



Segunda Leitura: Pedestres e ciclistas também são responsáveis

Spacca

Spacca" data-GUID="vladimir_passos_freitas1.jpeg">A análise que aqui se faz não tem por objetivo transferir a responsabilidade dos condutores de veículos, inclusive náuticos, para os pedestres e ciclistas, estes, na maioria das vezes, realmente vítimas e pessoas economicamente mais necessitadas. Sem dúvida, são os motoristas os causadores dos danos patrimoniais e pessoais e, por isso, a jurisprudência obriga-os a indenizar.

No entanto, é estranho que, mesmo em índices absolutamente menores, pedestres e ciclistas não sejam nunca responsabilizados, fato que se evidencia pela ausência de precedentes judiciais. Quais os motivos? Façamos uma análise, sob o foco administrativo e civil.



O Código Brasileiro de Trânsito (CBT) é atualizado e rigoroso. Proíbe, com razão, que se guie falando ao telefone celular, exceder-se na velocidade ou dirigir após tomar um copo de cerveja. Policiais e filmadoras estão sempre a postos para registrar as faltas e não abrem espaço à defesa, obrigando os infratores a pagar multas severas ou a passar uma boa temporada usando, involuntariamente, o transporte coletivo ou se dedicando a caminhadas.

Do ponto de vista da reparação civil, face ao contido nos artigos 186 e 927 do Código Civil, raramente, um dano praticado por um motorista passa imune a um pedido de indenização. Os advogados estão alertas, as vítimas mais conscientes, e, quando não dispõe de recursos, são bem orientadas pelos Defensores Públicos. Condenações a indenizar são rotina nas Varas e Juizados Especiais Cíveis.

Mas, invertendo a ordem natural das coisas, e se a culpa for de um pedestre? Ou de um ciclista?

Do ponto de vista administrativo, o CTB, no artigo 254, veda ao pedestre determinadas condutas, como desobedecer à sinalização de trânsito específica. Por exemplo, atravessar a rua com o sinal vermelho. A infração é considerada leve. Já o artigo 255 considera infração, de natureza média, dirigir bicicleta em passeios, ou seja, parte das calçadas ou das pistas de rolamento destinadas a pedestres e/ou ciclistas, onde a circulação não seja permitida.

Sob a ótica civil, são indenizáveis quaisquer danos causados por pedestres ou ciclistas (artigo 927 do CC), desde que tenham praticado ato ilícito. Mas, a jurisprudência, tão rica em ações causados por automobilistas, não registra julgamentos oriundos de multas administrativas ou de ações indenizatórias por dano causados por culpa de pedestres e ciclistas.



Os julgados em que aparecem pedestres são os resultantes de ações movidas por eles contra motoristas. Nestas hipóteses, como ensina Rui Stoco, “quando se verifica a culpa exclusiva da vítima, *tollitur questio*: incoorre indenização. Incoorre igualmente, se a concorrência de culpas do agente e da vítima chegam a ponto de, compensando-se, anularem totalmente a imputabilidade do dano” (*Tratado de Responsabilidade Civil: doutrina e jurisprudência, 7ª edição, RT, página 185*).

Por exemplo, se a vítima atravessa a rua em local impróprio e inseguro. Como decidiu o Tribunal de Justiça de São Paulo, “impõe-se a improcedência do pedido indenizatório, tendo em vista a culpa exclusiva da vítima no atropelamento, que empreendeu a travessia da via quando havia sinalização de passagem livre para os veículos.” (APL 9185065-71.2007.8.26 SP, relator Vanderci Alves, julgado em 29 de maio de 2012).

Nos acidentes ocorridos em rodovias a jurisprudência mostra-se mais rigorosa, invertendo muitas vezes o ônus da prova. Cita-se, a título de exemplo, o acórdão do TJ-PR em que afirma: “vítima embriagada que intenta atravessar uma avenida/rodovia de intenso movimento, desprezando a faixa de pedestre e uma passarela existente nas proximidades, age com manifesta imprudência, de modo a afastar a culpa do motorista do veículo” (Processo 8754134 PR 875413-, relator Nilson Mizuta, julgado em 26 de abril de 2012).

A jurisprudência revela também a existência de casos de culpa recíproca, ou seja, do atropelador e do atropelado. Nestes casos, a reparação divide-se pela metade. Vejamos duas decisões do TJ-SP:

Indenizatória. Atropelamento. R. sentença de improcedência. Apelo só da autora vencida. Culpa recíproca reconhecida. Danos materiais cortados pela metade, dos comprovados, e danos morais de 10 salários mínimos. Apelação parcialmente provida, com sucumbência recíproca. Embargos declaratórios opostos pela demandada. Arguição de obscuridade e contradição. Embargos rejeitados. (ED 9244961112008826 SP, rel. Campos Petroni, j. 17.7.2012).

INDENIZAÇÃO – Danos morais e materiais – Atropelamento de ciclista em rodovia – Velocidade incompatível com o local – Tráfego de bicicleta, por sua vez, em desacordo com as normas de trânsito – Culpa recíproca reconhecida – Procedência parcial da ação – Recurso provido em parte. (APL 9129851032004826 SP, rel. Souza Lima, j. 28.9.2011).

A pesquisa por acidentes praticados por ciclistas revela a quase inexistência de registros. Uma rara [notícia](#) é a de que no município de Toledo (PR), um menor de 13 anos atropelou uma mulher, causando-lhe lesões corporais de natureza leve. Este fato poderia ensejar ação indenizatória, figurando o pai como responsável civil (artigo 932, inciso I, CC).

Porém, infrações administrativas praticadas por ciclistas são rotineiras. Por exemplo, dirigir contra a mão de direção. No entanto, não se tem notícias de que sejam objeto de lavratura de auto de infração e, menos ainda, que existam precedentes das Câmaras de Direito Público dos Tribunais de Justiça.

Consultas ao site do TJ-RS, sabidamente dos mais produtivos, sob os temas “multa de trânsito aplicada a ciclista” e “multa de trânsito aplicada a ciclista”, revelou a inexistência de precedentes. Aí a prova de



que os dispositivos do CTB são de ineficiência absoluta.

Mas, então, se infrações existem, o que as torna apenas uma norma do “dever ser” e não da realidade? Não há uma resposta, mas várias. A primeira delas é a falta de consciência do dever dos pedestres e ciclistas. A segunda é a ausência de uma política pública por parte das autoridades de trânsito, a fim de tornar a norma efetiva. A terceira é a mais complexa: a lavratura do auto de infração poderia levar o agente do trânsito à desmoralização. É que o autuado, na tensa relação pessoal, poderia não fornecer seus dados, sair andando ou até mesmo reagir com violência.

Seja qual for a situação, o Estado revela-se despreparado para enfrentá-la. E por isso permanece inerte, como se o fato não existisse. Vivemos tempos de responsabilização de tudo e de todos, dos administradores públicos aos profissionais liberais. Se assim é, nada justifica que uma parcela da sociedade permaneça imune à ação do Poder Público, como vem ocorrendo.

Portanto, e encerrando, se a evolução do nosso convívio no trânsito depende de educação, que é o mais importante, e de repressão, via responsabilização administrativa e civil, é chegado o tempo de pedestres e ciclistas também assumirem o seu papel na busca da segurança.

Date Created

05/05/2013