

CESED - FACICA
BIBLIOTECA

FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
CENTRO DE ENSINO SUPERIOR DO EXTREMO SUL DA BAHIA

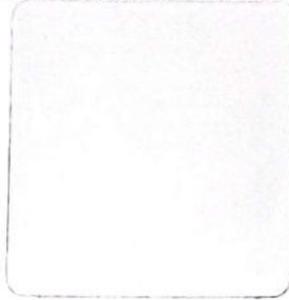
CURSO DE DIREITO

GILSON PAIXAO SILVA SANTOS

**MUNICIPALIZAÇÃO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA PELO
TRÂNSITO SEGURO**

Itamaraju/BA
2008

GILSON PAIXÃO SILVA SANTOS



**MUNICIPALIZAÇÃO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA PELO
TRÂNSITO SEGURO**

Monografia apresentada a Banca Examinadora da Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas-FACISA, como exigência para obtenção do Grau de Bacharel em Direito.

Orientadora:

Prof^a: Naira Galavotti

Itamaraju/BA
2008



GILSON PAIXÃO SILVA SANTOS

**MUNICIPALIZAÇÃO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA PELO
TRÂNSITO SEGURO**

Monografia apresentada a Banca Examinadora
da Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas -
FACISA, como exigência para obtenção do
Grau de Bacharel em Direito.

Banca Examinadora:

ORIENTADORA: NAIRA GALAVOTTI

PROFº. ABMAEL SAMPAIO DE SOUZA

PROFº. GILLEARD BATISTA DE PÁDUA

Itamaraju, 26 de Novembro de 2008

DEDICATÓRIA

A Deus por todas as bênçãos a mim concedidas nesta longa caminhada.

Aos meus queridos pais Nilza Nery da Silva e Manoel Paixão dos Santos, pela atenção e apoio dispensados a mim.

A minha amada esposa Elisangela Batista Barros, pela sua paciência, companheirismo, atenção e amor dispensados ao longo dessa árdua caminhada;

As minhas belas e admiráveis filhas Iléa Nascimento Paixão, Ileana Nascimento Paixão e Isabelly Barros Paixão, que me estimularam a buscar mais uma etapa de minha vida, e terem aceitos a se privar de minha companhia, concedendo a mim oportunidade para alcançar meu objetivo.

Aos meus irmãos Nilton e Wilton, parte essencial da minha vida, que em todo momento me estimularam para continuar a jornada.

AGRADECIMENTOS

A nossa Orientadora Prof^a Naira Galavotti, pelo incentivo, presteza e auxílio nas atividades e discussões sobre o andamento e normatização deste Trabalho de Conclusão de Curso.

Ao Professor Abmael Sampaio pelo seu espírito inovador e empreendedor na tarefa de multiplicar seus conhecimentos, dedicando a mim parte dos seus ensinamentos, que talvez, sem este não conseguiria chegar ao final da jornada.

Ao Professor e amigo José Ferreira, que demonstrou sua sapiência e competência ao longo do curso, não poupando esforços para me trilhar no caminho do conhecimento.

Ao Professor Carlos Siquara, pessoa da mais alta estirpe que me deu todo apoio nos momentos mais difíceis do Curso.

Ao Coordenador do Curso de Direito, professor Marcelo, por sua vocação inequívoca, não poupando esforços como interlocutor sempre suprindo as eventuais falhas e lacunas.

As amigas, Viviane, Michelly e Carla, baluartes desta Instituição de Ensino, pelo carinho, dedicação e entusiasmo demonstrados ao longo do curso.

À minha família pela paciência em tolerar as minhas constantes ausências.

Aos meus colegas de Curso pelo apoio incondicional em todos os momentos.

E, finalmente ao poderoso Arquiteto do Universo, pela oportunidade e pelo privilégio que me foi dado, sem a sua proteção jamais existiria esse momento ímpar na minha vida.

“...a história da responsabilidade do Poder Público por dano reflete uma contínua evolução e adaptação a estas peculiaridades do Estado. Progride, continuamente, para uma extensão e alargamento dos casos de responsabilidade e da maneira de engaja-la. Amplia-se sempre, em linhas constantes e crescente, de maneira a agasalar cada vez mais intensamente os interesses privados”.

(Celso Antonio Bandeira de Mello)

RESUMO

Valeu-se do presente estudo para se entender a responsabilidade civil objetiva dos órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, para tanto se fez necessário, efetuar uma retrospectiva do surgimento da problemática, estudando o planejamento urbano, a política urbana no país, analisando a Constituição da República Federativa do Brasil, o Estatuto das Cidades, Código de Trânsito Brasileiro, leis que tratam do assunto, e como a responsabilidade objetiva passou a ser vista a partir da Constituição Federal de 1946, a qual de forma inédita, estabeleceu, a responsabilidade objetiva das pessoas jurídicas de direito público e das direito privado prestadoras de serviços públicos quando no exercício de execução ou manutenção dos programas e projetos que causassem danos a terceiros, sendo obrigado a indenizá-los. O que se percebe é que a partir da Constituição de 1946, o presente dispositivo constitucional, ganhou força, surgindo como instrumento poderoso para que o cidadão ao se envolver em acidentes nas vias públicas, por irresponsabilidade do estado, não ficasse desamparado ao pleitear os seus direitos, assim como, foi observado, que o legislador ao elaborar a Carta Constitucional de 1988, manteve o que estava prescrito na Constituição anterior, em relação a responsabilidade objetiva do estado, pacificando de vez qualquer entendimento, ao contrário. Também foi discutido, com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, a responsabilidade civil objetiva dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito onde estão incluídos os municípios, que respondem, pelos danos causados as pessoas, dessa maneira reforçando o que preceitua a Constituição Federal de 1988.

Palavras-Chave: Responsabilidade civil objetiva. Trânsito. Órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito. Município.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	8
2. O Planejamento Urbano e a evolução do Trânsito.....	10
2.1 Da política urbana	13
3. Estatuto das Cidades.....	15
3.1. Plano Diretor Urbano.....	17
3.1.1 Aspectos gerais.....	17
3.1.2 Obrigatoriedade do Plano Diretor Urbano.....	17
4. Da Municipalização do Trânsito.....	20
4.1 Significado de Trânsito.....	22
4.2 Sistema Nacional de Trânsito.....	23
4.3 Obrigatoriedade da Municipalização.....	24
5. Responsabilidade Civil.....	26
5.1 Considerações gerais.....	26
5.2 Posicionamento na teoria geral do direito.....	27
5.3 Dever Jurídico Originário e Sucessivo.....	28
5.4 Culpa e responsabilidade.....	28
6. Espécie de Responsabilidade.....	30
6.1 Responsabilidade Contratual e Extracontratual.....	30
6.2 Responsabilidade Objetiva e Subjetiva.....	31
7. Responsabilidade civil do Poder Público no ordenamento jurídico brasileiro.....	34
7.1 Teoria Objetivista da responsabilidade Civil do Estado.....	34
7.1.1 Teoria do risco administrativo.....	34
7.1.2 Teoria do risco integral.....	35
7.1.3 Teoria do risco social.....	35
8. Responsabilidade dos órgãos e entidades pertencentes a Sistema Nacional de Trânsito.....	39
9. Conclusão.....	42
10. Referências Bibliográficas.....	44
11. Anexos.....	46

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico tem como proposta, analisar a responsabilidade objetiva dos gestores municipais, sob o prisma do Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, quando não cumprem o prevista na norma, ou seja quando não oferece o trânsito seguro a população, e como consequência por esta conduta, a sua responsabilização perante algum dano sofrido pelos usuários das vias, na ocorrência de algum tipo de acidente por falta de estrutura no âmbito das cidades municipalizadas, seja, por obras inacabadas, falta de sinalização, ausência de fiscalização e outros fatores que levam o município a não possuir essa segurança, para tanto necessário se faz realizar um retrospecto do processo de urbanização, necessidade do reordenamento do uso do solo urbano, bem assim dos efeitos do surgimento da industrialização do automóvel e da sua presença como bens de uso massivo na modernidade.

A ferramenta de pesquisa adotada, foi o levantamento bibliográfico, complementado por pesquisas na internet, utilizado também, doutrinas, jurisprudências, revistas especializadas, teses de especialistas, artigos de graduandos etc.

Um dos vetores iniciais da discussão para o desenvolvimento do presente trabalho será focado no trânsito, o qual hoje tem a sua grande importância, pois está ligado diretamente a uma das maiores invenções do século XIX: o automóvel, que é considerado o principal meio de transporte da modernidade.

Será abordado quais foram as principais consequências trazidas pela produção em massa do automóvel, feita com o critério apenas de expandir o capitalismo, sendo observado que os primeiros automóveis a serem produzidos no Brasil ocorreu nos idos de 1957, trazendo para o país um grande avanço comercial, alavancando desta maneira, a indústria brasileira, trazendo também sérios impactos para a sociedade, como a poluição, congestionamentos, acidentes de trânsito, limitação da mobilidade e o espaço urbano desorganizado, o que veio criar uma forte demanda por políticas públicas com soluções emergentes para esse caos trazido pelas máquinas.

Portanto serão abordados os artigos da Constituição Federal Pátria, que tratam da política urbana ao definirem os instrumentos propícios para a sua

efetivação pela primeira consignéado, visto que nas Constituições Brasileira revogadas não se tratava dessa problemática, apesar da situação ser um antigo percalço, é a partir do século XX que notadamente foi acentuada, dessa forma foram criadas diretrizes que tem como objetivo estabelecer metas para ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e para garantir o bem estar de seus cidadãos.

Será abordado o que preceitua o Estatuto das Cidade, lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, que é a responsável por regular e definir os instrumentos para propiciar diretrizes para uma política urbana, atendendo o que regula a Constituição Federal nos seus artigos 182 e 183, que tratam dos planos Diretores urbanos, a obrigatoriedade e a necessidade da construção pelos municípios dessa poderosíssima ferramenta para o desenvolvimento urbano, suas características e objetos e sua relação direta com o desenvolvimento do município, no que tange à organização municipal, assim como, da autonomia municipal já referendada na Constituição Federal pátria.

Um vetores importante da discussão para se chegar ao tema proposto, será focado na responsabilidade civil objetiva dos gestores a luz da Constituição Federal, do Código Civil de 2002, os posicionamentos nas doutrinas e jurisprudências firmadas nos tribunais, bem assim, das teorias objetivistas que tratam do assunto, onde será também discutido, a evolução da responsabilidade civil no direito brasileiro, enfatizando como a culpa e a responsabilidade é vista no campo da responsabilidade objetiva no direito pátrio.

E finalmente, o último capítulo será analisada a responsabilidade civil objetiva dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, quando os mesmos são responsabilizados civilmente, quando deixam de não oferecer aos usuários das vias o trânsito em condições segura, não adotando as medidas necessárias para que os usuários possam usufruir do direito de ir e vir, conforme está previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

2. O PLANEJAMENTO URBANO E A EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO

O problema da urbanização é um fenômeno que atinge todos os países, e por diversos motivos, tanto os desenvolvidos quanto os que se encontram em fase de desenvolvimento.

Existem registros de que as primeiras cidades do mundo tenham surgido há cerca de 5.500 anos, e com o decorrer dos anos, houveram profundas mudanças no processo de urbanização nas sociedades, as quais ingressaram em uma nova fase marcada por aglomerações humanas de dimensões sem precedentes iniciando uma nova fase na civilização humana.

A revolução industrial na Europa ocorreu em três momentos distintos sendo que a primeira fase iniciou-se em 1830 com a invenção da máquina a vapor, a segunda fase considerando o período entre 1830 e 1945 quando os princípios da energia começaram a ser conhecidos e dominados pelo homem e a terceira e última fase a partir de 06 de agosto de 1945, quando no final da segunda grande guerra mundial os Estados Unidos lançou sobre as cidades japonesas de Hiroshima e Nagasaki a bomba atômica matando milhares de pessoas, desta forma se iniciando uma nova era de domínio e produção nuclear.

A industrialização brasileira, se iniciou em 1930, tinha o caráter secundário e estava voltada para a produção de gêneros de primeira necessidade, com o beneficiamento e transformação, acima de tudo das matérias-primas e alimentos que eram produzidos com o objetivo principal de serem exportados.¹

Nota-se que o Brasil recebeu os efeitos da Revolução Industrial lentamente, processo este que só veio a ser sentido após os países desenvolvidos serem atingidos, fato ocorrido entre 1930 e 1945, havendo neste período um significativo investimento nas indústrias de base.

O resultado da industrialização e do desenvolvimento dos meios de transporte provocou, de uma forma abrupta, profundas modificações nas antigas e equilibradas relações do meio rural e urbano.

¹ ALVES, Júlia Falivene, *Metrópole, cidadania e qualidade de vida*. 7 ed. São Paulo: Moderna, 1992. p. 31.

Historicamente, no período do capitalismo nenhum produto teve tanta influência para a economia mundial quanto o automóvel, bem assim é considerado o principal motor de expansão econômica do século XX.

Em 1892 Henry Ford produziu o seu primeiro veículo na América do Norte, e no Brasil a expansão da evolução automotora veio somente após a segunda Guerra Mundial durante o governo de Juscelino Kubitschek em 1956, que incentivou a montagem da indústria automobilística (linhas de montagens da Ford e General Motors), gerando uma gama de atividades relacionadas com a indústria mecânica, química e siderúrgica, alavancando o desenvolvimento de importantes setores comerciais como a revenda de veículos, peças e similares.

Nesse mesmo período o Presidente do Brasil priorizou na economia e na sua política de governo, o transporte individual ao invés do coletivo e dos destinados à circulação de mercadorias.

Diante desse contexto, com a ascensão da indústria automobilística no país, o número de automóvel cresceu vertiginosamente face aos constantes incentivos. Novos modelos começaram a ser produzidos e lançados no mercado, havendo a corrida desenfreada do consumismo e como consequência trouxe para as cidades vários problemas nas áreas sociais, ambientais e culturais.

As cidades brasileiras não estavam preparadas para receber o grande número de veículos e de pessoas que migravam para as cidades a fim de trabalhar nas indústrias, e comércio trazendo um caos urbano sem precedentes consequência da Revolução Industrial e automotiva.

A partir de então, foi necessário se repensar a organização do espaço urbano, pois o veículo que até então era para resolver a situação de transporte diminuindo a distância e tempo entre as pessoas, passou a ser o grande vilão causando uma série de acidentes, e danos ambientais pela emissão de gases, como também, foi causador das guerras face a disputa pelo petróleo.

MUKAY apud Bastos, esclarece, que:

O mencionado fenômeno da industrialização, auxiliado pelo desenvolvimento dos meios de transporte, provoca violenta modificações nas antigas e equilibradas relações entre o meio rural e o meio urbano. A intensa urbanização, fenômeno consequente do primeiro e que significa a criação de novas áreas urbanas e intensificação do gênero urbano de vida de todas as áreas existentes, é acontecimento típico da era que se seguia à Revolução Industrial. Da necessidade de impedir o aparecimento inevitável de inúmeros males ligados a esse crescimento desordenado, começou a surgir uma especialização nova que visa não só ordenar a

cidade, mas, agora com uma preocupação de maior alcance, qual seja a de disciplinar e conseguir estabelecer técnicas de intervenção no processo de ocupação do espaço.²

Dessa forma, surgiu a necessidade de se criar mecanismos propícios a atender a essas demandas sociais, visto que inexistia previsão legal que contemplasse a política urbana, responsável para se reordenar o desenvolvimento das cidades, garantindo o bem estar dos cidadãos.

Essa situação só veio a ser alterada com o advento da Constituição Federal de 1988, a qual adequou-se a nova realidade trazendo um capítulo especial referente as políticas urbanas, pela sua importância e necessidade da sociedade em reelaborar os projetos de desenvolvimento urbano, que contemplam toda situação do uso do solo, inclusive, do principal vetor econômico do Século XX que foi o automóvel, hoje responsável pelo caos vividos das grandes metrópoles.

Com bastante propriedade, Celso Ribeiro Bastos, fazendo referência a essa situação estabelece:

O planejamento urbano, institucionalizado a partir da Constituição de 1988 que passa a mencioná-lo em vários dispositivos, não mais se apresenta, portanto, dependente da vontade e descortino dos governantes: o próprio direito urbanístico consta, agora, como matéria específica, da competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal, conforme dispões o art. 24, I da Constituição Federal.

Junta-se a essa predisposição constitucional o enfoque da autonomia municipal, de acordo com o estatuído no art. 30, VIII ("promover, no que couber, adequado ordenamento territorial mediante planejamento e controle do solo urbano. [...]")³

Para o Prof. Celso Ribeiro Bastos, a Constituição de 1988 estabeleceu diretrizes a serem seguidas por todos os governantes, que passam a ter uma responsabilidade maior pelo seu reordenamento urbano, razão pelo qual, a União, os Estados e Distrito Federal têm competência para legislar concorrentemente⁴, sobre matéria de direito urbanístico, sendo competência da União direcionar as normas gerais, cabendo aos Estados as normas específicas, para adaptação de princípios, bases e diretrizes a peculiaridades regionais.

² Apud BASTOS, Celso Ribeiro. Comentários à Constituição do Brasil. 7º volume. São Paulo: Saraiva, 1990, p. 200.

³ BASTOS, Celso Ribeiro. Comentários à Constituição do Brasil. 7º volume. São Paulo: Saraiva, 1990, p. 201.

⁴ Legislar concorrentemente é prever as regras de competência concorrente entre União, Estado e Distrito Federal, estabelecendo quais as matérias que deverão ser regulamentadas de forma geral por ela e específicas para as outras.

CESEB - FACISA
BIBLIOTECA

A Constituição Federal de 1988 também estabeleceu para o Município legislar sobre assunto local, bem assim, deu-lhe a responsabilidade pelo reordenamento do solo, pois, o território pertence a quem efetivamente o administra sendo assim, essa autonomia que é dada ao gestor municipal, faz com que o mesmo tenha a obrigação legal e acima de tudo moral para resolver os problemas de ordenamento territorial, conforme estatuído no art. 30, I: "Compete aos Municípios: I – legislar sobre assunto de interesse local".⁵

Como também reforçou a competência municipal conforme é ditado no art. 30, VIII: "promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso do solo, do parcelamento e da ocupação do solo urbano".⁶

Portanto, está estabelecido que tudo que ocorre em uma cidade, seja a implantação de uma indústria, a municipalização do trânsito, a abertura e pavimentação de estradas ou qualquer alteração feita na cidade terá um efeito social, positivo ou negativo, por isso, é que o planejamento requer um estudo sobre os impactos que poderão causar, visto que a economia seja vista em segundo plano e o social seja sempre visto como prioridade acima de tudo, pois, o que hoje se procura é a busca do bem estar da população.

2.1 Da política urbana

A Constituição da República Federativa do Brasil incorporou um capítulo especial que veio a tratar da Política Pública Urbana, que tem por objetivo direcionar o planejamento urbano, e estabelecer parâmetros para os dirigentes ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, face a ausência de diretrizes nas Constituições Brasileiras revogadas, desta forma fora instituído o artigo 182 na Carta que passou a dispor que:

art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. [...]⁷

⁵ Brasil, Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, Vademecum Universitário de Direito. 7ª ed. São Paulo: Jurídica Brasileira, 2004, p. 50.

⁶ Idem, p. 50.

⁷ Idem, p. 79.

É objetivo da política de desenvolvimento urbano o pleno desenvolvimento das cidades, para trazer a população o bem estar e comodidade para os seus habitantes e para alcançar esses objetivos necessário se faz o prévio estudo do planejamento dos meios para cumprimento das metas.

Inegável é a importância que vincula o poder público a implementar o seu planejamento urbano, o interesse social deve sempre prevalecer sobre o individual, cuja finalidade é buscar o equilíbrio, entre os valores sociais.

A política de desenvolvimento urbano deve conforme dispõe a Constituição Federal do Brasil ser executada pelo poder público municipal, obedecendo ao que regula as diretrizes estabelecidas em Lei, para tanto necessário se faz nos termos ao que prescreve o Art. 30, incisos I e II, da Carta Magna, pois o mesmo pode na ausência de normas Federal e Estadual suplementá-las: "Compete aos Municípios: I - legislar sobre assuntos de interesse local; II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber".⁸

Este dispositivo legal, ressalta a importância da problemática e pacífica qualquer situação que possa surgir, pois, estabelece ao município competência para editar as leis implementadoras das diretrizes estabelecidas pela União, suprimindo as omissões e lacunas da legislação federal e estadual, embora não podendo contraditá-las, pois dessa forma poderá haver inconstitucionalidade no dispositivo elaborado.

Comungando com essa afirmação, Alexandre de Moraes, diz que:

A própria Constituição Federal estabelecerá as matérias próprias de cada um dos entes federativos da União, Estados-membros, Distrito Federal e Municípios, e, baseado nisso, poderá acentuar a centralização de poder, ora na própria Federação, ora nos estados-membros.⁹

Logo, o princípio norteador da divisão de competências entre os entes que compõem o Estado Federal, está lastreado na predominância do interesse, seja o geral para a União, interesse regional para os Estados e os de interesse local para os Municípios.

⁸ Ibid, op. cit, p. 47.

⁹ MORAES, Alexandre de. Constituição do Brasil Interpretada. São Paulo: Atlas, 2002. p. 655.

3. ESTATUTO DAS CIDADES

O Estatuto das Cidades, surgiu como Projeto de Lei em 1990, proposto pelo então Senador Pompeu de Souza, tendo somente entrado em vigor em 10 de julho de 2001.

Antes da promulgação da atual Carta Magna, as antigas Constituições não mencionavam os Municípios na divisão político administrativa, como parte integrante da Federação, apesar de muitos entenderem o contrário. Somente a partir da Constituição de 88, é que os municípios efetivamente passaram a ser reconhecidos como entes da Federação, passando a ter autonomia.

O referido Estatuto regulamenta o capítulo de política urbana (artigos 182 e 183) da Constituição Federal de 1988, o qual é encarregado pela Constituição para definir o cumprimento da função social da cidade e da propriedade urbana, a nova lei também delega esta tarefa para os Municípios, oferecendo para os mesmos, um conjunto inovador de instrumentos de intervenção sobre seus territórios, além de uma nova concepção de planejamento e gestão urbanos.

O embasamento legal para dar autonomia aos Municípios foi consignado pela primeira vez, na Constituição Federal de 1988.

Nos termos do artigo 18 da Constituição Federal, tem-se que:

A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição¹⁰

E nos termos do artigo 29 da Constituição Federal Brasileira, tem-se que:

O Município reger-se-á por lei orgânica, votada em dois turnos, com o interstício mínimo de dez dias, e aprovada por dois terços dos membros da Câmara Municipal, que a promulgará, atendidos os princípios estabelecidos nesta Constituição, na Constituição do respectivo Estado.¹¹

Esses dispositivos legais tiveram uma grande importância para os Municípios pois passaram a garantir a sua independência administrativa, legislativa e financeira em relação aos Governos Federal e Estadual, alcançando a autonomia e dentro da cadeia hierárquica se colocaram ao lado dos outros entes federativo na mesma categoria e no mesmo status.

Dessa forma a autonomia municipal foi ainda mais ampliada com a promulgação do Estatuto das Cidades, responsável por trazer no seu conteúdo

¹⁰ Ibid, p. 46.

¹¹ Ibid, p. 49.

mecanismos a fim de regular e definir instrumentos propícios a efetivação das diretrizes, assim a referida lei Federal, veio a regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição que trata das políticas urbanas.

Nos termos do artigo art. 1º do Estatuto das Cidades, tem-se que:

Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.
Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.¹²

Ainda nos termos do artigo art. 2º do Estatuto das Cidades, tem-se que: “A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais.[...]”¹³

E finalmente no capítulo II seção I, art. 4º do Estatuto das Cidades, observa-se que: “Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos: [...] III – planejamento municipal, em especial: plano diretor.[...]”¹⁴

Observa-se que a lei 10.257, de 10 de julho de 2001, estabelece todos os parâmetros para que o governante juntamente com a sociedade procurem conjuntamente elaborar os seus planos diretores e que essa participação não se limite apenas ao processo de elaboração e votação mas, sobretudo, na implementação e gestão das decisões do plano. Dentro desse contexto o Estatuto das Cidades foi um grande avanço no processo de transformação e modernização das cidades brasileiras, bem assim, a partir da sua promulgação se tornou uma referência, pois, redefiniu as questões relativas a propriedade e sobretudo reelaborou o planejamento urbano nacional, onde dia a dia vem buscando atender de forma eficiente e eficaz os anseios das comunidades, no que tange as questões sociais mais sérias como habitação, meio ambiente, trânsito, etc, que são responsáveis por todas mazelas que ocorrem nas cidades.

¹² Brasil, Estatuto das Cidades. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília .

¹³ Idem op. cit.

¹⁴ Idem op. cit.

3.1 Plano diretor urbano

3.1.1 Aspectos Gerais

A promulgação do Estatuto das Cidades, sem dúvida foi uma das mais importante e inovadora lei que entrou em vigor nesse século, a qual estabeleceu diversos dispositivos, a fim de que, os municípios através das diretrizes propostas, fizessem a gestão no seu território, do planejamento e desenvolvimento urbano, observando o que estava previsto, e para cumprir essa nova diretriz, determinou que os Municípios deveriam elaborar, os Planos Diretores juntamente com a comunidade em geral, a fim de instrumentalizar mudanças para melhoria da qualidade de vida das pessoas, em todos as áreas seja referente a urbanização, ocupação do solo, meio ambiente, habitação, áreas sociais, econômicas e principalmente nas questões direcionadas ao trânsito, que se constitui hoje uma das principais preocupações para os gestores, face as conseqüências advindas da expansão da indústria automobilística e sua democratização.

O plano diretor urbano apresenta como a área da cidade deve ser utilizada e se a infra-estrutura pública municipal, como educação, vias públicas, policiamento e de cobertura contra incêndio, saneamento de água e esgoto, e o transporte público, deve ser aumentada, aperfeiçoada ou criada. Desta forma o que se observa é que o plano diretor, possui com escopo central, fazer com que a propriedade urbana cumpra com seu papel social.

3.1.2 Obrigatoriedade do plano diretor urbano

O Brasil passou por profundas transformações no decorrer do século passado, onde a evolução tecnológica, os deslocamentos das famílias face as necessidades de trabalhar na zona urbana, o aumento populacional, enfim todos esses fatores vieram a fazer com que os governantes das diversas esferas, repensassem uma política de desenvolvimento social, face as políticas aplicadas até então eram tidas como ineficientes e ineficazes para atender a demanda social.

As cidades passaram a ser um conglomerado urbano sem nenhuma estrutura, como alternativa de moradia as pessoas começaram a ocupar as áreas

periféricas a que lhes restavam, surgiram as favelas e bairros sem a mínima condição humana, trazendo assim um caos social sem precedentes.

A exclusão social se tornou uma problemática para a sociedade, começaram as cobranças sociais para resolver essa situação, bem assim a necessidade da formulação por parte dos governantes e legisladores de novos conceitos de desenvolvimento e se planejar o crescimento das cidades de forma ordenada para se obter a expansão e fortalecimento econômico atingindo a todos, dando-lhes uma melhor qualidade de vida.

Segundo dados do IBGE: "em 1940 apenas 23,6% da população vivia nas cidades, no ano de 2000 este percentual atingiu o patamar alarmante de 81,2%"¹⁵

Nota-se que o êxodo rural não parou de crescer, a população continuava migrando para os centros urbanos em busca de obter uma melhor qualidade de vida face a zona rural não mais propiciar as pessoas emprego, melhores escolas e comodidade.

Dessa maneira a Constituição de 88 deu a sociedade brasileira uma certa tranqüilidade pois, já havia uma preocupação muito grande para se tentar resolver essa problemática, sendo-lhe reservado um dispositivo especial.

Nesse mesmo sentido, a Lei nº 10.257/ 2001 estabeleceu no seu art. 41. a seguinte redação: "O plano diretor é obrigatório para cidades: I – com mais de vinte mil habitantes; II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas"¹⁶

Dessa forma tornou-se obrigatório que os entes municipais com mais de 20 mil habitantes criar e desenvolver os seus planos diretores urbanos, a fim de reordenar o seu solo dando condições de uma vida melhor para a sociedade, assim como, aqueles municípios com população inferior a 20 mil habitantes, mas que façam parte das regiões metropolitanas, em especiais as que tem interesses turísticos ou que se enquadrem em regiões com importância econômica e ambiental.

art. 40 da referida Lei nº 10.257, trouxe ainda a seguinte redação:

O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

¹⁵ Ministério do Planejamento, Brasil em síntese, Brasília, 15 de setembro de 2008. Disponível em ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Contagem_da_Populacao. Acesso em 15 de setembro de 2008, 14:30:50.

¹⁶ Ibid, p: 182-183.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.[...]¹⁷

O Estatuto da Cidade, representou para o Poder Executivo um avanço muito importante, pois dá independência ao Município tanto administrativa quanto legislativa e financeira em relação aos governos Federal e Estadual, para atuar na sua área, dessa forma o Município terá plena capacidade sem interferências, de planejar as suas ações para o desenvolvimento urbano.

Assim, a legislação em vigor estabelece que os planos diretores urbanos, criados pelos municípios, terão a responsabilidade de ser trabalhados conjuntamente com todos os setores da sociedade, órgãos de entidades privadas e públicas devendo ser aprovado pelas câmaras, se constituindo dessa forma em um plano diretor participativo, onde serão estabelecidas as metas para as áreas básicas municipais, tendo como prioridade a ocupação e reordenação do solo, habitação, meio ambiente, e os investimentos sociais e econômicos.

Devido a complexidade de elaboração e a falta de vontade política, é de se espantar que segundo o Estatuto da Cidade, do total de municípios brasileiros, 2.353 são obrigados a elaborar ou rever seus planos diretores e somente 30% dos municípios tiveram seus planos diretores aprovados se enquadrando no que preceitua a legislação¹⁸, e com certeza aqueles que já o implementaram mudou e continuará mudando o planejamento urbano, devido os esforços da sociedade, dos governantes estaduais e municipais, dos conselhos de engenharia e arquitetura responsáveis diretamente por essa mudança.

As conseqüências da implementação do plano diretor serão sentidas a longo prazo, por ser um processo trabalhoso, moroso e acima de tudo técnico onde a sociedade organizada terá a oportunidade de se pronunciar a respeito do que seja melhor para ela, o que seja melhor para o desenvolvimento de cada ente municipal, aliado a isso as conseqüências pela aprovação do plano trará o fortalecimento econômico com a implantação de indústria, aquecimento do comércio com a geração de emprego, urbanização, melhoramento ambiental, e principalmente o bem estar da sociedade.

¹⁷ Ibid, p: 182-183.

¹⁸ Brasil, Estatuto das Cidades. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.fec.unicamp.br/~labinur/Estatuto.htm>. Acesso em 31 de outubro de 2008, às 06:00:45.

4. MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

A municipalização do trânsito foi instituída pela lei nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997, onde todas as instituições que atuam na esfera do trânsito foram obrigadas a experimentar as mudanças profundas com a criação do Código de Trânsito Brasileiro, desburocratizando e informatizando o seu sistema de modo que oferecessem um serviço de melhor qualidade a população.

A municipalização, nada mais é do que o Estado transferir para os órgãos que atuam na área do trânsito as competências que anteriormente lhe pertencia, e hoje como componentes do Sistema Nacional de Trânsito, os municípios passaram a assumir o trânsito nas suas respectivas circunscrições.

Dessa forma a municipalização se tornou uma espécie de plano diretor voltado para a área do trânsito, que tem como objetivo, a reorganização também do solo de maneira que as pessoas, animais e veículos passem a utilizar as vias de forma pacífica e ordeira, evitando acidentes e preservando vidas.

O Departamento Nacional de Trânsito, estabeleceu sobre o processo de municipalização que:

[...] no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política. Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições.[...]¹⁹

A partir do referido conceito, se entende que a municipalização é um processo técnico, específico e gradual, e para sua implementação deverá envolver diversos segmentos da sociedade, os quais também serão responsáveis por esse reordenamento.

Dessa forma, a discussão sobre o trânsito, se constituiu numa das principais problemáticas da sociedade brasileira na atualidade, onde o caos urbano vem transformando as cidades, mudando comportamentos, e causando graves prejuízos econômicos e sociais, em virtude da grande movimentação de veículos nas vias

¹⁹ DENATRAN. Municipalização do trânsito – roteiro revisado. Brasília/DF, 2004: p.19

urbanas, principalmente após a popularização do automóvel e sua conseqüente expansão.

A mudança social trazida pelo automóvel, fez com que a vida das pessoas passassem a ser mais dinamizada, encurtando as distâncias, e desta maneira, começaram a surgir diversos tipos de acidentes de trânsito, os quais trouxeram sérios prejuízos para o Estado e para os envolvidos.

Por conseguinte, houve a necessidade dos legisladores criarem mecanismos para conter essa demanda de violência e a crescente quantidade de novos veículos nas vias, procurando mudar a dinâmica no trânsito, e nesse sentido foi aprovado o Código de Trânsito Brasileiro em 23 de setembro 1997, trazendo várias inovações no seu contexto, inclusive a obrigação dos gestores municipais a implantarem a municipalização nas cidades, a fim de reorganizar o trânsito, tudo isso através de ações concatenadas com os processos da fiscalização, sinalização e educação, dando uma maior segurança aos cidadãos para reduzir o número de acidentes, de mortes e de perdas sociais e econômicas, pois o Código de Trânsito anterior ao de 97, não dispunha de ferramentas rigorosas para se conter a violência no trânsito.

Estabeleceu ainda que a Carta Magna de 1988 foi o ponto de partida, o respaldo constitucional do poder de polícia de trânsito, previsto o art. 22, inciso XI, "que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte".²⁰ É do Estado Federal que virão as leis. Os demais entes da Federação, Estados-membros e Municípios respeitadas as linhas mestras, suplementando aquilo que lhes for peculiar interesse.

O doutrinador, Klinger Sobreira de Almeida, entende que:

O poder de polícia de trânsito, seguindo as definições usualmente estabelecidas e aceitas, é a capacidade que a Administração Pública de Trânsito dispõe, por força de lei, para intervir na esfera do trânsito, de um lado, ordenando-o, disciplinando-o e compatibilizando-o no contexto das demais atividades do tecido social e, de outro, restringindo liberdades e condicionando condutas dos usuários, de forma a eliminar nocividades que acarretam riscos e perturbem a paz social. É através do poder de polícia de trânsito que o Estado atuará, fiscalizando, aplicando a Lei, obrigando o cidadão a se conduzir de maneira ordeira nas vias, freando os impulsos perigosos em prol do bem-estar coletivo.²¹

Dessa forma, nota-se que o autor é taxativo quando estabelece a função da administração pública exercida através do poder de polícia, o qual é responsável

²⁰ Ibid, 2004, p. 47.

²¹ ALMEIDA, Klinger Sobreira de. Poder de polícia de trânsito. Salvador: Contexto, 2006. p. 46.

pela aplicação das leis seja ela para prevenção ou repressão. De modo que o seu objetivo principal é o de manter a paz e segurança nas vias das cidades priorizando sempre o bem maior de todos que é a vida.

4.1 Significado de trânsito

O trânsito tornou-se uma questão relevante para a sociedade pois, diuturnamente se observa na mídia diversas situações em que as pessoas são vitimadas, face a imprudência, imperícia ou negligência delas próprias ou por irresponsabilidade do poder público, assim, pode-se afirmar que o trânsito envolve uma série de coadjuvantes elementos que diretamente ou indiretamente o compõem. Para entendermos o que seja efetivamente trânsito é necessário conhecer o significado, Vasconcelos o conceitua como: "Trânsito é, assim, o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral e veículos".²²

Neste aspecto esses deslocamentos deveriam ser feitos sempre de forma ordeira, e pacífica, mas, se verifica que ocorre o contrário, pois, diuturnamente há um desrespeito muito grande nas vias e por questões de educação, motoristas, pedestres e animais disputam o espaço cada vez menor nas cidades, sempre se digladiando, levando o poder público a regulamentar com certa frequência novas normas para coibir e amenizar tais abusos, visto que o Código de Trânsito Brasileiro já está em parte defasado e necessitar sempre de atualizações pelo Conselho Nacional de Trânsito através de edição de novas resoluções para atender a sociedade na sua atualidade.

Já o Código de Trânsito Brasileiro, estabelece o seu conceito no § 1º do art. 1º " a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento e operação de carga ou descarga."²³

Wilson de Barros Santos, também faz sua definição quanto ao seu entendimento do assunto, estabelece que trânsito:

²² VASCONCELOS, Eduardo A.. O que é trânsito. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1998, p11

²³ CALDAS, Gilberto, Novo código de trânsito brasileiro anotado. São Paulo: PraxeJuridica, 1997. p. 29.

É a movimentação e imobilização das pessoas, veículos e animais em via pública, para tanto há necessidade dos usuários negociarem essa ocupação devendo observar as normas de circulação e conduta, a educação e o bom senso.²⁴

Dessa forma, se entende que trânsito é um tema amplo que atinge todos os segmentos da sociedade, e o processo da municipalização passa a ser a principal ferramenta para se chegar ao reordenamento de maneira mais segura, evitando que o número de vítimas atinja um percentual alarmante. Apesar da municipalização ser um processo lento e gradual, é o único caminho a ser seguido para se organizar o trânsito, e para se chegar a esse patamar há que ser observados o trinômio de educação, respeito e cidadania.

4.2 Sistema nacional de trânsito

A municipalização requer uma série de competências e dentro desta esfera surge o Sistema Nacional de Trânsito que se constitui como o conjunto de órgãos da União, Estado, Distrito Federal e Município que possuem diversas atribuições relacionadas com o trânsito, dentre elas a normatização, regulamentação, fiscalização, execução, planejamento dentre outras previstas em lei.

Ademir Zanóboia e José Carlos Sardinha, definem de uma forma mais abrangente, define como Sistema Nacional de Trânsito:

É o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.²⁵

Dessa forma, o Sistema Nacional de Trânsito possui mediante o Código de Trânsito Brasileiro objetivos elencados no art. 6º os quais definem as diretrizes da política nacional de trânsito, bem assim normas e procedimentos para a execução das atividades de trânsito, a sistemática das informações dos diversos órgãos e entidades que estão integradas

²⁴ SANTOS, Wilson de Barros. ABC da Municipalização do Trânsito. Recife: Livro Rápido, 2005, p. 21.

²⁵ ZANOBÓIA, Ademir; SARDINHA, José Carlos. Código de Trânsito Brasileiro Anotado e seus recursos. São Paulo: BH editora, 2005. p. 200.

Como se observa o Sistema Nacional de Trânsito é composto por vários órgãos e entidades de todas as esferas federal, estadual e municipal, que são responsáveis por diversas atribuições definidas em lei, cada um atuando no seu nível de competência com suas atribuições e funções específicas, adotando as medidas destinadas a assegurar o trânsito seguro nas suas áreas.

Dessa forma o art. 7º do Código de Trânsito Brasileiro estabelece a seguinte composição dos órgãos e entidades do Município:

[...] III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.[...]²⁶

Analisando o Art. 7º, se observa que o legislador a época da elaboração do Código de Trânsito Brasileiro, já previa a competência de cada órgão e ente, sendo bastante prudente quando estabeleceu as funções destes que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, visto que o Código anterior era omissivo em algumas das competências, trazendo transtornos para o poder público em todas as esferas.

Desta maneira o Departamento Nacional de Trânsito elenca todas as atividades relativas ao Município, dando-lhe total autonomia para que o mesmo faça gestão do trânsito, não somente fiscalizando, aplicando multas, arrecadando valores mas sim, proporcionando uma melhor qualidade de vida para os usuários através da fiscalização, engenharia e principalmente da educação vetor primordial nesse trinômio.

4.3 Obrigatoriedade da municipalização

Muito se tem discutido sobre a obrigatoriedade da municipalização se o gestor deve ou não fazê-lo entendendo que é uma opção e não obrigação, contudo ao ser editado o Código de Trânsito Brasileiro, (1997), consignou no art. 8º, que "os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivas de trânsito rodoviário, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações".²⁷

²⁶ PORTÃO, Sergio Bonã, Coletânea de Legislação de Trânsito. Santa Catarina. copiar, 2000, p. 6.

²⁷ Ibid, p. 7.

Dessa maneira fica estabelecido pelo Departamento Nacional de Trânsito,²⁸ que não se trata de uma opção e sim uma obrigação, que está consignada em lei, cujo entendimento prevalece.

No processo de municipalização como tratado anteriormente, o Estado transfere para os entes do Sistema Nacional de Trânsito, especificamente para os municípios, competências que até então era de sua responsabilidade, assim ao finalizar o processo, o ente municipal terá autonomia para atuar, aplicando o policiamento de trânsito, estabelecendo estacionamentos rotativos a fim de democratizar o espaço urbano, notificando os infratores, sendo que os valores arrecadados, serão aplicados na melhoria do trânsito, através de projetos propostos, observando que a finalidade do mesmo não é arrecadar mas sim, trabalhar no tripé fundamental para um trânsito seguro que é a engenharia, educação e fiscalização.

Além disso, ao se integrar ao sistema o administrador terá a oportunidade de demonstrar a sua competência frente a gestão dos problemas e solucioná-los com mais rapidez, trazendo benefícios em todos os setores proporcionando bem estar e melhor qualidade de vida para toda população.

²⁸ Órgão máximo executivo de trânsito da União, é composto por um representante de cada um dos seguintes Ministérios, da Ciência e Tecnologia, da Educação, da Defesa, do Meio Ambiente, dos Transportes, das Cidades e da Saúde.

5. RESPONSABILIDADE CIVIL

5.1 Considerações gerais

Toda atividade que traz prejuízo para alguém, no seu conteúdo, como fato social encontra-se vinculada a responsabilidade, a qual será destinada para restaurar o equilíbrio moral, patrimonial provocado pelo autor, colocando assim o mesmo, por ter violado determinada norma expostos às conseqüências previstas em lei, sendo assim compelido a restaurar o *statu quo*.

A importância da responsabilidade civil nos tempos atuais é grande, pois se procura restaurar o equilíbrio moral ou patrimonial daquele que sofreu o dano, redistribuindo a riqueza de acordo com a justiça, protegendo a pertinência do bem com as suas utilidades presentes ou futuras.

Nesse sentido, pondera Carlos Roberto Gonçalves:

O instituto da Responsabilidade é parte integrante do direito obrigacional, pois a principal conseqüência da prática de um ato ilícito é a obrigação do que acarreta, para o seu autor de reparar o dano, obrigação esta de natureza pessoal, que se resolve em perdas e danos.²⁹

Dessa forma todo aquele que causa prejuízo a outrem é responsabilizado e tem a obrigação de indenizar e ressarcir o prejuízo causado. Assim sendo, a principal característica da obrigação está no direito do credor exigir o adimplemento da prestação.

Discorrendo sobre o tema ponderam Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho:

Responsabilidade deriva da agressão a um interesse eminentemente particular, sujeitando, assim, o infrator, ao pagamento de uma compensação pecuniária à vítima, caso não possa repor in natura o estado anterior da coisas.³⁰

O Código Civil pátrio estabelece as fontes das obrigações que é a vontade humana compreendida nos contratos, nas declarações unilaterais de vontade, nos atos ilícitos e a vontade do Estado. As obrigações derivadas dos atos ilícitos são constituídas pelas ações ou omissões culposas ou dolosas do agente, as quais quando praticadas com infração a um dever de conduta resulta dano a outrem.

²⁹ GONÇALVES, Carlos Roberto, Direito Civil Brasileiro, volume IV: 2ª ed. São Paulo: Saraiva, 2007, p. 4.

³⁰ GAGLIANO, Pablo Stolze; FILHO, Rodolfo Pamplona, Novo Curso de Direito Civil – Responsabilidade Civil, volume III: 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 2007, p.9.

A explosão industrial que se seguiu a Primeira Grande Guerra Mundial, aumentou o número de máquinas dessa forma, também elevou o número de acidentes, sendo que esse fator veio a conscientizar a sociedade, para a motivação dos estudos referentes a responsabilidade.

5.2 Posicionamento na teoria geral do direito

A responsabilidade civil é proveniente da conduta violadora do agente, de um dever jurídico, isto é, quando o mesmo pratica um ato jurídico que pode ser lícito ou ilícito, o qual tem o dever de reparação, sendo que, todo ato jurídico se constitui em uma espécie de fato jurídico.

O fato jurídico é todo acontecimento relevante na nossa vida na seara do direito, quando isso não ocorre passa a ser um fato comum, pode ser classificado em materiais e humanos, o primeiro decorre da ação da natureza, enquanto que o segundo decorre da ação humana.

Para melhor entendimento pode-se dividir os fatos em naturais e extraordinários, no caso do primeiro são aqueles que decorrem do nascimento de uma pessoa, a morte, a maioridade etc. e do segundo são aqueles advindos da ação do tempo como a tempestade, maremoto, terremoto, furacão ou outros decorrentes de caso fortuito ou força maior.

Já os fatos humanos dividem-se em lícitos e ilícitos. Sendo lícitos aqueles que a lei defere ao ser humano o que ele realmente estava em busca, conforme estatuído no ordenamento jurídico, dessa forma é o efeito voluntário, querido pelo mesmo e os ilícitos são atos incidentes praticados em desacordo com o que preceitua o ordenamento jurídico, apesar de repercutir na esfera do direito, produzem efeitos jurídicos involuntários, contudo consignado no ordenamento, criando dessa forma deveres.

Assim dispõe, Carlos Roberto Gonçalves, ao estabelecer o que seja ato ilícito:

Ato ilícito é, fonte de obrigação: a de indenizar ou ressarcir o prejuízo causado(CC,art. 927). É praticado com infração a um dever de conduta, por meio de ações ou omissões culposas ou dolosas do agente, das quais resultam dano para outrem.³¹

³¹ Ibid, p. 15.

Esse conceito, estabelece que o ato ilícito é toda infração que é praticada contra alguém a qual esteja estabelecido em lei, desta maneira, aquele que praticar qualquer ato gravoso, seja ele através da ação ou omissão, responderá pelos prejuízos causados.

5.3 Dever Jurídico Originário e Sucessivo

Estabelece o art. 186, do Código Civil: "Todo aquele que violar direito e causar danos a outrem comete ato ilícito."

Complementa ainda o art. 927, da mesma lei: "Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo."

Destarte, para que ocorra a responsabilidade civil há que observar os pressupostos da violação do dever jurídico e do dano, assim, o dever jurídico originário quando violado gera um dever jurídico sucessivo que é o de indenizar o prejuízo causado, dessa forma a vítima terá o direito de pleitear uma indenização a fim de recompor o seu prejuízo.

Nesse sentido, Gonçalves, dispõe na sua obra que: "Responsabilidade Civil é, assim dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário".³²

Desta maneira, toda conduta provocada pelo homem, que violar um dever jurídico originário, e causar prejuízo a alguém será fruto de responsabilidade civil.

Corroborando ainda com esse mesmo pensamento, Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho, afirmam que:

[...] quem inflige dever jurídico *latu sensu* fica obrigado a reparar o dano causado. Esse dever passível de violação, porém, pode ter como fonte tanto uma obrigação imposta por um dever legal do direito ou pela própria lei quanto uma relação negocial preexistente, isto é, um dever oriundo de um contrato[...].³³

5.4 Culpa e responsabilidade

Muito se tem discutido sobre a idéia de culpa e responsabilidade, sendo essa polêmica iniciada e tratada na Europa especificamente na França, gerando diversas discussões em virtude da definição do que seria culpa. O legislador pátrio

³² Ibid, p: 6.

³³ Ibid, p. 17-18.

ao elaborar o Código Civil de 2002, precisamente os arts. 158 e 1518, se inspirou no Código Civil francês trazendo para o Direito Brasileiro a idéia da reparação do dano.

O pressuposto de culpa no Brasil, veio a ser contornada quando o legislador estabeleceu a noção de ato ilícito como causa primordial de responsabilidade, sendo elaborado o art.186, que definiu o que seria comportamento culposo do agente ao causar o dano.

Conforme assinala Gonçalves, em sua obra:

[...] é consenso geral de que não se pode prescindir, para a correta conceituação de culpa, dos elementos "previsibilidade" e comportamento do homo medius. Só pode, com efeito, cogitar de culpa quando o evento é previsível, se o contrário, é imprevisível, não há o que cogitar culpa[...]³⁴

A existência de culpa (*lato sensu*), também consignada no art. 186, do Código Civil brasileiro de 2002, que absorve o dolo, como também da culpa (*stricto sensu*) ou aquiliana, que seria a violação de um dever, que o homem médio poderia, conhecer e verificar.

³⁴ Ibid, p. 16.

6. ESPÉCIE DE RESPONSABILIDADE

6.1 Responsabilidade contratual e extracontratual (aquiliana)

A responsabilidade pode ser contratual aquela proveniente de um contrato seja ele verbal ou escrito, consignada nos arts. 389 a 393 e 395 a 399, do Código Civil³⁵, e a extracontratual aquela que não deriva de um contrato, conforme podemos observar nos arts. 186, 187, 188 e 927 a 954 do Código Civil.

Na responsabilidade contratual o agente descumpre o que estava previsto no contrato, tornando-se assim inadimplente, enquanto que na responsabilidade extracontratual o agente inflige um dever legal, a qual não existe nenhum vínculo jurídico existente entre vítima e causador do dano.

No direito brasileiro, existem duas teses que tratam do inadimplemento na responsabilidade civil, tanto na responsabilidade contratual, quanto na extracontratual. A primeira é a unitária afirma que pouco importa qual aspecto se apresenta a responsabilidade na seara jurídica, pois os seus efeitos são homogêneos.

Comunga com essa afirmação, o doutrinador Carlos Roberto Gonçalves, em sua obra que:

De fato, basicamente as soluções são idênticas para os dois aspectos. Tanto em um como em outro caso, o que se requer, em essência, para a configuração da responsabilidade são três condições: o dano, ato ilícito e a causalidade, sendo nexos de causa e efeito entre os elementos.³⁶

Embora, dominante na doutrina e muito combatida, a tese mais aceita é a dualista ou clássica, no Brasil e em diversos países. Em Algumas codificações as duas variantes da responsabilidade civil, a responsabilidade contratual e extracontratual estão sujeitas a serem uniformizadas, pelos aspectos que são comuns às duas teses.

Algumas codificações modernas, no entanto, tendem a aproximar as duas variantes da responsabilidade civil, submetendo a um regime uniforme os aspectos comuns a ambas. O código alemão e o português, por exemplo, incluíram uma série de disposições de caráter geral sobre a "obrigação de indenização", ao lado das normas privadas da responsabilidade do devedor pelo não cumprimento da obrigação e das regras especificamente aplicáveis

³⁵ BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, Código Civil. DOU de 11/1/2002.

³⁶ Ibid, p. 17.

aos atos ilícitos. Ficaram, assim, fora da regulamentação unitária apenas os aspectos específicos de cada uma das variantes da responsabilidade.³⁷

A primeira é o ônus da prova. A responsabilidade sendo contratual, estabelece que o credor terá que demonstrar que a prestação não foi cumprida pelo devedor, que no caso de inadimplemento, só ficará isento de ressarcir o prejuízo se ficar demonstrado que não houve culpa sua, quando ocorre caso fortuito e força maior admitidos em lei, e se for extracontratual no caso de atropelamento, o autor da ação (vítima), terá que demonstrar que não houve sua culpa e sim do agente (motorista).

Outra diferenciação estabelecida entre as responsabilidades é na fonte da origem, enquanto a contratual tem origem no contrato, convenções, acordos, a extracontratual tem na inobservância das regras, no dever de não causar dano a ninguém.

Outro elemento apontado para diferenciar as duas espécies de responsabilidade está na capacidade do agente causador do dano.

Na responsabilidade contratual existe uma limitação maior do que na extracontratual, pois na contratual para se efetivar um contrato há que haver pessoas plenamente capazes ao tempo da sua celebração, já na extracontratual o campo de limitação é bem menor, pois, a tendência do direito brasileiro é ampliar a responsabilidade cometida pelos incapazes.

Diante do exposto, a responsabilidade extracontratual está diretamente relacionada com as atividades desempenhadas pelo poder público seja federal, estadual ou municipal, assim no exercício suas funções se causar danos a qualquer cidadão, será acionado para reparar o dano independente de contrato, passando a ser responsabilizado objetivamente conforme preceitua a Constituição Federal de 1988.

6.2 Responsabilidade objetiva e responsabilidade subjetiva

A teoria clássica, também conhecida como "teoria da culpa" ou "teoria subjetiva" afirmava que a culpa estava ligada diretamente a responsabilidade civil,

³⁷ Ibid, p. 27-28.



não havendo culpa não haveria responsabilidade, dessa forma o causador do dano não seria responsabilizado se não agisse com dolo ou culpa.

A lei impõe a determinadas pessoas algumas situações de reparação de danos sem a culpa, basta haver o dano e o nexo causal, dessa forma independente da culpa, neste caso esta presente a teoria objetiva ou teoria do risco. Nesta situação, não se exige prova da culpa do agente que esteja obrigado a reparar o dano, ela já está presumida e definida em lei.

Sendo a culpa presumida, inverte-se o ônus da prova, basta o autor provar a ação ou omissão daquele que tinha o dever de fazê-lo, e o dano que o réu causou, pois a culpa já é presumida.

Assinala Carlo Roberto Gonçalves: Na responsabilidade objetiva prescinde-se totalmente da prova da culpa. Ela é reconhecida, como mencionado, independente de culpa. Basta, assim, que haja relação de causalidade entre a ação e o dano.³⁸

Nesse sentido uma das teorias que justificam a responsabilidade objetiva é a teoria do risco, pois entende que todo agente que exerce uma atividade cria risco de danos para terceiro, devendo repará-lo independentemente se houve ou não culpa, dessa forma deslocando a noção de culpa para a idéia de risco.

Portanto, também se identifica como esse pensamento, Venosa quando afirma que:

Na responsabilidade objetiva, como regra geral, leva-se em conta o dano, em detrimento do dolo ou da culpa. Desse modo, para o dever de indenizar, bastam o dano e o nexo causal, prescindindo-se da prova da culpa. Em que pese a permanência da responsabilidade subjetiva como regra geral entre nós, por força do art. 159 do Código Civil de 1916 e do art. 186 do Código atual.[...].³⁹

Para Alvim Agostinho apud Carlos Roberto Gonçalves;

[...] Primitivamente, a responsabilidade era objetiva, como acentuam os autores, referindo-se aos primeiros tempos do direito romano, mas sem que por isso se fundasse no risco, tal como o concebemos hoje. [...] abandonou-se a idéia de vingança e passou-se à pesquisa da culpa do autor do dano". Atualmente, voltou ela ao objetivismo.⁴⁰

³⁸ Ibid, p.31.

³⁹ VENOSA, Silvio de Salvo, **Direito Civil – Responsabilidade Civil**, volume 4: 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2004, p.22.

⁴⁰ ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas conseqüências**. 3.ed. São Paulo: Jurídica e Universitária, 1955. p. 238

Somente a partir do século XIX a responsabilidade objetiva foi efetivamente difundida, se tornando um sistema autônomo da responsabilidade civil, que apesar de vários países como Itália, Bélgica surgirem trabalhos a respeito do tema, foi solidificado essa teoria na França, onde foi ampliado e consolidado o seu campo doutrinário.

No direito brasileiro a regra que predomina é o da responsabilidade subjetiva, contudo sem o prejuízo da aplicação da responsabilidade objetiva, que está presente em diversos artigos do nosso diploma civil, como também foi recepcionado em diversas leis esparsas como a lei de Acidente de Trabalho, Código Brasileiro de Aeronáutica, Código de Defesa do Consumidor e outros dispositivos sancionados, reafirmando que a responsabilidade objetiva não substitui a responsabilidade subjetiva, pois seu campo de atuação é específico, agindo somente em determinadas situações previstas em lei.

A idéia geral é a aplicação da responsabilidade civil que se fundamenta na culpa, contudo, se for insuficiente para atingir o desiderato maior que é o de reparação, cabe ao legislador estabelecer os casos que deverão ocorrer na obrigação de reparar o dano, independentemente da idéia de culpa.

7. RESPONSABILIDADE CIVIL DO PODER PÚBLICO NO ORDENAMENTO JURIDICO BRASILEIRO

7.1 Teorias objetivistas da responsabilidade civil do estado

A Discussão sobre a responsabilidade civil do Estado, perpassa todo o entendimento de doutrinadores, que ao longo dos anos procuraram chegar a um denominador comum, contudo, historicamente vários posicionamentos foram registrados que vão desde da teoria da irresponsabilidade absoluta até a teoria do risco integral.

A tendência mundial segue a linha da inversão do ônus da prova, pois dá maior facilidade para o reconhecimento da responsabilidade civil do Estado e é nessa linha que consagram Gagliano e Filho, afirmando que "na melhor doutrina foram concebidas três teorias objetistas, a do risco administrativo, a do risco integral e a do risco social".⁴¹

7.1.1 Teoria do risco administrativo

A adoção da Teoria do risco administrativo veda qualquer situação de previsão normativa de outras teorias na doutrina, inclusive da teoria do risco integral.

Essa teoria baseia-se no sentido de que o Estado é obrigado a indenizar pelos danos causados a outrem, independente da culpa dos seus serviços prestados ou ato dos seus agentes.

Comunga com esse entendimento Rui Stoco, quando coloca que "a teoria do risco administrativo faz surgir a obrigação de indenizar só da ocorrência da lesão, causada ao particular por ato da administração".⁴²

Nesta teoria não se leva em análise a culpa do Estado ou dos seus agentes, basta que a vítima demonstre o dano e o nexo causal da atividade estatal, fazendo surgir a obrigação de indenizar só com a ocorrência da lesão.

⁴¹ Ibid, p. 192.

⁴² STOCO, Rui, Tratado de Responsabilidade Civil, 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001, p. 751.

Sufraga na mesma opinião Hely Lopes Meirelles, quando afirma que a teoria do risco administrativo é baseada no risco do desenvolvimento da atividade exercida pelo Estado.

Tal teoria, como o nome está a indicar, baseia-se no risco que a atividade pública gera para os administrados e na possibilidade de acarretar dano a certos membros da comunidade, impondo-lhes um ônus não suportado pelos demais. Para compensar essa desigualdade individual, criada pela própria Administração, todos os outros componentes da coletividade devem concorrer para a reparação do dano, através do Erário, representado pela Fazenda Pública.⁴³

Para que o Estado atenuar ou saia ileso da responsabilidade do ressarcimento do dano, tem que demonstrar a culpa excessiva ou concorrente da vítima, e para provar a responsabilidade do Estado, com base nesta teoria, basta que haja o dano decorrente da ação ou omissão estatal, o nexo causal, bem assim da não existência de causas que exclua tal responsabilidade.

7.1.2 Teoria do risco integral

Esta teoria é a modalidade extremada e abusiva, onde se reconhece a responsabilidade civil em qualquer situação, desprezando qualquer meio de excludente de responsabilidade, onde a Administração assumiria todo risco de dano proveniente da sua atuação.

Resumindo esta teoria, Hely Lopes Meirelles, completa:

A teoria do risco integral é a modalidade extremada da doutrina do risco administrativo, abandonada na prática, por conduzir ao abuso e a iniquidade social. Por essa fórmula radical, a Administração ficaria obrigada a indenizar todo e qualquer dano suportado por terceiro, ainda que resultante de culpa ou dolo da vítima. Daí por que foi acimada de 'brutal', pelas graves conseqüências que haveria de produzir se aplicada na sua inteireza.⁴⁴

A grande diferença entre a teoria do risco administrativo e esta teoria é quanto as causas excludentes de responsabilidade pois, no risco integral elas não servem para elidir a responsabilidade do estado em nenhuma hipótese.

7.1.3 Teoria do risco social

Essa teoria também conhecida como responsabilidade sem risco.

⁴³ MEIRELLES, Hely Lopes de. Direito Administrativo Brasileiro. 22 ed. São Paulo: Malheiros editores, 1997, p. 562.

⁴⁴ Ibid., p. 563.

“Para Bahia apud Gagliano; Filho,

É bem simples. Se o Estado tem o dever de cuidar da harmonia e estabilidade sociais, e o dano provém justamente da quebra desta harmonia e estabilidade, deveria o estado repará-lo. O que releva não é mais individual para reprimir e compensar, mas socializar para garantir e compensar.⁴⁵

Esta teoria afirma que qualquer fato que ocorra nas vias públicas, em que o autor seja desconhecido, O Estado teria o dever de reparar o dano pois o mesmo seria o responsável pela harmonia e estabilidade sociais.

Esta representa a última fase da responsabilidade civil do estado, pois essa teoria não tem aplicabilidade atualmente, pelo fato, de tudo que ocorrer na via pública, e o estado assumir essa responsabilidade, por desconhecimento do autor, as finanças públicas brasileiras, não suportaria visto que a precariedade é enorme e o Estado amargaria sérios prejuízos.

A responsabilidade extracontratual, é aquela que decorre da não efetivação de um contrato, doutrinariamente, esta espécie de responsabilidade vem sendo discutida, no tempo e no espaço, várias teorias foram laboradas, a fim de melhor adaptar-se ao direito brasileiro no tocante a responsabilidade do Estado. Desta maneira, surgiram as teorias objetivistas, mostrando como cada qual deve agir no tocante a responsabilidade objetiva, contudo, ainda que existam tais teorias, a do risco administrativo é a que melhor atende hoje o direito moderno brasileiro em relação a responsabilidade de qualquer ente da Federação. Sabe-se que a responsabilidade civil subjetiva é a regra para o direito brasileiro, contudo a responsabilidade objetiva tem seu campo de atuação próprio, conquistando o seu espaço a partir da Constituição Federativa do Brasil de 1946.

Havia uma grande lacuna na legislação que tratasse da responsabilidade do estado, pois, as Constituições de 1824 e 1891, não contemplaram com dispositivos que previsse a responsabilidade do estado, contudo admitia a responsabilidade do funcionário por omissão ou se o mesmo atuasse de maneira abusiva. Já a Constituição de 1934, previu dispositivos que respondia solidariamente o estado e o agente nos casos em que agisse com negligência, omissão ou abuso do exercício do seu cargo, o que também prescreveu a Constituição de 1937.

Foi somente a partir da Constituição de 1946, que se adotou o sistema jurídico positivo brasileiro a teoria da responsabilidade objetiva, onde estava

⁴⁵ Apud GAGLIANO; FILHO, 2007, p. 146.

consignado no art. 194 que as pessoas jurídicas de Direito Público Interno eram civilmente responsáveis pelos danos que os seus funcionários, nessa qualidade, causem a terceiros.

Tal situação também foi mantida na Constituição de 1967, com, o também na Emenda Constitucional nº 01, de 1969, bem como, no nosso ordenamento jurídico atual, que cristalizou de vez, a orientação de que a responsabilidade do estado é objetiva.

A Constituição Brasileira de 1988, seguindo a tradição desde a Constituição Brasileira de 1946, determinou a responsabilidade civil do Estado, trata-se do parágrafo 6º, art. 37, e art. 15 do Código Civil Brasileiro, sendo que este último, já se encontra superado pelas disposições mais abrangentes do texto constitucional referido.

Desta forma, o parágrafo 6º, art. 37, da Constituição Federal, especificou:

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviço público responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.⁴⁶

Consolidou dessa forma, a responsabilidade objetiva baseada na teoria do risco administrativo cujo entendimento de Alexandre de Moraes:

Assim, a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público e das pessoas de direito privado prestadoras de serviço público baseia-se no risco administrativo, sendo objetiva. Esta responsabilidade objetiva exige a ocorrência dos seguintes requisitos: ocorrência do dano; ação ou omissão administrativa; existência do nexa causal entre o dano e a ação ou omissão administrativa e ausência excludente da responsabilidade estatal.⁴⁷

Portanto, o poder público qualquer seja a esfera, federal, estadual ou municipal, é responsável independentemente da comprovação de culpa, pelos danos causados por seus agentes a particulares, também inclusos os funcionários de qualquer entidade estatal⁴⁸. Resta apenas observar que para o prejuízo não tenha contribuído de forma culposa a vítima, quando será a responsabilidade repartida (culpa concorrente), ou possivelmente afastada sendo caracterizada a culpa exclusiva da vítima.

⁴⁶ Brasil, Constituição(1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 05 de outubro de 1988. 30. ed. Atualizada e ampliada. São Paulo: Saraiva, 2002.

⁴⁷ Ibid, p. 346.

⁴⁸ São órgãos da administração pública constituídos por lei para prestarem serviços públicos, essencialmente públicos, típica ou atípica da administração pública.

Partilha também deste entendimento, Eliana Rodrigues de Paula Reis, entendendo que

[...] verifica-se desde já, que não apenas as pessoas jurídicas de que pertencem a Administração Pública são responsáveis objetivamente por danos causados por seus agentes, mas também entidades particulares como as concessionárias e permissionárias de serviços públicos também respondem objetivamente pelos prejuízos causados às vítimas.⁴⁹

Para a caracterização da responsabilidade objetiva prevista no parágrafo 6º, art. 37 da Carta Constitucional são necessários alguns requisitos:

- 1) Pessoa jurídica de direito público ou direito privado prestadora de serviço público.
- 2) Entidades prestem serviços públicos.
- 3) Dano causado a terceiro em decorrência da prestação de serviço público (nexo de causalidade)
- 4) Dano causado por agente, de qualquer tipo.
- 5) Agente aja nessa qualidade no exercício de suas funções.⁵⁰

Entende-se que o nosso ordenamento jurídico, consagra a responsabilidade objetiva do Município, pois, como ente que compõe a Federação, é baseada na teoria do risco administrativo, não se pode admitir a total responsabilidade do Município, por todos os fatos ocorridos nas vias públicas, senão restar comprovada a concorrência de fato maior para o dano, é adotar a teoria da responsabilidade integral, a qual vai transformar o ente municipal em segurador sem precedentes lhe dando um encargo maior do que pode suportar, como também irá de encontro aos princípios da igualdade entre todos. Cabe ao Município, apenas se responsabilizar pelos danos ocorridos exclusivamente por sua culpa e não, ser responsabilizado por fatos adversos que não teve sua participação.

⁴⁹ REIS, Elaine Rodrigues de Paula. Responsabilidade objetiva do Estado. 15/07/2006. disponível em :<http://www.direitonet.com.br/artigos/x/26/76/2676/-17k>. Acesso em 14 setembro 2008.13:30:00

⁵⁰ 48 Araújo, Francisco Fernandes de. Responsabilidade Objetiva do Estado pela Morosidade da Justiça. Campinas - SP: Copola, 1999, p. 182.

8. Responsabilidade dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito

Assim como a municipalização do trânsito trouxe inúmeros benefícios para a sociedade, também, impôs deveres e obrigações para os órgãos pertencentes do Sistema Nacional de Trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro, instituído com intuito, para resolver uma série de problemas referentes ao trânsito como aplicação de multas, uso do solo, educação, sistema de estacionamentos, penalidades para infratores normas de conduta e circulação entre outras, em virtude do antigo do Código de Trânsito revogado estar ultrapassado, passando a dispor de normas de caráter administrativo e penal, não contemplando nenhuma norma de caráter civil, contudo alguns dispositivos esparsos passaram a tratar dessa questão a fim de estabelecer parâmetros para a resolução de determinadas soluções até então pendentes.

Conforme preceitua o parágrafo 2º, do art. 1º, do Código de Trânsito Brasileiro, estabelece 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, adota as medidas destinadas as assegurar esse direito.⁵¹

Analisando o dispositivo apresentado entende-se que os órgãos e entidades do trânsito tem a obrigação de oferecer aos usuários das vias o direito do trânsito em condições segura, onde deverá adotar todas as medidas necessárias para que os usuários possam usufruir desse direito, para que isso ocorra é preponderante que o Estado responsável pelas rodovias e Municípios pelas vias urbanas, estejam integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, com as suas infra-estruturas prontas para, desenvolver os projetos e serem responsáveis efetivamente pelo trânsito nas suas áreas de competência.

Alguns dispositivos esparsos tratam da questão da responsabilidade, dos órgãos e entidades pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito, quando os mesmos não cumprem o seu papel, conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro, sendo estabelecido no parágrafo 3º do art. 1º, o mais incisivo na questão:

Os órgãos de entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas respectivas competências,

⁵¹ Paulo, Antonio de. **Código de Trânsito Brasileiro**. 6 ed. Rio de Janeiro: DP e A, 2003, p. 10

objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação ou omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos, serviços, que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.⁵²

É imperioso notar que a responsabilidade do Município está no fato do mesmo causar dano de forma omissiva ou comissiva, seja na execução de programas de obras ou projetos ou serviços nas vias públicas.

Na atividade os órgãos e entidades de trânsito, tem responsabilidade quanto a omissão e erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços justamente, pelo dever legal que possuem como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, conforme preceitua o Código de Trânsito Brasileiro, os quais devem garantir o direito ao trânsito seguro de todos.⁵³

Nota-se com esse entendimento, que para o órgãos e entidades que fazem o trânsito, serem responsabilizado civilmente, tem que estar devidamente integrados ao Sistema Nacional de Trânsito e precisamente o município como participante, deve estar municipalizado, assim sendo responderá cada um dentro de suas atribuições funcionais pelos danos causados aos cidadãos no desenvolvimento para oferecer um trânsito em condições segura.

Dessa maneira, conforme citado anteriormente, na Constituição Pátria no art.37, parágrafo 6º, diz que a responsabilidade civil objetiva do Poder Público, é extensiva as pessoas jurídicas de direito privado prestadora de serviço público, enquadrando neste dispositivo legal o Departamento de Estrada e Rodagens, o Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transporte, o Desenvolvimento Rodoviário S/A, ou até o Poder Público, diretamente conforme fosse o caso, ou ainda as empreiteiras contratadas para o serviço de execução de obras ou de manutenção das rodovias pelos danos decorrentes de acidentes nas estradas ou nas vias urbanas cuja responsabilidade é municipal, e ficando demonstrado o nexo causal entre o dano e a ocorrência, estará caracterizado a responsabilidade civil.

Portanto a norma estabeleceu que os órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, respondem objetivamente pelos danos causados, configurando assim o que preceitua a teoria do risco administrativo, que defende que para haver a responsabilidade dos órgãos e entidades, basta haver a existência do dano, a ação ou omissão e o nexo causal da ocorrência.

⁵² Brasil, Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei.9503 de 23 de setembro de 1997 – 2 ed. Brasília: DENATRAN, 2007

⁵³ ARAÚJO, Julyver Modesto de. Os órgãos de trânsito e a responsabilidade objetiva omissiva. Trânsito legal. Recife, 30 de jun. 2006. disponível em: <http://www.transitobrasil.com.br/asp/coluna.asp?codigo=4254>. Acesso em 10/09/2006, 16:00:00.

Apesar de haver divergências na doutrina quanto a omissão, onde há sustentação que se trata de responsabilidade subjetiva e não objetiva como defende o doutrinador Celso Bandeira de Melo, a Constituição no seu art. 37, parágrafo 6º, dispõe o contrário, onde as pessoas que sofrerem algum dano em via pública por falha da ação ou omissão ou erro de execução ou manutenção de projetos deverá pleitear junto a aqueles órgãos a indenização correspondente, e caso haja a resistência, de algum órgão deverá propor ação judicial a fim de repara o dano.

10. CONCLUSÃO

A análise realizada sobre o presente estudo nos revela as transformações ocorridas na Constituição da República Federal do Brasil de 1946, a qual foi o marco para eliminar de vez a polêmica existente sobre a responsabilidade civil objetiva do Estado no Brasil, possibilitando o rompimento de paradigmas trazidos pelas normas constitucionais que a antecederam, as quais não dispunham de mecanismos legais para tratar de um assunto de extrema relevância para o direito.

Evidentemente que a responsabilidade do Estado brasileiro cresceu, principalmente com a industrialização onde o número de danos ao cidadão aumentou consideravelmente tanto forma direta quanto indiretamente se tornando um assunto de extrema relevância para o campo jurídico até porque, por vários anos diversas teorias foram discutidas com a finalidade de se chegar a um consenso entre os doutrinadores, a fim de se estabelecer um instituto para o equilíbrio social favorecendo o cidadão em detrimento do Estado.

Assim, no campo da responsabilidade civil do Estado, foram estudados dois institutos responsabilidade objetiva e a responsabilidade subjetiva, para melhor elucidação do assunto, os quais tem atuações distintas em seus campos, sendo delimitados pelo Código Civil em vários artigos esparsos, onde é observado que não chegando a se confundirem, face a Constituição Federativa do Brasil, ter pacificado a situação da responsabilidade civil objetiva do Estado, quando instituiu o art. 37, § 6º, em que as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviço público responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros.

Neste contexto, percebe-se que não é uma tarefa fácil para julgador decidir por qual caminho tomar, contudo, tem-se noticiado que os tribunais brasileiros ao julgarem ações sobre a responsabilidade civil do Estado decidem pelo instituto da responsabilidade civil objetiva, a dotando a teoria do risco administrativo, pois é a que melhor se enquadra na norma e melhor defendida pelos doutrinadores, conforme podemos ver nas jurisprudências que seguem em anexo.

O grande desafio do estudo da responsabilidade civil objetiva, foi buscar elementos que garantam os direitos das pessoas quando são vítimas da ação ou omissão do Estado brasileiro, principalmente nos acidentes de trânsito, que vem se

constituindo no Brasil, como um dos problemas que mais atormentam a sociedade na atualidade.

Destarte, também foi identificado no estudo que nem sempre o Estado é o causador dos acidentes ocorridos nas vias, pois a vítima também pode dar causa, dessa forma se configurando a culpa concorrente ou até mesmo em determinadas situações previstas em lei, extinguir totalmente a responsabilidade do Estado pois senão, fosse assim, estaríamos adotando a teoria do risco integral, onde todo acidente ocorrido nas vias públicas independente da culpa da vítima, o Estado teria o dever de indenizá-la, seria uma teoria extremista que talvez levasse falência aos cofres públicos.

Buscou-se neste trabalho, fazer um retrospecto do planejamento urbano e da evolução do trânsito, sua correlação com a política urbana e como influencia nas cidades para dar melhores condições de vida a todos.

Como também, buscou-se no parágrafo 2º, do art. 1º do Código Nacional de Trânsito, as normas que garantem ao cidadão o direito de ter o trânsito em condições seguras, os efeitos da municipalização em uma cidade e sua correlação com os planos diretores urbanos aprovados pelos Municípios.

E finalmente, foi analisado o parágrafo 3º, do art. 1º do referido Código de trânsito, a responsabilidade civil objetiva que os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito tem quando causam qualquer dano na ação ou omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Portanto, se conclui que nos acidentes de trânsito em que os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, especificamente os Municípios que atuam na área urbana das cidades, for configurado como autor, a interpretação tem que ser a luz da Constituição Federal, sob pena de se tornar uma norma inócua, devendo a teoria a ser adotada, a do risco administrativo que deverá ser estendida para toda administração pública direta e indireta, com as imposições ali previstas, e que nenhuma lei ordinária possa ultrapassar esses limites.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALVES, Julia Falivene. **Metrópole, cidadania e qualidade de vida**. 7 ed. São Paulo: Moderna, 1992.

ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas conseqüências**. 3.ed. São Paulo: Jurídica e Universitária, 1955.

ARAÚJO, Francisco Fernandes de. **Responsabilidade Objetiva do Estado pela Morosidade da Justiça**. Campinas - SP: Copola, 1999.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Os órgãos de trânsito e a responsabilidade objetiva omissiva**. Trânsito legal. Recife, 30 de jun. 2006. disponível em : <http://www.transitobrasil.com.br/asp/coluna.asp?codigo=4254>. Acesso em 10/09/2006.

BASTOS, Celso Ribeiro. **Comentários à Constituição do Brasil**. 7 volume. São Paulo: Saraiva, 1990.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei.9503 de 23 de setembro de 1997 – 2 ed. Brasília: DENATRAN, 2007.

BRASIL. **Constituição da Republica Federativa do Brasil**. Vademecum Universitário de Direito. 7ª ed. São Paulo: Jurídica Brasileira, 2004.

_____. **Constituição da Republica Federativa do Brasil**: promulgada em 05 de outubro de 1988. 30. ed. Atualizada e ampliada. São Paulo: Saraiva, 2002.

_____. **Estatuto das Cidades**. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília .

_____. **Estatuto das Cidades**. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.fec.unicamp.br/~labinur/Estatuto.htm>. Acesso em 31/10/2008, às 06:00:45.

CALDAS, Gilberto. **Novo Código de Trânsito Brasileiro Anotado**. São Paulo: Praxe Jurídica, 1997.

DENATRAN. **Curso para integração dos municípios ao sistema Nacional de Trânsito**, Brasília, 2005.

_____. **Municipalização do trânsito**. roteiro revisado. Brasília, 2004.

FAÇANHA, Ludiana Carla Braga. **A política a luz da constituição brasileira de 1988**, disponível em 23/10/2008, 10:00 horas. <http://jus2.uol.com.br/doutrina/terxto.asp?id=2334>

GAGLIANO, Pablo Stolze; FILHO, Rodolfo Pamplona. **Novo Curso de Direito Civil – Responsabilidade Civil**. Volume III: 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

GONÇALVES, Carlos Roberto, **Direito Civil Brasileiro**. Volume IV: 2ª ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

LEMOS, Geraldo Faria. **Código de trânsito interpretado**. 2 ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2001.

MADEU, Diógenes. **Código de trânsito brasileiro**. 10 ed. São Paulo: Rideel, 2008.

MEIRELLES, Hely Lopes de. **Direito Administrativo Brasileiro**. 22 ed. São Paulo: Malheiros editores, 1997

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Brasil em síntese**, Brasília, 15 de setembro de 2008. Disponível em <ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Contagem da Populacao>. Acesso em 15 de setembro de 2008, 14:30:50.

MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil Interpretada**, xx ed. São Paulo: Atlas, 2004.

_____. **Direito Constitucional**. 13 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

PAULO, Antonio de. **Código de Trânsito Brasileiro**. 6 ed. Rio de Janeiro: DP& A, 2003.

PORTÃO, Sergio Bonã. **Coletânea de Legislação de Trânsito, Código de Trânsito Brasileiro anotado**, ed. Copiart, 2001,

SANTOS, Wilson de Barros. **A responsabilidade do município pelo trânsito seguro: doutrina e jurisprudência**. Recife: Livrorápido, 2006.

_____. **ABC da municipalização**. Recife: Livrorápido, 2005.

STOCO, Rui, **Tratado de Responsabilidade Civil**, 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. 3 ed, Ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VENOSA, Silvio de Salvo Venosa. **Responsabilidade civil**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2004.

ZANOBÓIA, Ademir; SARDINHA. José Carlos. **Código de Trânsito Brasileiro Anotado e seus recursos**. São Paulo: BH editora, 2005.

ANEXO A – JURISPRUDÊNCIAS

EMENTA 01. "INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS- RESPONSABILIDADE CIVIL- MUNICÍPIO- TEORIA OBJETIVA - RISCO ADMINISTRATIVO- ART. 37, § 6º. DA CF/88 – PROVA - BOLETIM DE OCORRÊNCIA- PRESUNÇÃO DE VERACIDADE. O município responde objetivamente pelos danos causados aos administrados, conforme preceito da CF 37, § 6º. A existência de animais nas vias públicas caracteriza negligência do Município, impondo-lhe o dever de indenizar os danos porventura decorrentes de seu poder de polícia. Sentença mantida, em reexame necessário, prejudicado o apelo". (TJMG – 5ª CCiv – Ap. Civ.: 1.0707.02.052129-0/001-Rel.:Dês.: Cláudio Costa. Pub.: 29.10.04).

EMENTA 02. " INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS- RESPONSABILIDADE CIVIL – MUNICÍPIO – TEORIA OBJETIVA- RISCO ADMINISTRATIVO – ART. 37, § 6º, DA CF/88 – PROVA – BOLETIM DE OCORRÊNCIA – PRESUNÇÃO DE VERACIDADE. O Município responde objetivamente pelos danos causados aos administrados, conforme preceito da CF 37, § 6º. Somente deixa de ser responsabilizado se demonstrar que o dano ocorreu por culpa exclusiva da vítima. O Boletim de Ocorrência Policial goza de presunção de veracidade, devendo ser contestado por alegações que tenha o condão de ilidir essa presunção, e não por argumentos aleatórios. Na hipóteses de impugnação pelo réu, cabe ao mesmo o "ônus probandi". A existência de animais nas vias públicas caracteriza negligência do Município impondo-lhe o dever de indenizar os danos porventura decorrentes do mau uso de seu poder de polícia. Se antes da decisão, a vítima providencia os reparos do veículo, prevalece o valor do recibo de pagamento no valor do menor orçamento apresentado com a inicial". (TJMG – 7ª Cciv – AP. Civ. E Reex. Nec.: 1.0000.00.272736-0/000- Rel.: Dês. Wander Marotta. Pub.: 27.08.02).

EMENTA 03. "Reparação de danos. Responsabilidade objetiva. Teoria do resico integral. Dono do animal. Órgãos e entidade componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Concorrência. Destinatário da ação. Escolha pela Vítima Adotada a teoria do resico integral, não há que sediscutir a questão da culpa, se a vítima do dano eleger órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito como o lado passivo da ação. Tendo em vista que, no caso, a responsabilidade é concorrente, pode a vítima escolher entre o dono do animal (responsabilidade subjetiva), ou o responsável pela administração da rodovia (responsabilidade objetiva), ressalvado o direito de regresso". (TJMG – 3ª Cciv. – Ap. Civ. E Reex. Nec.: 1.0342.02.028878-9/001 – Rel.: Dês. Maciel Pereira. Pub.: 26.03.04).

EMENTA 04. "RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. ANIMAL NA PISTA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO MUNICÍPIO E DO MOTORISTA DO OUTRO VEÍCULO. SOLIDARIEDADE. DANOS MORAIS E ESTÉTICOS PENSÃO MENSAL. No presente caso, a indenização por danos morais e estéticos deve ser minorada. No tocante a responsabilidade solidária, o motorista deve responder solidariamente com o proprietário do veículo causador do dano. O autor demonstrou satisfatoriamente o nexo causal entre a conduta da municipalidade e o evento danoso, o que torna exigível o dever de indenizar o autor. A responsabilidade

CESES JURÍDICA
BIBLIOTECA

da municipalidade é objetiva. O município, prestador de serviço público, fornecendo transporte às pessoas para a realização de exames e consultas, responde objetivamente pelos danos que vierem a causar àqueles que utilizam os serviços por ela prestado, na constância da execução do contrato de transporte. A referida disposição consagra a Teoria do Risco Administrativo mitigado, segundo o qual a aferição do dever indenizatório prescinde da análise da culpa, bastando para tanto a comprovação do dano e o nexo causal existente entre o mesmo e a exploração da atividade pela demandada. Incontroversa a existência de contrato de transporte entre demandante e demandada, pois no momento em que a vítima ingressou no coletivo, firmado restou o referido contrato. Comprovada, também, a culpa do condutor do caminhão. Apelo da autora provido em parte, Apelo do réu provido em parte, Mantida no mais a sentença". (TJRS – 12ª CCiv. – AP. Civ.: 70008988438 – Rel.: Dr. Marcelo Cezar Muller. Julg.: 19.08.04).

EMENTA 05. "EMENTA CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL E REMESSA EX OFFICIO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO CONTRA MUNICÍPIO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. OBRAS PÚBLICAS. QUEDA DE VEÍCULO EM BURACO EXISTENTE EM VIA PÚBLICA. EXISTÊNCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE OS DANOS E A OMISSÃO DO ENTE PÚBLICO. FALTA DE SINALIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA NÃO DEMONSTRADA. INEXISTÊNCIA DE LAUDO PERICIAL EM LOCAL DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. DESNECESSIDADE. DANO MATERIAL. PROCEDÊNCIA PARCIAL DO PEDIDO. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. 1) Ocorrendo acidente de trânsito por deficiência de sinalização em obras executadas em via pública, por ele se responsabiliza o município executor do serviço na malha asfáltica; 2) A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos, em face do disposto no § 6º, do art. 37 da Constituição Federal, tem assento no risco administrativo e decorre da ação ou omissão de seu agente, ainda que se admita a pesquisa em torno da culpa da vítima, para o fim de abrandar ou mesmo excluir a responsabilidade da Administração por danos causados a particulares no exercício da função pública; 3) A existência ou não de laudo pericial no local do acidente de trânsito, em nenhum momento, mitiga o poder instrutório geral do juiz, mormente se as provas já carreadas aos autos adstrito à referida prova técnica, conforme preceitua o art. 436, do CPC; 4) É devida indenização por danos materiais ocorridos em acidente de trânsito decorrente do dano causado pelo fato da obra pública; 5) Nas causas em que não houver condenação, ou for vencida a Fazenda Pública, nas execuções, embargos ou não, os honorários serão fixados, consoante apreciação equitativa do juiz, nos termos do art. 20, § 4º, do CPC; 6) Remessa oficial parcialmente provida. Recurso voluntário prejudicado". (TJAP – AP. Civ. E REO n.º 1579/04 – Acórdão n.º 6600 – Rel.: Raimundo Vales – Câmara Única – Julg.: 16.03.04 – v. Unânime – Pub.: 19.04.04 – DOE n.º 3259, pg. 14).

EMENTA 07. "INDENIZAÇÃO – SINISTRO – VEÍCULO – TRECHO EM OBRAS – MÁ SINALIZAÇÃO – RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO – CULPA – NEGLIGÊNCIA – TEORIA DA FALTA DO SERVIÇO PÚBLICO. Verificada a má sinalização do local do acidente, onde o município realiza obras, impõe-se sua condenação na reparação dos danos materiais efetivamente comprovados, eis que não comprovou culpa exclusiva da vítima (art. 37, § 6º da C.F.). Descabimento de

lucros cessantes por falta de provas de sua ocorrência". (TJMG – 1ª Cciv – AP. Civ.: 1.0000.00.205800-6/000-Rel.: Dês. Páris Peixoto. Pub.: 23.02.01)

EMENTA 08. "RESPONSABILIDADE CIVIL – OBRAS EM VIA PÚBLICA – FALTA DE SINALIZAÇÃO – ACIDENTE DE TRÂNSITO – MORTE DE CICLISTA – RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO, DA EMPRESA QUE EXECUTA OBRAS EM VIA PÚBLICA E DO CAUSADOR DO ACIDENTE – DANOS MATERIAIS E MORAIS – CORREÇÃO MONETÁRIA E JUROS DE MORA DEVIDOS A PARTIR DO EVENTO – HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS – IDENTIDADE FÍSICA DO JUIZ – 1) Ocorrendo acidente de trânsito em razão de deficiência de sinalização em obras executadas em via pública, é responsável o município e a empresa que realiza obras na pista de rolamento. 2) A responsabilidade do Município decorre do poder de polícia, que constitucionalmente lhe é atribuído no perímetro urbano (art. 30, iii, viii da CF). 3) A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços público, em face do disposto no § 6º, do art. 37 da Constituição Federal, com assento no risco administrativo, que admite a pesquisa em torno da culpa da vítima, para o fim de abrandar ou mesmo excluir a responsabilidade da administração pública, decorre da ação ou omissão de seus agentes. 4) É devida indenização por danos morais pela morte ocorrida em acidente de trânsito. 5) Os honorários advocatícios, quando vencida é a fazenda pública, devem ser fixado de acordo com o estabelecido no § 4.º do art. 20 do CPC. 6) A correção monetária e os juros de mora, em decorrência de ato ilícito, são devidos a partir do evento. 7) A remoção do juiz auxiliar para outra vara, onde é titularizado, equivale a transferência e permite que o juiz substituto designado profira sentença no processo já instruído" (TJAP – AP. Civ. E REO N.º 638/99 – Acórdão n.º 3514 – Rel. Mário Mazurek – Câmara Única – Julg.: 04.04.00 – v. Unânime – Pub.: 02.06.00 – DOE N.º 2310).

EMENTA 09. "ADMINISTRATIVO – RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO – OBRAS EM VIA PÚBLICA – INEXISTÊNCIA DE SINALIZAÇÃO ADEQUADA – ACIDENTE – TEORIA DO RISCO ADMINISTRATIVO – RECURSO DESPROVIDO. Em vias públicas, segundo a dicção do art. 37, § 6º da Constituição da República, havendo falta do serviço, decorrente da inexistência de sinalização, o Estado responde pelos prejuízos, só se eximindo nas hipóteses de culpa exclusiva da vítima ou caso fortuito. A obrigação de indenizar, por força da responsabilidade objetiva fundada na teoria do risco administrativo, resulta da simples prova do dano e do nexos causal entre ele e a fatal do serviço. DANOS MORAIS – VALOR – DANOS MATERIASI – PENSÃO PARA OS FILHOS DA VÍTIMA – LIMITE A indenização por danos morais pode ser fixada em salários mínimos, porém, convertidos em reais na data da sentença, incidindo sobre o resultado a correção monetária e os juros legais. A obrigação de pensão aos filhos fica limitada aos 21 anos, salvo se estes comprovarem a matrícula em curso superior ou outra circunstância que os mantenha na qualidade de dependentes do falecido. I pelas disposições legais vigentes, esta seria a regra a ser observada pela vítima se não tivesse sua vida abreviada". (TJSC – 6ª Cciv – AP. Civ. 00.000032.9 – Rel.: Dês. Luiz Cezar Medeiros. Julg.: 3011.00).

EMENTA 10. "EMENTA CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL E REMESSA EX OFFICIO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO CONTRA MUNICÍPIO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. OBRAS PÚBLICAS. QUEDA DE VEÍCULO EM BURACO EXISTENTE EM VIA PÚBLICA. EXISTÊNCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE OS DANOS E A OMISSÃO DO ENTE PÚBLICO. FALTA DE SINALIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA NÃO DEMONSTRADA. INEXISTÊNCIA DE LAUDO PERICIAL EM LOCAL DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. DESNECESSIDADE. DANO MATERIAL. PROCEDÊNCIA PARCIAL DO PEDIDO. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. 1) Ocorrendo acidente de trânsito por deficiência de sinalização em obras executadas em via pública, por ele se responsabiliza o município executor do serviço na malha asfáltica; 2) A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos, em face do disposto no § 6º, do art. 37 da Constituição Federal, tem assento no risco administrativo e decorre da ação ou omissão de seu agente, ainda que se admita a pesquisa em torno da culpa da vítima, para o fim de abrandar ou mesmo excluir a responsabilidade da Administração por danos causados a particulares no exercício da função pública; 3) A existência ou não de laudo pericial no local do acidente de trânsito, em nenhum momento, mitiga o poder instrutório geral do juiz, mormente se as provas já carreadas aos autos adstrito à referida prova técnica, conforme preceitua o art. 436, do CPC; 4) É devida indenização por danos materiais ocorridos em acidente de trânsito decorrente do dano causado pelo fato da obra pública; 5) Nas causas em que não houver condenação, ou for vencida a Fazenda Pública, nas execuções, embargos ou não, os honorários serão fixados, consoante apreciação equitativa do juiz, nos termos do art. 20, § 4º, do CPC; 6) Remessa oficial parcialmente provida. Recurso voluntário prejudicado". (TJAP – AP. Civ. E REO n.º 1579/04 – Acórdão n.º 6600 – Rel.: Raimundo Vales – Câmara Única – Julg.: 16.03.04 – v. Unânime – Pub.: 19.04.04 – DOE n.º 3259, pg. 14).

EMENTA 11. "RESPONSABILIDADE CIVIL – OBRAS EM VIA PÚBLICA – FALTA DE SINALIZAÇÃO – ACIDENTE DE TRÂNSITO – MORTE DE CICLISTA – RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO, DA EMPRESA QUE EXECUTA OBRAS EM VIA PÚBLICA E DO CAUSADOR DO ACIDENTE – DANOS MATERIAIS E MORAIS – CORREÇÃO MONETÁRIA E JUROS DE MORA DEVIDOS A PARTIR DO EVENTO – HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS – IDENTIDADE FÍSICA DO JUIZ – 1) Ocorrendo acidente de trânsito em razão de deficiência de sinalização em obras executadas em via pública, é responsável o município e a empresa que realiza obras na pista de rolamento. 2) A responsabilidade do Município decorre do poder de polícia, que constitucionalmente lhe é atribuído no perímetro urbano (art. 30, iii, viii da CF). 3). A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços público, em face do disposto no § 6º, do art. 37 da Constituição Federal, com assento no risco administrativo, que admite a pesquisa em torno da culpa da vítima, para o fim de abrandar ou mesmo excluir a responsabilidade da administração pública, decorre da ação ou omissão de seus agentes. 4) É devida indenização por danos morais pela morte ocorrida em acidente de trânsito. 5) Os honorários advocatícios, quando vencida é a fazenda pública, devem ser fixado de acordo com o estabelecido no § 4.º do art. 20 do CPC. 6) A correção monetária e os juros de mora, em decorrência de ato ilícito, são devidos a partir do evento. 7) A remoção do juiz auxiliar para outra vara, onde é titularizado, equivale a transferência e permite que o juiz substituto designado profira sentença

no processo já instruído" (TJAP – AP. Civ. E REO N.º 638/99 – Acórdão n.º 3514 – Rel. Mário Mazurek – Câmara Única – Julg.: 04.04.00 – v. Unânime – Pub.: 02.06.00 – DOE N.º 2310).

CESES - FACISA
BIBLIOTECA