

## **A RESPONSABILIDADE CIVIL DO MUNICÍPIO POR DANOS CAUSADOS POR OBSTRUÇÕES NAS VIAS URBANAS DE TRÂNSITO**

**BRUNNO MOREIRA NOLETO.**

Bacharelado em Direito pela  
Universidade de Gurupi – UnirG.

JOSÉ AUGUSTO BEZERRA LOPES.<sup>1</sup>

Área do Direito: Direito Administrativo.

**RESUMO:** A situação das vias urbanas tem preocupado os órgãos públicos e principalmente a sociedade. Isso se deve pelo fato de que se tem verificado diversos problemas nas vias urbanas no Brasil. Asfaltos danificados, buracos nas ruas, ausência de sinalização, dentre outros problemas, são facilmente encontrados na grande maioria das vias urbanas. Ocorre que esses defeitos tem gerado diversos danos, tais como os acidentes de trânsito, que em casos mais graves resultam em óbito. Frente a essa situação, busca-se a responsabilização pelos prejuízos causados. Desse modo, o presente estudo teve como objetivo analisar a aplicabilidade (ou não) do instituto da responsabilidade civil nos casos onde se configurou danos causados por obstruções nas vias urbanas. Nesse aspecto, buscou-se verificar a possibilidade de inserir a responsabilidade civil nos municípios em decorrência da situação aqui apresentada. Na metodologia, tratou-se de uma revisão bibliográfica, por meio de livros e periódicos, para melhor descrever, argumentar e delinear os objetivos da pesquisa. Nos resultados, ficou claro que o município é amplamente responsável pelos danos causados em decorrência das obstruções das vias públicas. A jurisprudência brasileira tem aplicado tanto a responsabilidade civil objetivo quanto a subjetiva, a depender do caso concreto. Como medida de solução, entendeu esse estudo que o investimento em infraestrutura e no gerenciamento de rodovias e vias urbanas se faz necessário para evitar tais problemas.

**Palavras-chave:** Trânsito. Vias urbanas. Responsabilidade Civil. Danos. Município.

**ABSTRACT:** The situation of urban roads has worried public bodies and especially society. This is due to the fact that there have been several problems in urban roads in Brazil. Damaged asphalt, potholes in the streets, lack of signage, among other problems, are easily found on the vast majority of urban roads. It happens that these defects have generated several damages, such as traffic accidents, which in more serious cases result in death. Faced with this situation, accountability is sought for the damage caused. Thus, the present study aimed to analyze the applicability (or not) of the civil liability institute in cases where damage caused by obstructions on urban roads was configured. In this aspect, we sought to verify the possibility of inserting civil

---

<sup>1</sup> Docente do Curso de Direito da Universidade de Gurupi – UnirG.

liability in the municipalities as a result of the situation presented here. In terms of methodology, it was a bibliographic review, through books and periodicals, to better describe, argue and outline the research objectives. In the results, it was clear that the municipality is largely responsible for the damage caused as a result of obstructions on public roads. Brazilian jurisprudence has applied both objective and subjective civil liability, depending on the specific case. As a solution measure, this study understood that investment in infrastructure and management of highways and urban roads is necessary to avoid such problems.

**Keywords:** Traffic. Urban roads. Civil responsibility. damage. County.

**Sumário:** 1. Introdução. 2. Responsabilidade Civil: Aspectos gerais. 3. Vias urbanas: realidade fática. 4. Da obrigatoriedade do município sobre suas vias públicas e indenização. 5. Considerações Finais. 6. Referências Bibliográficas.

## **1. INTRODUÇÃO**

A segurança viária é um dos principais objetivos da engenharia de tráfego. Os deslocamentos cotidianos devem ser seguros, realizados de forma confortável e em um tempo justo. Uma mobilidade urbana sustentável somente será completa quando houver baixos índices de acidentes e números reduzidos de vítimas no trânsito, principalmente com lesões graves e fatais. Essa segurança tem se tornado um desafio cada vez maior nos países em desenvolvimento. O crescimento do transporte individual e motorizado, aliado à precária infraestrutura urbana e à deficiência no transporte coletivo na maioria das cidades, torna insustentável a boa gestão no trânsito (CARMO; JUNIOR, 2019).

Os municípios não têm sido capazes de gerir esse aumento da frota. As rodovias inseridas nesses ambientes, então, tornam-se a alternativa para deslocamentos mais rápidos, que fujam dos congestionamentos cotidianos. São também a ligação, muitas vezes única, entre cidades vizinhas, em aglomerações urbanas cada vez mais próximas. Assim, nessas rodovias, antes exclusivamente rurais, o tráfego urbano e o de passagem se confundem. Automóveis e motocicletas com diferentes velocidades misturam-se aos pedestres, em verdadeiras "avenidas", o que causa conflitos e acidentes de trânsito. Mais da metade dos acidentes em rodovias federais acontece nos segmentos urbanos. Também nesses trechos estão mais de 40% das vítimas graves e dos óbitos de todas as rodovias federais (CARMO; JUNIOR, 2019).

Diante dessa realidade, um dos temas mais discutidos atualmente é em relação à condição estrutural das vias urbanas brasileiras. Essa discussão se fundamenta pelo fato de que as vias urbanas vêm apresentando diversos problemas, tais como buracos, pavimentação precária, como acostamentos deficientes, falhas na manutenção da pavimentação, geometria inadequada da via e problemas de drenagem na via.

Frente aos problemas apresentados e reais, cabe discutir sobre a responsabilidade sobre esses problemas e os efeitos que eles geram. Nesse sentido, encontra-se o papel do Município, que como normatiza os arts. 29 e 30 da Constituição de 1988 é de competência do Município zela pela regularidade do tráfego, inclusive gerenciando a atividade das agências governamentais cujas atividades possam repercutir na utilização das vias públicas.

Com isso, o presente estudo teve como objetivo discorrer a respeito da responsabilidade civil do Município por danos causados por obstruções nas vias urbanas de trânsito. Discutiu-se com esse tema, a possibilidade jurídica de responsabilizar o Município por possíveis danos trazidos pela má gestão das vias urbanas.

Para a realização dessa pesquisa, realizou uma revisão da literatura, com base na Legislação brasileira, artigos científicos, livros e periódicos. A coleta de dados se deu na base de dados como Google Acadêmico e Scielo, nos meses de agosto a setembro de 2022.

## **2. RESPONSABILIDADE CIVIL: ASPECTOS GERAIS**

O tema referente à responsabilidade civil existe desde os primórdios da sociedade. O homem, um ser plenamente social, desde sempre buscou ressarcir qualquer ação que porventura tenha causado algum prejuízo ao seu semelhante. Essa consciência "moral" pode ser entendida inicialmente como a responsabilidade civil.

Várias são as definições para responsabilidade civil. E todas elas foram sendo alteradas de acordo com o momento histórico vivido pela sociedade. Inicialmente, a responsabilidade civil surge pela precisão de amadurecimento das relações em conflito, que anteriormente era resolvida por meio de vingança privada (autotutela) e em seguida sendo pecuniária. Com o avanço social, emerge a noção de culpa, que também passa por períodos de mudança na sua aplicação, ao ponto onde a jurisprudência "acolhendo as necessidades prementes da vida social, expandiu o seu conceito, até chegar o período em que as noções de risco e garantia ganham força para substituí-la" (BRITO, 2014, p. 01).

Em seu conceito inicial, Nader (2018) relaciona a responsabilidade civil ao direito obrigatório de reparação de uma conduta que gerou prejuízo a terceiro.

Nos dizeres de Gonçalves (2020) esse instituto se baseia na obrigatoriedade de um indivíduo em ressarcir os prejuízos causados a outrem, em decorrência de um ato ilícito ou mesmo lícito. Nota-se, a priori, que o que impera na responsabilidade civil é um dano que tenha surgido por motivação de outra pessoa.

Cabe lembrar também que na responsabilidade civil, a omissão também se enquadra. Como explica Oliveira (2018) a responsabilização na seara civilista é

entendida como toda ação ou omissão que traga efeitos negativos a outra pessoa. É uma ação (ou omissão) que gere uma violação de uma norma legal ou de natureza contratual.

Por fim, explica o renomado autor Sérgio Cavalieri Filho (2021) que a responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que se originou da violação de dever jurídico originário.

Com os conceitos acima descritos, fica claro de se ter uma ideia de que qualquer ação que venha violar uma norma jurídica e conseqüentemente trazer algum dano para um terceiro é configurado como a responsabilidade civil (OLIVEIRA, 2018). O seu texto normativo pode ser encontrado no seguinte artigo civilista:

Art. 186. Aquele, que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

(BRASIL, 2002)

A doutrina jurídica traz os pressupostos do presente instituto, que são: a conduta humana, o dano e o nexos de causalidade. O primeiro corresponde a ação ou omissão voluntária praticada por um indivíduo. A voluntariedade, como explica Filho (2021) é ter a consciência da ação cometida. Ela deve existir tanto na responsabilidade subjetiva (culpa) quanto na objetiva (risco).

O dano é o pressuposto para a existência da reparação, ou seja, sem ele não se fala em responsabilidade civil. Esclarece Gonçalves (2020) que o dano é a lesão a um interesse jurídico, patrimonial ou extrapatrimonial causado pela ação (ou omissão) de um agente. Todo dano deve ser reparado, ainda que se consiga voltar ao estado anterior das coisas (*status quo ante*).

Ainda dentro desse pressuposto, importante mencionar os seus tipos: dano moral e dano material. O dano moral (também denominado de dano extrapatrimonial) é aquele onde os efeitos do ato ilícito do agente ferem o psicológico e emocional da vítima. Para isso, é imperioso observar os efeitos relacionados à tristeza, dor ou sofrimento, ou qualquer outro que traga a certeza de instabilidade emocional e psicológica gerada pelo dano. Para Nader (2018) o dano moral representa uma afronta à dignidade da pessoa humana, pois gera emoções negativas à vítima, tais como angústia, sofrimento, humilhação, dor, etc., o que não pode ser confundido como mero dissabor ou aborrecimento.

Já o dano material se configura no prejuízo direto ao patrimônio da vítima. É uma lesão causada ao patrimônio, conseqüentemente gerando perda ou deterioração total ou parcial dos bens materiais que lhe pertenciam (NADER, 2018).

Por fim, encontra-se o nexo de causalidade. Este é a ponte de ligação entre o dano e a conduta do agente. Teixeira et al. (2021) acentua que a doutrina jurídica brasileira adotou nesse caso, a Teoria da Causalidade Adequada, pelo qual se considera na percepção do nexo causal somente o antecedente abstratamente idôneo à produção do efeito danoso.

Em relação aos tipos, a responsabilidade civil pode ser objetiva e subjetiva. Na responsabilidade objetiva, esta é caracterizada pelo fato de que a pessoa causadora do dano não realizou a ação de forma intencional ou seja, não tinha o objetivo de causar dano, e nem culposo. Ou seja, essa responsabilidade independe da intenção do ato, bastando somente que ele aconteça para gerar o dever indenizatório (OLIVEIRA; MELO, 2019).

Na responsabilidade subjetiva, para a sua configuração é preciso que o agente tenha dolo ou culpa em relação ao dano causado. Nesse caso, há uma conduta consciente, negligente ou imprudente do indivíduo para que seja configurada a responsabilidade (OLIVEIRA; MELO, 2019).

Feito essas ponderações gerais a respeito desse instituto, parte-se no tópico seguinte para a contextualização do tema aqui analisado

### **3. VIAS URBANAS: REALIDADE FÁTICA**

Antes de apontar os possíveis problemas encontrados nas vias urbanas brasileiras, é preciso estabelecer qual o conceito desse instrumento. A priori, tem-se a definição de rodovia que pode ser vista pelo autor Adam (2016, p. 02) ao qual explica serem “vias públicas asfaltadas. São vias rurais e pavimentadas, ou seja, são vias interurbanas onde os veículos rodam em velocidade alta”. Em um conceito mais amplo, tem-se:

No uso contemporâneo, a palavra rodovia é sinônimo de auto-estrada ou autopista, pavimentada, de pista dupla, para veículos de alta velocidade; o termo estrada tem uso mais abrangente e designa tanto a rodovia como os caminhos vicinais, veredas e trilhas sem calçamento das regiões rurais, de pouco trânsito de veículos e frequentemente usados por pessoas que viajam a pé, em carroças ou montadas em animais (PORTOPÉDIA, 2016, p. 10).

As rodovias tem como característica principal a possibilidade de que todos os veículos possam circular em alta velocidade, trazendo economia de tempo em grande número (LIMA, 2016).

Nos dias atuais, as rodovias brasileiras tem sido pauta de inúmeras discussões a respeito das suas condições estruturais e de pavimentação. Esses debates são

decorrentes devido ao fato de pesquisas terem detectado vários problemas nas rodovias (BARTHOLOMEU; FILHO, 2015).

A priori, em 2014 a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) mostrou que quase 60% das rodovias brasileiras apresentavam problemas. Em 2019, o CNT novamente emitiu dados que trouxeram a piora nas condições das rodovias (LIZ, 2019).

Nesse novo dado, 59% da malha rodoviária pavimentada apresentam algum problema e foram considerados regulares, ruins ou péssimos. A pesquisa de 2019 analisou 108.863 quilômetros de rodovias federais pavimentadas e os principais trechos de rodovias estaduais (LIZ, 2019).

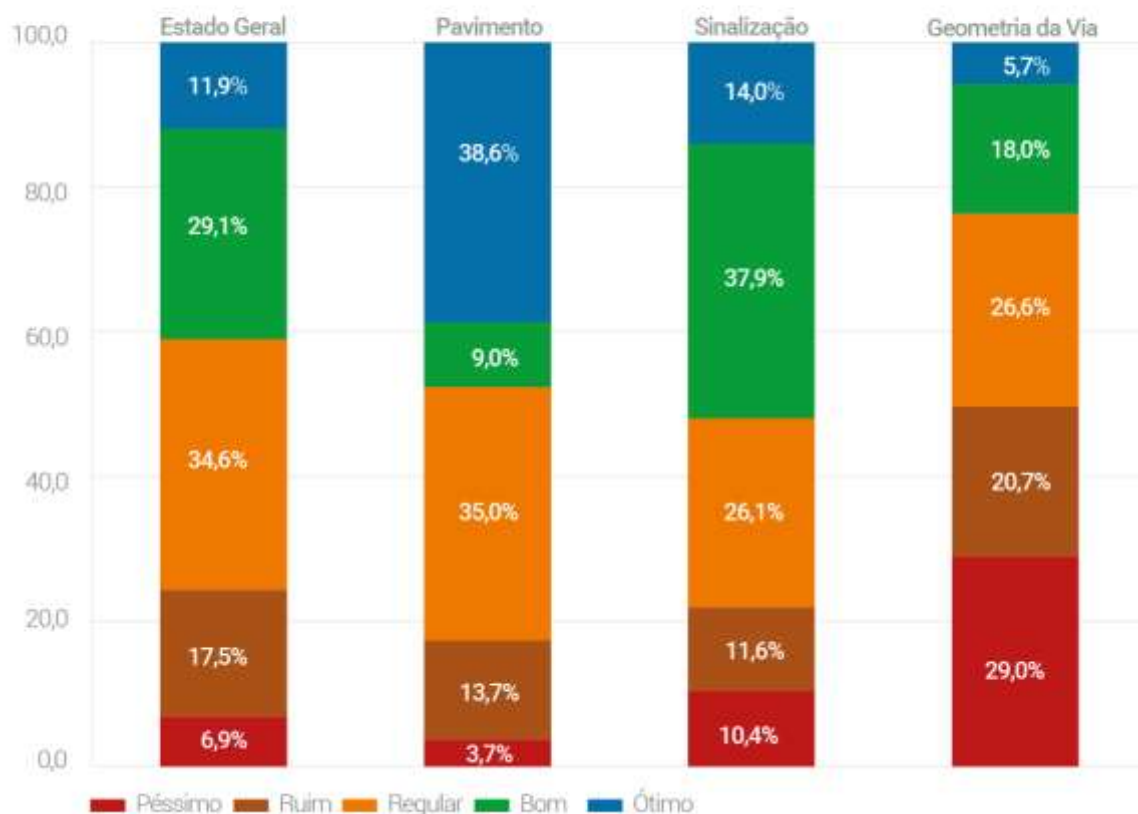
Ainda segundo a pesquisa da CNT, houve piora também nas rodovias concedidas ao setor privado. Em 2019, 25,3% foram avaliadas como regular, ruim ou péssima. No ano de 2018, eram 18,1% (LIZ, 2019).

A exemplo do mostrado acima, traz-se o quadro geral dessa realidade por meio da Imagem 1 a seguir:

**Imagem 1:** Dados estatístico sobre as condições das rodovias brasileiras

### Avaliação das condições das rodovias

#### Resumo das características



**Fonte:** CNT (2019)<sup>2</sup>

Para além das rodovias, encontra-se também problemas nas vias urbanas. Como esclarece o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no seu art. 2º, as vias urbanas são as ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

As vias urbanas possuem algumas classificações, conforme expressa o Quadro 1:

QUADRO 1 – Tipos de vias urbanas

TIPOS DE VIAS URBANAS	DESCRIÇÃO
Vias locais	Com limite de 30 km/h, o CTB as define como “caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas”. Não possuem nenhum tipo de ligação, sendo usadas apenas por veículos restritos.
Vias coletoras	Com limite de 40 km/h, o Código Brasileiro de Trânsito define esse tipo de via urbana da seguinte maneira: “aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade”.
	Com limite de 60 km/h, as vias arteriais são caracterizadas por interseções em nível, geralmente controlada por

---

<sup>2</sup> CNT (Confederação Nacional dos Transportes). Piora a qualidade das rodovias brasileiras. 2019. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/piora-a-qualidade-das-rodovias-brasileiras>>. Acesso em: 29 set. 2022.

Vias arteriais	semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. Uma das principais funções delas é ligar um bairro a outro.
Vias de trânsito rápido	Com limite de 80 km/h, as vias de trânsito rápido são caracterizadas pelos acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiro e sem travessia de pedestres em nível. Elas não possuem semáforos, cruzamentos ou retornos.

Fonte: Araújo (2021)

Assim como ocorre com as rodovias, as vias urbanas também vêm apresentando problemas. Buracos no meio das ruas, asfalto com material de baixa qualidade, dentre outros problemas, são alguns exemplos que podem ser encontrados nas vias urbanas nas cidades brasileiras.

Ao analisar os problemas encontrados nas vias urbanas, Cunha (2021) entende que isso ocorre devido a falta de planejamento. Segundo esse autor, a ausência de planejamento urbano, ou mesmo um planejamento inadequado, determinam sistemas viários não funcionais.

Quando verificado um problema na via urbana, a Prefeitura de um Município é a responsável pela sua resolução e manutenção. Cunha (2021) aborda que a manutenção das vias (incluindo as calçadas) tem apresentado um quadro questionável quanto a qualidade dos pavimentos e recomposição dos mesmos pelas prefeituras.

Segundo Cunha (2021) é nítido observar o "desleixo" com que é tratada a manutenção, muitas vezes a custos elevados, notadamente após o período de chuvas mais intensas, onde por problemas de drenagem, soluções técnicas inadequadas e baixa qualidade dos materiais empregados, obriga essas prefeituras a fazerem a famosa "operação verão", que nada mais é uma manutenção decorrente dos problemas acima citados.

Essa situação prejudica a todos os usuários, inclusive do transporte coletivo urbano. Devido a esse cenário, é visível a possibilidade de acontecer um acidente de trânsito em razão de uma má pavimentação.

Caldeira (2021) cita que as vias urbanas no Brasil em sua grande maioria são antigas, onde muitas foram construídas há mais de 40 anos. O autor ainda destaca que



em 2018, a CNT publicou o estudo *Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura*, que relacionou as características da infraestrutura viária (estado geral, sinalização, pavimento e geometria da via) com os acidentes com vítimas registrados pela Polícia Civil, em vias urbanas. A conclusão é de que problemas de geometria da via (falhas no projeto ou na adequação da capacidade), de sinalização (inexistência ou informação incorreta devido a problemas de implantação e de manutenção) e do estado do pavimento também são causas determinantes na ocorrência de mortes e acidentes nas vias urbanas.

Caldeira (2021) também mencionou um estudo inédito que analisou 86 mil acidentes de trânsito com vítimas, ocorridos entre 2014 e 2018, na cidade de São Paulo. O objetivo era entender a relação entre os acidentes e as características das ruas, nos locais em que eles ocorreram. Os fatores incluídos foram localização, largura de calçadas, comprimento e largura das vias, existência de ciclovias, faixas exclusivas ou corredores de ônibus e indicação de redução do limite de velocidade. Nos resultados, mostraram que grande parte dos acidentes ocorridos nessa pesquisa foram causados por problemas nas vias urbanas.

Carmo e Junior (2019, p. 01) comentam que ainda que haja falha humana, a via deve apresentar estrutura capaz de permitir que o motorista se recupere do evento e “prossiga de forma segura, modificando a consequência da sua atitude ou, caso seja impossível a reversão total da situação, que, ao menos, ele reduza a gravidade do acidente”. Caso contrário, fatalmente haverá acidentes.

Além de gerar acidentes, as más condições estruturais das vias urbanas também trazem prejuízos financeiros.

A princípio, Costa (2015) afirma que o custo operacional pode aumentar até 90% nas vias urbanas em estado péssimo ou ruim. Para esse autor, com base nos dados da CNT (2014), os prejuízos decorrentes de problemas nas ruas brasileiras, somam mais de R\$ 46 bilhões. Pelos cálculos da entidade, se o pavimento de todas as vias urbanas fosse bom ou ótimo, a economia só com o combustível seria de 5%, ou seja, se deixaria de consumir quase 750 milhões de litros de óleo diesel por ano.

Apenas por esse dado é perceptível constatar que de fato a economia brasileira sofre um abalo pelo péssimo cenário das rodovias brasileiras. Esse cenário é preenchido por diversos fatores, todos eles ligados ao mau funcionamento das rodovias brasileiras.

Andrade (2018) acentua que, quando se trata de pavimentação de rodovias, o Brasil utiliza metodologias ultrapassadas para o planejamento de obras, apresenta deficiências técnicas na execução, investe pouco e falha no gerenciamento de obras, na fiscalização e na manutenção das pistas. Todos esses problemas acabam por gerar danos econômicos ao país.

A precariedade encontrada nos pavimentos mostra a situação geral do transporte urbano no Brasil. Com isso, “mesmo sendo essencial para a economia, mais uma vez, constata-se que o setor não vem recebendo a devida atenção por parte do poder público” (ANDRADE, 2018, p. 01).

Diante desse cenário negativo, cabe ao Município se responsabilizar a respeito dos problemas advindos das vias urbanas. A respeito da responsabilidade do Município sobre essa questão, discute-se no tópico seguinte.

#### **4. DA OBRIGATORIEDADE DO MUNICÍPIO SOBRE SUAS VIAS PÚBLICAS E INDENIZAÇÃO**

Conforme analisado nos tópicos anteriores, as vias urbanas das cidades se encontram em péssimo estado, o que tem gerado prejuízos de toda ordem. Acidentes de trânsito (inclusive fatais), dificuldade de mobilização, danos financeiros, dentre outros, estão entre as várias consequências geradas pelos defeitos encontrados nas vias urbanas.

Com essa realidade alarmante, o principal responsável sobre essa questão é o Município. De acordo com o nobre doutrinador Yussef Cahali (1996) a conservação e fiscalização das ruas, estradas, rodovias e logradouros públicos estão inseridas nas obrigações da Administração, devendo a ela ofertar condições de segurança e incolumidade às pessoas e aos veículos que transitam pelas vias. Verificada ausência no cumprimento dessa obrigação, a depender do caso concreto, e comprovada como motivação para um dano sofrido pelo particular, entende-se que isso gere a responsabilidade indenizatória do Estado.

Fato é que o entendimento majoritário encontrado nos estudos para a realização dessa pesquisa mostra que a responsabilidade de indenização por prejuízos derivados de vias urbanas incorretas é do Município. Tartuce (2022) nos lembra que a inserção da responsabilidade civil possui como elemento fundamental a relação de causalidade, e não somente a culpa.

Desse modo, na situação onde se verificar um serviço público que seja condicionado à Administração centralizada, caberá a entidade pública prestadora responder pelos prejuízos gerados, independentemente da prova de culpa de seus agentes ou operadores, conforme expresso o art. 37, § 6º da Constituição Federal de 1988 (TARTUCE, 2022).

A norma civilista atual também traz o mesmo entendimento, mais especificamente no seu art. 43 ao qual afirma que pessoas jurídicas de direito público interno respondem no âmbito civil pelas ações de seus agentes quando configurado um dano a terceiro (BRASIL, 2002).

Na situação específica aqui analisada, havendo um acidente de trânsito, por exemplo, onde fora comprovada que foi ocasionada em decorrência de um defeito da pista, de um buraco ou rachadura ou até mesmo de depressões, a responsabilidade é dos departamentos, empreiteiras contratadas para a execução de obras e manutenção nas rodovias, ou o próprio Poder Público diretamente (SCHREIBER, 2022).

Gagliano e Filho (2022) entendem que na situação acima exposta, a responsabilidade dos entes citados é objetiva, uma vez que independe de culpa, como já mencionado anteriormente. No caso de houver um acidente e verificado danos materiais e/ou morais nas vias públicas urbanas, a responsabilidade é da Municipalidade.

Schreiber, Tartuce e Simão (2021) por sua vez esclarecem que a teoria objetiva, ainda que seja a mais importante porque assegura a responsabilidade civil ao Município nesses casos, não é a única aplicada. A teoria subjetiva também tem sido entendida como possibilidade de aplicação nesse contexto. Aqui, cabe essa responsabilidade quando verificada que o dano ocorreu em razão de ato omissivo, que deve ser provada a culpa ou o dolo da administração, quanto à realização de ações para prevenir o evento lesivo. Schreiber, Tartuce e Simão (2021) acrescentam que a própria omissão caracterizaria a culpa, elemento essencial da responsabilidade civil subjetiva.

Verifica-se, portanto, que no caso aqui estudado, tanto cabe a responsabilidade civil objetiva quanto subjetiva. Schreiber (2022) afirma que independentemente do tipo de caracterização da responsabilidade civil, o fato é que compete ao Município indenizar quem sofreu danos devido a falhas na prestação de serviço público.

Esclarece Tartuce (2022) que se a via pública urbana se encontra danificada em virtude da omissão do município, a responsabilidade pelos prejuízos causados será subjetiva. Caso verificado que os prejuízos foram gerados por funcionários a serviço do município, a responsabilidade da administração pública será objetiva.

A jurisprudência brasileira já se posicionou sobre a presente matéria. A título de exemplo, o Tribunal de Justiça do Tocantins já aplicou a responsabilidade civil objetiva nesse caso; a saber:

**APELAÇÃO. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MORAIS E MATERIAIS DECORRENTES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. CULPA EXCLUSIVA DO AGENTE PÚBLICO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. DEVER DE REPARAR. Sendo constatada a responsabilidade objetiva do ente municipal recorrente, ante a apresentação de Laudo Pericial que atesta a culpa exclusiva do agente municipal no acidente de trânsito que danificou o automóvel da parte requerente, não há que se falar em "motivos alheios e imprevisíveis às ações e conduta do**

**motorista", já que dispensada a verificação da culpa em relação ao evento danoso.**

2. DANOS MORAIS. OCORRÊNCIA. MINORAÇÃO. 2.1 O longo lapso temporal entre a ocorrência do sinistro e a necessidade de extenso tratamento dos ferimentos e sequelas causadas por acidente de trânsito que se deu pela falta de sinalização de lombada localizada em via pública, que culminou em incapacidade permanente para o exercício da atividade laborativa da requerente ultrapassam a acepção de mero aborrecimento cotidiano, no entanto, o quantum fixado na origem comporta minoração a fim de se enquadrar na jurisprudência desta corte para casos semelhantes, pelo que entendo ser devida a quantia de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais), de modo a ser obedecido o princípio da razoabilidade. 3. INCAPACIDADE PERMANENTE. PENSÃO VITALÍCIA. DEFERIMENTO. É devido o pensionamento vitalício pela diminuição da capacidade laborativa decorrente das sequelas irreversíveis. Desse modo, não se revela desarrazoada pensão vitalícia fixada em um salário mínimo vigente à época do acidente. (Apelação/Remessa Necessária 0011157-61.2019.8.27.2722, Rel. MARCO ANTHONY STEVESON VILLAS BOAS, GAB. DO DES. MARCO VILLAS BOAS, julgado em 09/02/2022, DJe 17/02/2022 17:59:54). (grifo meu)

Cabe lembrar que a mobilidade urbana se baseia nos direitos fundamentais à vida, a saúde e segurança. Estes são de responsabilidade do Município, que deve conceder a melhor infraestrutura para a população. Esse entendimento pode ser conferido no seguinte julgado:

REEXAME NECESSÁRIO. **AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PONTE SOBRE O CÓRREGO SÃO JOSÉ. MIRACEMA DO TOCANTINS. DIREITO À PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE INFRAESTRUTURA URBANA E MOBILIDADE. DIREITOS FUNDAMENTAIS À VIDA, SAÚDE E SEGURANÇA.** PROCEDÊNCIA DO PEDIDO INICIAL. MANUTENÇÃO 1. **Os municípios têm o lídimo direito de receber do Poder Público Municipal a prestação de serviços de infraestrutura urbana necessária à sua mobilidade.** 2. Ao que consta dos autos, a ponte sobre o córrego São José, localizada na zona rural do Município de Miracema do Tocantins, constitui-se no único meio de acesso dos produtores rurais à zona urbana do Município e às outras localidades, contudo, padece de precárias condições de infraestrutura e conservação. 3. **A omissão do Município na realização das obras de conservação da ponte implica infração à ordem urbanística e**

**fere os princípios da indisponibilidade dos bens públicos e da eficiência.** Impede, ainda, que os cidadãos façam uso de equipamento urbanístico seguro e adequado para deslocamento naquele local, o que também obsta o acesso dos moradores da região aos serviços públicos mais básicos, tais quais, educação e saúde, que se concentram na zona urbana. 4. cabível a intervenção do Poder Judiciário para determinar a implantação de políticas públicas indispensáveis a tornar efetivos os direitos e garantias fundamentais à vida, à saúde, à segurança e à infraestrutura urbana adequada, sem que isso implique em violação ao princípio da separação dos poderes. 5. Sentença mantida em reexame necessário. (Remessa Necessária Cível 0019979-57.2019.8.27.0000, Rel. ETELVINA MARIA SAMPAIO FELIPE, GAB. DA DESA. ETELVINA MARIA SAMPAIO FELIPE, julgado em 13/05/2020, DJe 29/05/2020 13:57:47). (grifo meu)

Em outro caso também julgado no Tribunal acima mencionado, verificou-se outra questão que cabe na temática analisada: em caso de acidente de trânsito com presença de animal silvestre na pista de rolamento em via urbana, também se tem entendido que a responsabilidade cabe ao município, que responde pela omissão na vigilância e fiscalização da via pública, conforme expõe o seguinte julgado:

APELAÇÕES CÍVEIS. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. **ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO ANIMAL SILVESTRE NA PISTA DE ROLAMENTO. VIA URBANA. DEVER DE FISCALIZAÇÃO E VIGILÂNCIA DO ENTE MUNICIPAL.** LESÕES. DANO MORAL CONFIGURADO. VALOR MAJORADO. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. FAZENDA PÚBLICA. BASE DE CÁLCULO. VALOR DA CONDENAÇÃO. RECURSOS CONHECIDOS E PARCIALMENTE PROVIDOS. [...] 2. Tratando-se de acidente de trânsito envolvendo veículo automotor e animal que ingressou em pista de rolamento urbana, **o município responde pela omissão na vigilância e fiscalização da via pública, mormente quando se tratar de animal silvestre (sem dono). Na hipótese, tratando-se de responsabilidade civil objetiva, prescindível a comprovação de dolo ou culpa de seus agentes para condenar o município a reparar a vítima.** 3. Para fixação dos danos morais, deve-se levar em consideração as circunstâncias de cada caso concreto, tais como a natureza da lesão, as consequências do ato, o grau de culpa, as condições financeiras das partes, atentando-se para a sua dúplici finalidade. O autor, em razão do acidente, sofreu lesões físicas e foi obrigado a se afastar das funções habituais devido a sua

internação por 8 (oito) dias. Considerando tais circunstâncias, a indenização por danos morais deve ser majorada para R\$ 10.000,00 (dez mil reais). [...]. (Apelação Cível 0020356-28.2019.8.27.0000, Rel. JOCY GOMES DE ALMEIDA, GAB. DO DES. RONALDO EURIPEDES, julgado em 21/10/2020, DJe 29/10/2020 18:31:35). (grifo meu)

Nos casos de acidente de trânsito resultar em morte, é cabível além da indenização devida, o pensionamento mensal; como mostra a seguinte jurisprudência:

EMENTA. APELAÇÃO CÍVEL. **AÇÃO CONDENATÓRIA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ÓBITO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO ESTADO CARACTERIZADA.** DANOS MORAIS EVIDENCIADOS. INDENIZAÇÃO DEVIDA. DANOS MATERIAIS. **PENSIONAMENTO MENSAL.** COMPROVAÇÃO DO EXERCÍCIO DE ATIVIDADE REMUNERADA DA VÍTIMA. DESNECESSIDADE. FAMÍLIA DE BAIXA RENDA. PRECEDENTES DO STJ. SENTENÇA REFORMADA. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. 1. A teor do disposto no art. 37, § 6º, da Constituição Federal, **a responsabilidade civil do Estado é, em regra, objetiva.** A responsabilidade objetiva diz respeito às condutas comissivas do Estado. 2. Conforme consta do boletim de ocorrência confeccionado pelos Policiais Rodoviários Federais que atenderam o acidente, o veículo (I/VW AMAROK CS 4X4), conduzido por servidor público do Estado do Tocantins, invadiu o sentido contrário da via (pista), momento em que colidiu com o veículo (Honda/CG), ocasião em que o condutor do veículo Honca CG veio a óbito. 3. Restou amplamente demonstrado que o acidente de trânsito em análise foi fruto da exclusiva ação humana culposa praticada pelo servidor público que estava na condução do veículo oficial. 4. Danos morais caracterizados e decorrentes da conduta omissiva do réu, que implicou a morte do filho dos autores, atingindo direitos da sua personalidade. [...] 6. **O STJ possui posicionamento no sentido de que em caso de responsabilidade civil por morte, é devida a condenação ao pagamento de pensão mensal a familiares do falecido, ainda que a vítima não exerça atividade remunerada.** 7. Considerando-se os parâmetros adotados pela jurisprudência, bem como a presunção de ajuda mútua entre os integrantes de famílias de baixa renda, mostra-se razoável condenar o réu ao pagamento de pensão aos apelantes na proporção de 2/3 do salário mínimo até a data em que a vítima completaria 25 anos de idade e, a partir daí, reduzida para 1/3 até a idade em que a vítima completaria 65 anos de idade. 8. Recurso conhecido e

parcialmente provido para condenar o réu ao pagamento de danos morais e materiais, nos termos acima alinhavados. (Apelação Cível 0018563-84.2019.8.27.2706, Rel. HELVECIO DE BRITO MAIA NETO, GAB. DO DES. HELVÉCIO DE BRITO MAIA NETO, julgado em 25/05/2022, DJe 27/05/2022 15:16:27). (grifo meu)

Diante dos julgados citados, fica evidente constatar que o Município responde pelos danos gerados pelas condições precárias das vias urbanas. Isso é importante ressaltar, porque entende-se que é de responsabilidade do município de dispor das melhores infraestruturas urbanas possíveis para a população.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conforme verificado no decorrer desta pesquisa, pôde-se aferir que as vias urbanas brasileiras vêm apresentando diversos problemas de toda ordem. Estradas esburacadas, falta de sinalização, asfalto danificado, etc., são alguns dos exemplos que mostram o quanto as vias urbanas estão precárias.

Em consequência dessa situação, problemas são encontrados, principalmente no aumento de número de acidentes de trânsito, que em alguns casos resulta em óbito. Soma-se a isso, a dificuldade de mobilização e prejuízos financeiros.

Quando ocorre algum acidente de trânsito em via urbana, por exemplo, se comprovado irregularidade da via, a responsabilidade recai ao município. Desse modo, nos resultados encontrados, verificou-se que o município é o responsável pelos danos gerados pelas vias urbanas quando estas se encontram em estados precários.

A responsabilidade civil objetiva é a regra nesse caso, podendo ainda ser aplicado também a responsabilidade civil subjetiva, quando restada a omissão do Estado. Portanto, é plenamente possível a vítima ser indenizada pelo município nessa situação.

Na busca por uma melhor nesses casos, esse estudo entende que é preciso investir na infraestrutura e no gerenciamento de rodovias e vias urbanas. É preciso que haja maior investimento público ou privado, por meio de concessões, para reduzir o número de acidentes graves e fatais.

Desta feita, finaliza-se esse estudo evidenciando que a responsabilidade civil é aplicada ao município quando comprovada que a via urbana gerou o dano a terceiro. Investimento nesse setor é o caminho mais viável para que esses problemas não ocorram, haja vista que eles trazem prejuízos aos cofres públicos.

## **6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ADAM, Ricardo. **Qual a diferença de rodovia e estrada?** 2016. Disponível em: <https://ricardoadam.maestrus.com/ver/artigo/qual-a-diferenca-de-rodoviaestrada/>. Acesso em: 07 out. 2022.

ANDRADE, Clésio. **Por que os pavimentos das rodovias do Brasil não duram?** 2018. Disponível em: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/cnt-divulga-estudo-por-que-pavimento-rodovias-brasil-nao-duram-resultados>. Acesso em: 29 set. 2022.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Vias urbanas.** 2021. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/comentario/comentario2#:~:text=%2D%20via%20urbana%20%2D%20ruas%2C%20avenidas,via%20rural%20%2D%20estradas%20e%20rodovias>. Acesso em: 01 out. 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm). Acesso em: 03 out. 2022.

BARTHOLOMEU, Daniela Bacchi; FILHO, José Caixetta. **Impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras: um estudo de caso.** RESR, Piracicaba, SP, vol. 46, nº 03, p. 703-738, jul/set 2015.

BRASIL. **Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm#art2045](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm#art2045). Acesso em: 03 out. 2022.

BRITO, Eduardo César Vasconcelos. **Teorias e espécies de responsabilidade civil: subjetiva, objetiva, pré-contratual, contratual, pós-contratual e extracontratual.** Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 17 fev. 2014. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.47066&seo=1>. Acesso em: 05 out. 2022.

CAHALI, Yussef Said. **Responsabilidade Civil do Estado.** 2. Ed. São Paulo: Malheiros, 1996.

CALDEIRA, Arthur. **Infraestrutura precária torna acidentes de trânsito mais fatais.** 2021. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/infraestrutura-precaria-torna-acidentes-de-transito-mais-fatais/>. Acesso em: 27 set. 2022.

CARMO, Cássio Leandro; JUNIOR, Archimedes Azevedo Raia. **Segurança em rodovias inseridas em áreas urbanas na região sul do Brasil.** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 11, e20170182; 2019.

COSTA, Vander. **Quase 60% das rodovias no Brasil apresentam problemas.** 2015. Disponível em: <https://www.canalrural.com.br/noticias/quase-das-rodovias-brasil-apresentam-problemas-aponta-cnt-59578/>. Acesso em: 28 set. 2022.



CUNHA, Ivan Carlos. **Manutenção de vias urbanas: um exemplo de falta de gestão.** 2021. Disponível em: <<https://www.solucoesparacidades.com.br/blog/manutencao-de-vias-urbanas-um-exemplo-de-falta-de-gestao/>>. Acesso em: 01 out. 2022.

FILHO, Sergio Cavalieri. **Programa de Responsabilidade Civil.** 15º ed. Editora: Atlas, 2021.

GAGLIANO, Pablo Stolze; FILHO, Rodolfo Pamplona. **Manual de Direito Civil.** 6º ed. Editora: Saraiva Jur, 2022.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Parte Geral.** vol. 1 - 18ª Edição 2020.

LIMA, M.P. **Custos logísticos na economia brasileira.** Revista Tecnológica. São Paulo, v. 9, n. 122, jan. 2016.

LIZ, Laís. **Condição das rodovias brasileiras piora e número de pontos críticos aumenta, diz pesquisa da CNT.** 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/10/22/condicao-dasrodoviasbrasileiras-piora-e-quantidade-de-pontos-criticos-aumenta-diz-pesquisa-da-cnt.ghtml>>. Acesso em: 29 set. 2022.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil, volume 1: parte geral.** 11.ª ed. rev. e atual. – Rio de Janeiro: Forense, 2018.

OLIVEIRA, José Maria Leoni Lopes. **Direito Civil: obrigações.** 2º ed. Editora: Forense, 2018.

OLIVEIRA, José Maria Leoni Lopes; MELO, Marco Aurélio Bezerra de. **Direito civil: Obrigações.** 3º ed. Editora: Forense, 2019.

PORTOPÉDIA. **Transporte Rodoviário.** 2016. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/73414-transporte-rodoviario>. Acesso em: 27 set. 2022.

RAMOS, Vanderlei. **Responsabilidade civil no Direito brasileiro: pressupostos e espécies.** 2014. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/8754/Responsabilidade-civil-no-Direito-brasileiro-pressupostos-e-especies>>. Acesso em: 05 out. 2022.

SCHREIBER, Anderson. **Manual de Direito Civil contemporâneo.** 5º ed. Editora: Saraiva Jur, 2022.

SCHREIBER, Anderson; TARTUCE, Flávio; SIMÃO, José F. et al. **Código Civil Comentado - Doutrina e Jurisprudência.** Grupo GEN, 2021.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das Coisas.** v.4. Grupo GEN, 2022.

TEIXEIRA, Ana Carolina Brochado et al. **Responsabilidade civil e direito de família: O Direito de Danos na Parentalidade e Conjugalidade**. 1º ed. Editora: Foco, 2021.