioso Administrativo do Tribunal Central Administrativo Norte:

O Município de Vagos, interpôs o presente recurso jurisdicional contra a sentença do Tribunal Administrativo e Fiscal de Aveiro, de 31 de Março de 2011, a fls. 481 e seguintes, pela qual, após se ter decidido serem partes ilegítimas, como partes principais, a Seguradora C., S.A. e a empresa E. ..., S.A., que apenas se mantiveram no processo como partes acessórias, foi julgada totalmente procedente a acção intentada pela sociedade V. ..., L.da., para efectivação de responsabilidade civil extracontratual, emergente

de acidente de viação em via municipal.

Invocou para tanto, em síntese, que a sentença recorrida errou ao absolver da instância a seguradora e a empresa consigo demandadas assim como errou ao julgar verificados todos os pressupostos da responsabilidade civil extra contratual, em particular a ilicitude da sua conduta bem como a existência de nexos de causalidade entre a sua conduta omissiva e os danos verificados; isto para além de entender que, em todo o caso, o montante dos danos deve ser reduzido.

A Recorrida contra alegou defendendo a improcedência do recurso; à cautela, para a hipótese de proceder o recurso, pediu a ampliação do objecto deste, com vista a revogar a decisão na parte em que absolveu os demais réus da instância devendo estes ser condenados solidariamente com o município demandado.

O Ministério Público neste Tribunal não emitiu parecer.

*

Cumprido decidir já que nada a tal obsta.

*

São estas as conclusões das alegações do recurso jurisdicional e que definem respectivo objecto:

a) No caso vertente, a responsabilidade dos co-réus é solidária pois a Recorrida podia e pode exigir a qualquer deles a responsabilidade do sinistro, existindo como que uma espécie de litisconsórcio voluntário activo, como se salienta no acórdão da 1ª Secção do Supremo Tribunal Administrativo, de 29/01/2002, proferido no Proc. Nº 45 788.

b) Consequentemente, a Seguradora e o empreiteiro são partes principais e não acessórias, ao contrário do que decidiu a sentença recorrida.

c) É jurisprudência abundante do Supremo Tribunal Administrativo, citada no texto, que as Companhias Seguradoras podem intervir como partes principais ao lado das autarquias locais em acções de responsabilidade civil extracontratual.

d) Por outro lado, e ao contrário do decidido pela sentença recorrida, a conduta do Recorrente, Município de Vagos, ao não sinalizar o estado da berma, nem tendo exercido o direito de fiscalização e conservação sobre a mesma não é ilícita.

e) Efectivamente, o acidente deu-se por culpa exclusiva do condutor do camião da Recorrida que violando frontalmente o disposto na alínea b) do art. 1º e no nº1 do art. 13º, bem como nos arts. 17º e 33º, todos do Código da Estrada, ao cruzar-se com outra viatura, não obedeceu às regras previstas nos cruzamentos, antes preferindo circular com o rodado direito sobre a berma, que naturalmente cedeu ao peso da sua viatura.

f) Acresce que o condutor do camião da Recorrida sabia, pelo menos não podia ignorar, que a sua viatura transportava “toutvenant” (betão), para além do peso do próprio camião, de 4 eixos e caixa basculante.

g) Para além disso, também não podia ignorar, pois andava a transportar materiais para as obras em curso no local, que a berma tinha sido reconstruída recentemente, tanto mais que a mesma apresentava sulcos de rodados de viaturas, bem visíveis, que circulava muito devagar, o que lhe permitia vê-los.

h) Não obstante o conhecimento do camionista que mesmo em condições normais a generalidade das

bermas não suportariam o peso e a carga do camião, violando as normas do Código da Estrada que proíbem circular sobre as bermas, tal camionista, indiferente a tudo isso, bem como às consequências normais, necessárias e previsíveis da sua conduta, ao cruzar-se com a outra viatura, passou a circular com o rodado direito sobre a berma, a qual cedeu, após o que se inclinou e imobilizou.

i) O condutor do camião da Recorrida não só actuou com incúria, desleixo, falta de cuidado como também com dolo eventual, tornando-se, por isso, o único e exclusivo culpado pela produção do sinistro.

j) A conduta omissiva do Recorrente não foi, pois, ilícita.

k) Mas a entender-se o contrário então forçoso é concluir que não foi causal do acidente, ou seja, entre a violação do dever de sinalização da berma, vigilância e conservação e o dano inexistente o nexo de causalidade.

l) Com efeito, no circunstancialismo descrito, ou seja, perante a violação legal de circular por cima da berma, perante o conhecimento do condutor do camião que a berma não suportava o seu peso (pelo menos não podia desconhecer tal facto) nem o da carga, perante o conhecimento por parte do referido condutor que a berma tinha sido reconstruída recentemente (pelo menos não podia desconhecer tal realidade, pois circulava várias vezes naquela via, para além dos sulcos de rodados existentes nela e bem visíveis) de que valeria a sinalização da berma mal compactada?

m) Perante tal circunstancialismo de que valeria ao condutor do camião que o Recorrente colocasse uma placa a chamar a sua atenção para aquilo que a lei já lhe proibia e que ele não podia ignorar?

n) Por ventura, alguém acredita que o referido condutor deixaria de cruzar-se com a outra viatura se no local existisse sinalização a proibir a circulação sobre a berma?

o) As regras da experiência da vida dizem-nos que não.

p) Consequentemente, a falta de sinalização não foi causal do acidente, pois este dar-se-ia mesmo que tal sinalização existisse no local.

q) Quanto à falta de vigilância não se sabe como poderia ser exercida no caso vertente, a menos que o Recorrente colocasse um vigilante ao lado do condutor para lhe chamar a atenção das proibições legais!

r) Relativamente ao dever de conservação tal dever incide essencialmente sobre o piso da via pública e não sobre o estado da berma para a circulação de veículos pesados.

s) O nexo de causalidade apenas existirá quando a acção ou a omissão se mostrarem, à face da experiência comum, como adequadas à produção do dano, devendo este apresentar-se como consequência normal, típica e provável do facto ilícito, como se estatui no art. 563º do Código Civil.

t) Ora, não foi isso que se verificou visto que o dano se deu por negligência e até por dolo eventual do condutor, que indiferente à proibição do Código da Estrada - alínea a) do art. 1º, nº 1 do art. 13º, e arts. 17º e 33º - e às consequências normais e previsíveis da sua conduta, ao cruzar-se com o outro veículo, passou a circular pela berma, enterrando-se nela.

u) A não se entender assim, é exagerado o montante dos danos.

v) Anote-se que o acidente consistiu no enterramento do rodado direito da viatura na berma, cerca de 40 cm, com a consequente inclinação e imobilização, pelo que tal acidente também não era adequado à produção dos invocados danos que terão sido produzidos por quem removeu o camião.

w) Acresce que, dada a natureza do acidente, como se justifica a destruição de uma bateria e da respectiva

caixa, do pára-brisas e do pára-choques?

x) Como é que a reparação dos danos ascende a 27 565,39 Euros?

y) E como é possível que a reparação dos mesmos levasse 4 meses?

Pelo exposto, deve julgar-se procedente o presente recurso, revogando-se a sentença recorrida e ordenando-se a baixa dos autos ao tribunal “a quo” afim dos co-réus serem julgados, em conjunto com a absolvição do Recorrente já que a sua omissão dos deveres de sinalização, vigilância e conservação não foi ilícita ou sendo ilícita não foi causal do acidente, devendo os danos ser reduzidos no seu montante.

*

Questão prévia: a ilegitimidade do Município Recorrente para pôr em causa a decisão de absolvição da instância dos co-réus.

Não se observa o contraditório relativamente a esta questão, agora suscitada oficiosamente, e que se conhecerá de imediato, dada a extrema simplicidade da mesma e, conseqüentemente, a manifesta desnecessidade de cumprir tal imperativo – artigo 3º, n.º3, do Código de Processo Civil, aplicável por força do disposto no artigo 1º do Código de Processo nos Tribunais Administrativos.

Como o próprio Recorrente refere, trata-se aqui de responsabilidade solidária pelo que a indemnização aqui em causa podia ser exigida de qualquer dos réus.

Podia ter sido exigida – e pode – apenas ao Município demandado.

Assim a condenação, apenas, do Município a título principal em nada o prejudica porque, em todo o caso, sempre lhe poderia ser exigido o pagamento da indemnização, ainda que os demais réus tivessem também sido condenados.

A única pessoa prejudicada com a absolvição dos demais Réus da instância é a Autora, ora Recorrida, que, face a esta decisão, não pode, em execução do julgado neste processo, exigir livremente o pagamento a qualquer dos réus, ficando confinada à possibilidade de o exigir do Município.

Termos em que se impõe não admitir o recurso jurisdicional nesta parte.

I- A matéria de facto.

O artigo 690-A do Código de Processo Civil (antes da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 303/2007, de 24.08 e aplicável ao caso concreto), impõe ao recorrente o ónus de concretizar quais os pontos de facto que considera incorrectamente julgados e de indicar os meios probatórios, constantes do processo ou de registo ou gravação nele realizada, que impunham decisão diversa da recorrida.

Ora o Recorrente não cumpriu minimamente este ónus pelo que se considera aceite a matéria de facto fixada na sentença recorrida:

A) A Autora é proprietária do veículo pesado de mercadorias de matrícula 29-99-..., de marca Volvo – cfr. título de registo de propriedade apresentado a fls. 146.

B) A Rua da C. abaixo referida, no local do acidente relatado nos autos, tem de largura de faixa de rodagem cerca de 4,85/4,90 metros.

C) Em 11.06.01, o R. Município de Vagos adjudicou a empreitada de abastecimento da Água às Freguesias de Covão de Lobo, Fonte de Angeão e St. Catarina, à Ré E. ..., Lda.

D) Consta do caderno de encargos da referida empreitada, na página 43, que «Depois da canalização montada e ensaiada, a primeira camada de aterro será feita com o mesmo material da almofada de assentamento, com uma espessura mínima de 0,10 metros acima do extradorso do tubo, bem apiloada manualmente (com particular cuidado até à altura correspondente a $\frac{3}{4}$ do diâmetro do tubo (...)) e «Acima dessa camada de areia e até à altura de pelo menos 0,10 metros sobre a referida geratriz superior do tubo, o aterro será continuado com terra isenta de pedras, cirandada obrigatoriamente, sendo ainda o apiloamento manual, acompanhado de rega (...) e «Na restante altura o aterro será feito por camada de material extraído, quando da abertura da vala, de 0,10 metros de espessura, bem apiloada, obrigatoriamente com compactadores mecânicos e devidamente regada. A superfície final do aterro deverá ficar plana (sem alombamentos ou depressões) e rasando com as superfícies vizinhas» - Doc^o 3.

E) Consta do caderno de encargos da referida empreitada, na página 37, sob o item “segurança e protecção” o seguinte: “Para segurança de pessoas e veículos, onde as valas, os amontoados de produtos das escavações ou as máquinas em manobras possam constituir real perigo, o Empreiteiro montará vedações protectoras, corrimãos, setas, dísticos e sinais avisadores, que sejam bem claros e visíveis, tanto de dia como de noite.” E sob o item “SINALIZAÇÃO” o seguinte: “A sinalização dos trabalhos deverá ser feita de acordo com o Dec Regulamentar n^o 22-A/98, de 1 de Outubro. O adjudicatário obriga-se a colocar ou executar na estrada, desde o início dos trabalhos, a sinalização vertical e horizontal, de acordo com o referido no Dec Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de Outubro para conveniente aviso e segurança do trânsito, com muito particular atenção sempre que, por virtude das obras de qualquer natureza ou obstáculo, haja necessidade de desviar o trânsito ou que este se faça com precaução. Serão da inteira responsabilidade do adjudicatário quaisquer prejuízos que falta ou deficiência de sinalização e balizagem possa ocasionar quer à obra quer a terceiros.” - cfr. Doc. 1 anexo Contestação da Ré Companhia de Seguros.

F) A E. ..., Lda. dedica-se à actividade de obras públicas, designadamente a execução de trabalhos de colocação de condutas de abastecimento de água e saneamento.

G) Em 09/11/1995, a Companhia de Seguros F. ..., S.A celebrou com E. ..., Lda. um contrato de seguro de responsabilidade civil geral de exploração, para garantia de trabalhos de construção civil e saneamento básico, ficando a cargo do segurado uma franquía de 10% dos danos indemnizáveis, no mínimo de 249,40€, sendo a cobertura de danos corporais e/ou materiais por período seguro ou por sinistro no valor máximo de 249,40€, sendo a cobertura dos danos corporais e/ou materiais por período seguro ou por sinistro no valor máximo de 49.87,79€, conforme Condições Particulares e Gerais e especiais (apólice 8247 963) anexas à Contestação da Companhia de Seguros sob os doc.s 1 e 2 - cfr. ainda Doc. 4 anexo à Petição inicial.”, conforme Condições Particulares e Gerais e especiais (apólice 8247 963) anexas à Contestação da Companhia de Seguros sob os doc.s 1 e 2 - cfr. ainda Doc^o 4 anexo à Petição inicial.

H) Nos termos das Condições particulares - Doc. 1 junto - não estão garantidos para além das exclusões constantes nas Condições Gerais e especiais, os danos decorrentes do incumprimento de normas legais que regulamentam a sinalização temporária de obstáculos na via pública.

E nos termos do art.º 2.º n.º 2 da Condição Especial 104, escolhida para o presente contrato - Trabalhos de Construção civil (Doc. 1 e 2) as indemnizações apenas são garantidas desde que tenham sido observadas

todas as disposições legais e administrativas relativas à execução dos trabalhos, bem como medidas de segurança que a natureza dos mesmos aconselhe.”.

I) Nos termos contratuais - Cláusulas particulares - estão excluídas do seguro “As reclamações fundamentadas em lucros cessantes e/ou perdas pecuniárias”.

J) De acordo com as fotocópias anexas datadas de 2002-02-20, a E., Limitada” teve conhecimento que em 2002-01-16 ocorreu um acidente com uma viatura da Autora, cujo sinistro participou à Ré Seguradora F. ... S. A. “a coberto da referência 46/02 - cfr. Doc. n.º 3 anexo à Contestação da Companhia de Seguros F.”.

K) Por via Fax a Seguradora comunicou à Autora, em 04/03/02, que a peritagem à viatura 29-99-... irá realizar-se amanhã dia 05.03.02 - cfr. Doc. n.º 5 anexo à Contestação da Companhia de Seguros F.

L) Pela Auto M., Limitada”, por carta dirigida à M. ..., datada de 12.03.02, foi proposta a aquisição do salvado do veículo 29-99-... - cfr. Doc. n.º 7 anexo à Contestação da Companhia de Seguros F.

M) Por relatório da G.E.P., datado de 2002/03/12, ficou consignada a perda total do veículo, com o valor dos salvados quantificados em 16.000,00 Euros - cfr. Doc. n.º 8 anexo à Contestação da Companhia de Seguros F.

N) Por via Fax, datado de 07/05/02, a F. ..., S.A. propôs à Autora a resolução extrajudicial do sinistro propondo a regularização parcial do sinistro, assumindo a responsabilidade da liquidação de 50% do valor dos prejuízos, tendo em conta a perda total da viatura de acordo com o relatório de peritagem em seu poder realizada em 05/03/2002, colocando à disposição da Autora o montante de 12.000,00 Euros, ficando o salvado do veículo de posse do seu proprietário - cfr. Doc. n.º 4 anexo à Petição inicial”.

O) No dia 16.01.2002, cerca das 17h15m, na Rua da C., lugar do Covão do Lobo, circulava, no sentido Santa Catarina em direcção ao Covão do Lobo, o veículo pesado de mercadorias matrícula 29-99-..., de marca Volvo FL10 (8x4), com quatro eixos e caixa de carga basculante - Doc. 1.

P) O referido veículo 29-99-... transportava, nesse momento, tapete betuminoso destinado a obra que a Autora se encontrava a executar.

Q) No já referido momento e local, surgiu outro veículo pesado em sentido contrário, tendo ambos os veículos, de modo a poderem cruzar-se, encostado à direita, e colocando ambos os respectivos rodados direitos sobre as bermas direitas respectivas, atentos os seus sentidos de marcha, da referida Rua da C., abrandando a respectiva velocidade até quase pararem - Doc. 1.

R) O veículo pesado que circulava em sentido contrário, após se cruzar com o veículo da Autora, seguiu a sua marcha - Doc. 1.

S) Já o veículo da Autora, logo após se ter encostado e colocado os rodados direitos na berma da Rua da C., começou a enterrar-se no solo, o qual foi rapidamente cedendo - Doc. 1.

T) Aí ficando o veículo da Autora imobilizado, só tendo sido retirado mais tarde com a ajuda de vários tractores e máquinas - Doc. 1.

U) O condutor do veículo da Autora não mais conseguiu retirar o camião, que tombou na direcção da berma, tendo afundado nesta os seus rodados direitos a uma profundidade de cerca de 40 a 60 cm.

V) A largura da faixa de rodagem na Rua da C., no local da ocorrência relatada, impediu que os veículos em causa se cruzassem em segurança sem utilização das respectivas bermas - Docº 1.

- W) A referida berma direita da Rua da C., onde o camião da Autora se afundou, tinha sido objecto de obras recentes da empreitada em curso de «Abastecimento de Água à Freguesia do Covão do Lobo...», acima referida, tendo sido e estando a ser executados os respectivos trabalhos pela E. ..., Ld - Docº 2.
- X) Os trabalhos, na referida berma e no local onde ocorreu o sinistro, incluíram a abertura de vala, colocação de condutas e fecho da respectiva vala.
- Y) O fecho da vala escavada na referida berma e local foi efectuado com enchimento com o próprio material da escavação, constituído por areias finas à mistura com terra vegetal - Docº 3.
- Z) A referida berma e local não estava bem compactada.
- AA) O que permitiu o rápido afundamento dos rodados direitos do camião da Autora - Docº 3.
- BB) Não existia na obra em causa, nem no local do sinistro, qualquer sinalização que advertisse os condutores para o estado das bermas ou que impusesse qualquer limite de tonelagem à circulação de veículos.
- CC) A Autora é uma sociedade comercial e dedica-se, como sempre se dedicou, à actividade comercial de construção civil e obras públicas, designadamente executando trabalhos de pavimentação de estradas, movimentação de terras, prestando os respectivos serviços e fornecendo materiais.
- DD) O veículo em causa estava exclusivamente afecto à referida actividade, nele sendo utilizado diariamente.
- EE) O veículo da Autora sofreu avultados danos na sua cabine, caixa de carga e báscula, exigindo os trabalhos e materiais discriminados na factura que se junta para a sua integral reparação - Docº 5.
- FF) O custo da reparação do veículo ascendeu à quantia de 27.565,39 euros, que a Autora pagou à Auto-S. - Docº 5.
- GG) A viatura em causa esteve parada nas oficinas da Auto S.... desde o dia 22.01.2002 até ao dia 24.05.2002, data em que a reparação ficou completa - Docº 6
- HH) Durante esse período, a Autora socorreu-se da contratação de veículos de terceiros, cujo custo ascendeu, no que respeita à substituição do veículo sinistrado, à quantia de 12.626,25 euros, que foi pago pela Autora - Docºs 7 e 8.
- II) O traçado da faixa de rodagem do local do acidente é em recta e com boa visibilidade.
- JJ) No dia do acidente relatado, estava bom tempo, sendo ainda dia, havendo luz solar.
- KK) À data do acidente, as obras de tapagem e compactação da berma no local onde ocorreu o acidente já haviam sido efectuadas pela E. ..., Ld.a há cerca de 15 dias a 1 mês.
- LL) Sempre em marcha, o veículo conduzido pelo Autor resvalou para a berma do lado direito tombando em direcção à valeta.

*

II - O enquadramento jurídico.

São pressupostos da responsabilidade civil extracontratual dos entes públicos: a) o facto, comportamento activo ou omissivo voluntário; b) a ilicitude, traduzida na ofensa de direitos de terceiros ou disposições legais destinadas a proteger interesses alheios; c) a culpa, nexó de imputação ético - jurídica do facto ao agente ou juízo de censura pela falta de diligência exigida de um homem médio ou de um funcionário ou

agente típico; d) a existência de um dano, ou seja, a lesão de ordem patrimonial ou moral, esta quando relevante; e) o nexo de causalidade entre a conduta e o dano, segundo a teoria da causalidade adequada (ver o acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 12.12.1989 e de 29.1.1991, in Ac.Dout. nºs 363 , p. 323 e 359, p. 1231).

Este tipo de responsabilidade corresponde, no essencial, ao conceito civilístico de responsabilidade civil extracontratual por factos ilícitos que tem consagração legal no artigo 483º, nº1, do Código Civil (acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 27.1.1987, in Ac. Dout., 311, p. 1384).

Há no entanto de ter em atenção o disposto no artº 6º do mesmo diploma que nos dá neste domínio particular uma definição de ilicitude: é ilícito o acto que viole normas legais e regulamentares ou princípios gerais aplicáveis, bem como aquele que viole as regras de ordem técnica e de prudência comum”.

O conceito de ilicitude consagrado neste preceito é, pois, mais amplo que o consagrado na lei civil (vd. Prof. Marcelo Caetano, Manual, 10ª ed., vol. II, p. 1125; acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 10.5.1987, in Ac. Dout. 310, p. 1243 e segs.).

No caso concreto e da matéria dada como provada, constata-se que estão preenchidos todos os pressupostos acima indicados que constituem o município demandado na obrigação de indemnizar o autor. Na verdade o autor logrou provar no essencial os factos que alegou e, ao contrário, o réu não logrou provar factos que afastassem a sua responsabilidade.

E não tendo o Recorrente posto em causa o julgamento da matéria de facto feito pela Primeira Instância, nos termos legalmente previstos, forçoso se torna concluir pelo insucesso deste recurso

Na verdade ficou provado:

a) Um facto voluntário - a falta de acompanhamento das obras levadas a cabo pelo empreiteiro na berma da estrada municipal e a não sinalização de perigo de abatimento da bermas ou de proibição de circulação de veículos acima de determinada tonelagem.

b) A prática de um acto ilícito por parte do município demandado - o incumprimento das normas que lhe impõem o dever acompanhamento de obras municipais e sinalização ou remoção de perigos existentes nas vias municipais e; tais normas são as que constam dos artigos 2º da Lei nº 2110 de 19.8.1961, que aprovou o Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais, artigo 51º, nº1, al. h), e nº4, al. e), do D-L 100/84, de 29.3, art.ºs 5º e 13º do Decreto-Lei 190/94, de 18.6, e artº 5º do Código da Estrada aprovado pelo D-L 114/94, de 3.5.

c) A culpa do município demandado, aqui presumida face ao disposto no art.º 493º, n.º1, do CC, dado que a vigilância da via em causa está a seu cargo e não se fez prova da culpa do lesado, de conduta dolosa de terceiros ou da ocorrência de caso fortuito ou de força maior na origem do evento danoso (cfr. os acórdãos do Supremo Tribunal Administrativo de 16.5.1996, rec.36.075, de 3.12.1996, rec. 39.553 e de 4.2.1997, rec. 40.349).

d) Os danos, consubstanciados nas despesas de reparação que a Autora teve de suportar em consequência do acidente;

e) O nexo de causalidade entre o facto e o dano - a deficiente compactação da berma e a falta de sinalização ou proibição de circulação a veículos pesados no local, não foi de todo indiferente, antes directa e necessariamente causal, da ocorrência do acidente e dos estragos por ele provocados no veículo da

Autora (teoria da causalidade adequada).

Vejamos mais detalhadamente estes pressupostos.

No que diz respeito ao primeiro dos indicados pressupostos, e como se refere no acórdão deste Tribunal Central Administrativo Norte, de 25-02-2010, no proc. 00636/05.3BECBR (sumário), sobre o município “impendem deveres de adequada e legal manutenção e sinalização, mediante efectiva vigilância, limpeza e conservação da infra-estrutura rodoviária sob sua jurisdição, na qual se incluem não só as faixas de rodagem, mas igualmente as demais infra-estruturas a elas associadas, mormente as bermas e valetas e, naturalmente, os aquedutos e caixas de recolha de águas porventura nelas existentes.”

E, como se diz na sentença recorrida, como actos de gestão pública, estes são irrenunciáveis e inalienáveis, não podendo ser transferida a responsabilidade para um empreiteiro, “e não cessando nem se suspendendo durante a execução de obras num dos locais sob a sua jurisdição ainda que exista contrato que atribua àquele a responsabilidade de garantir a segurança de veículos e peões, sem prejuízo de eventual responsabilidade contratual do empreiteiro perante o município dono da obra, a efectivar em eventual acção de regresso”.

Neste aspecto, o facto de o camião ter entrado na berma para circular não tem o relevo que o Recorrente lhe quer dar.

É certo que artigo 13º do Código da Estrada, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro, em vigor à data do acidente, sob a epígrafe, “Posição de marcha”, determina que “O trânsito de veículos deve fazer-se pelo lado direito da faixa de rodagem e o mais próximo possível das bermas ou passeios, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes.”

E o artigo 17º, referindo-se a “Bermas e passeios”, dispõe que “Os veículos podem atravessar bermas ou passeios desde que o acesso aos prédios o exija, salvo as excepções previstas em regulamento local.”

Ou seja, em princípio os veículos não podem circular nas bermas.

Sucede que, como ficou provado, sob as alíneas V), “A largura da faixa de rodagem na Rua da C., no local da ocorrência relatada, impediu que os veículos em causa se cruzassem em segurança sem utilização das respectivas bermas”.

O que significa que os veículos para ali circularem – e não estavam proibidos de o fazer por inexistir qualquer sinalização nesse sentido –, tinham necessariamente de circular parcialmente na berma.

Não se percebe, aliás, a solução adiantada pelo Recorrente, no ponto 22 das suas alegações: o Autor não deveria ter entrado na berma para facilitar a passagem do outro veículo.

Então o que deveria ter feito?

Parar qualquer dos veículos pesados não era solução porque então ficaria o trânsito de todos os veículos impedida e, assim, cortada via.

Seguir a marcha, única opção que se punha, passava necessariamente, pelo que ficou provado, por entrar na berma.

Ora não existe ilegalidade onde é impossível cumprir a legalidade.

A prova, aliás, de conduta ilícita e culposa por parte do condutor do veículo, que competia ao Município demandado fazer, não foi feita.

Assim, relativamente à base instrutória, o Tribunal a quo deu as seguintes respostas negativas ou

restritivas:

27. O veículo pesado, nas circunstâncias de tempo e lugar, vinha com uma carga de “touvernant” em muito superior a 40 toneladas? Não provado.

28. O condutor do veículo pesado avistou o outro veículo pesado que com ele se iria cruzar, a uma distância não inferior a trinta metros? Não provado.

29. O que lhe permitia imobilizar o veículo que tripulava, de forma a não circular na berma que se mostrava recentemente executada? Não provado.

30. Era bem perceptível pelo condutor do veículo 29-99-... que, a largura da faixa de rodagem de 4,90 metros não possibilitava o cruzamento de dois veículos pesados? Não provado.

32. O condutor do veículo da autora não logrou deter a marcha do veículo perante o aparecimento de veículo em sentido contrário ao seu? Não provado.

33. E sempre em marcha, deixou resvalar o veículo por si conduzido para a berma do lado direito? Provado apenas que sempre em marcha, o veículo conduzido pelo Autor resvalou para a berma do lado direito tombando em direcção à valeta.

34. Perdendo o controle da direcção do mesmo, tendo deixado entrar os rodados do lado direito no ramal de água contíguo à berma? Não provado.

35. E, em acto seguido, tombado para a valeta? Provado apenas que sempre em marcha, o veículo conduzido pelo Autor resvalou para a berma do lado direito tombando em direcção à valeta.

Já o Município podia – e devia – ter vigiado as obras, sinalizado o perigo ou proibido a circulação a veículos de maiores dimensões e peso.

Só, portanto, ao Município demandado se pode imputar uma conduta ilícita.

O mesmo se diga em relação à culpa: enquanto ao Município se exigia que tivesse actuado de outra forma, cumprindo o seu dever de fiscalização da obra e sinalizando o perigo ou a proibição de veículos mais pesados e largos ali circularem, ao condutor do veículo nenhuma outra conduta se exigia.

Para poder continuar a circular tinha de se cruzar com o outro veículo pesado e, no cruzamento, tinha de entrar na berma.

Por outro lado, não resulta da matéria de facto provada que conhecesse ou devesse conhecer o estado da berma.

O estado de compactação de uma via ou de uma berma não é algo que seja visível ou perceptível a quem vai ao volante de um veículo, pelo menos com a antecipação necessária a evitar um acidente, salvo circunstâncias excepcionais que aqui não se verificam.

E se o condutor por ali passou várias vezes – o que não se provou – e não teve nenhum acidente antes, mais uma razão para confiar na segurança da via.

Já o Município não podia apenas confiar na segurança da via. Face ao poder público em que está investido e às funções que lhe estão cometidas devia averiguar as condições de segurança da via na particular situação de obras em curso.

Quanto ao nexos de causalidade e pelo que ficou dito, apenas ao Município demandado e ora Recorrente se pode imputar a ocorrência do acidente e as suas consequências danosas: se a via estivesse melhor compactada ou proibida a circulação de veículos pesados acima de determinada tonelagem ou de

determinadas dimensões, o acidente não se teria verificado.

Permitida a circulação a veículos com as características do veículo sinistrado, entrar na berma era inevitável, como se viu, com a necessária ocorrência do acidente pela cedência do terreno.

Finalmente, quanto as danos são apenas que resultaram provados.

O Recorrente nesta parte limitou-se a colocar questões retóricas, mas não atacou o julgamento da matéria de facto, indicando os concretos pontos de facto mal julgados e os meios de prova que impunham decisão diferente.

Daí que o Município Demandado deva indemnizar a Autora pelos prejuízos que este sofreu em consequência do acidente verificado, nos exactos termos do pedido e do decidido.

O pedido de ampliação do objecto do recurso jurisdicional.

Dado que o pedido de ampliação do objecto do recurso, deduzido pela ora Recorrida, o foi apenas para a hipótese de proceder o recurso, fica prejudicado o respectivo conhecimento.

*

Pelo exposto, os juízes da Secção Administrativa do Tribunal Central Administrativo Norte, acordam em:

A) Não admitir o recurso jurisdicional interposto pelo Município de Ovar na parte em que atacou a decisão de absolvição da instância dos co-réus.

B) Negar provimento ao recurso jurisdicional interposto pelo Município de Vagos quanto ao mérito da sentença, mantendo a decisão recorrida.

Custas pelo Recorrente.

*

Porto, 02.03.2012

Ass. Rogério Martins

Ass. Ana Paula Portela

Ass. Maria do Céu Neves

Fonte: <http://www.dgsi.pt>