

Tribunal da Relação de Lisboa
Processo nº 4879/19.4T8ALM.L1-6

Relator: EDUARDO PETERSEN SILVA

Sessão: 11 Maio 2023

Número: RL

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: PROCEDENTE

ACIDENTE DE VIAÇÃO

DIREITO DE REGRESSO DA SEGURADORA

EXCESSO DE VELOCIDADE

CONDUÇÃO SOB O EFEITO DE ÁLCOOL

PROVA DO NEXO CAUSAL

Sumário

I - Na acção de regresso interposta por seguradora relativamente às indemnizações que pagou a sinistrados de acidente rodoviário, ilide a presunção legal de imputação do acidente ao condutor que conduzia com taxa de alcoolemia superior à legalmente permitida, o réu que prova que não conseguiu evitar o embate por irregularidade da sinalização de desvio de trânsito que se encontrava colocada na via, agravada pelo não funcionamento da iluminação obrigatória de tal sinalização.

II - Estas condições de sinalização autorizam a que as circunstâncias que se verificavam para lá da faixa de rodagem interrompida por perfis de plástico contornando o desvio de trânsito para a faixa contrária, possam ser também consideradas como imprevisíveis para o réu, a saber, a existência no segmento imediato da faixa interrompida, de peões, não sinalizados com coletes reflectores, a saber a condutora de um veículo que se acidentara pouco antes, e as pessoas amigas que a tinham ido socorrer.

Texto Integral

Acordam os juízes que compõem este colectivo do Tribunal da Relação de Lisboa:

I. Relatório ^[1]

... Companhia de Seguros, S.A., nos autos m.id., intentou a presente acção declarativa sob a forma de processo comum contra E..., nos autos m.id., pedindo a sua condenação a pagar-lhe €138.677,63 acrescidos de juros de mora vencidos e vincendos calculados à taxa legal de 4% ao ano a contar desde a data de citação e até efectivo e integral pagamento.

Alegou, em síntese, que por força do contrato de seguro celebrado com o Réu procedeu ao pagamento das indemnizações decorrentes do acidente de viação do qual o Réu foi o único responsável em virtude de ter conduzido sob influência do álcool.

*

Contestou o R. excepcionando a prescrição e impugnando parcialmente os factos alegados, asseverando que não teve culpa na produção do acidente, nem a mesma tem relação com a condução sob a influência do álcool, antes o acidente ocorreu por deficiência da sinalização de aviso de basculamento de via, colocada a distância inferior à regulamentar, a qual aliás deu causa a despiste anterior do veículo cuja condutora se encontrava depois na faixa de rodagem, junto com amigos que a foram socorrer, e que acabaram a ser atropelados pelo R. Acresce que por força desse despiste, também a sinalização luminosa do basculamento da via se não encontrava no local em que se deveria encontrar. Invoca assim o R. que através destes factos ilide a presunção de causalidade do acidente e suas consequências ao estado de condução sob o efeito do álcool.

*

A A. respondeu à excepção de prescrição, enunciando que só acabou de satisfazer o pagamento das indemnizações aos (a todos os) lesados em data em que ainda faltavam dois anos para se completar a prescrição.

*

Foi dispensada a realização de audiência prévia. Foi fixado o valor da causa em €138.677,63. Procedeu-se à elaboração de despacho saneador, fixou-se o objecto do litígio, e enunciaram-se os factos admitidos por acordo e os temas da prova, do que não foram apresentadas reclamações.

*

Procedeu-se à realização de audiência de discussão e julgamento, em quatro sessões, com gravação da prova nela produzida, sendo seguidamente proferida sentença de cuja parte dispositiva consta:

“Pelo exposto, julga-se parcialmente procedente a presente acção e consequentemente decide-se:

a) condenar o Réu a pagar à Autora a quantia de €67.230,78 (...), acrescida de juros de mora vencidos e vincendos, à taxa legal de 4% ao ano, a contar desde

a data de citação do Réu e até efectivo e integral pagamento;
b) absolver o Réu do restante pedido contra ele deduzido pela Autora;
b) Custas a cargo da Autora e Réu na proporção do decaimento”.

*

Inconformada, a Autora ..., interpôs o presente recurso, formulando, a final, as seguintes conclusões:

- 1) A MM^a Juiz do Tribunal “*a quo*” defendeu que os danos em causa nos presentes autos são autonomizáveis não pela sua natureza ou bem jurídico atingido, mas sim consoante o lesado.
- 2) A autonomização de danos consoante o lesado não tem reflexo normativo ou jurisprudencial;
- 3) No caso dos presentes autos a Apelante por via do mesmo facto viu-se obrigada a suportar danos de diversos lesados.
- 4) O responsável pelo facto gerador da obrigação da Apelante indemnizar os lesados foi apenas um;
- 5) Se fosse defensável e juridicamente sustentável que os danos são autonomizáveis consoante o lesado, a Apelante ver-se-ia obrigada a intentar várias acções de regresso;
- 6) O prazo de prescrição começa a correr, efectuado que esteja, o último pagamento da obrigação;
- 7) O art.º 306º do CC, estatui que o prazo de prescrição só começa a correr quando a indemnização poder ser exigida;
- 8) A indemnização pretendida pela Apelante, no âmbito do Direito de Regresso estatuído no art.º 27º, nº 1, al. c) do DL 291/2007, só é passível de ser exigida, depois de conhecida toda a dimensão dessa mesma indemnização, o que aconteceu apenas, quando se encontraram todos os lesados ressarcidos;
- 9) Todos os danos ressarcidos pela autora correspondem ao mesmo núcleo indemnizatório, designadamente por se tratarem de danos normativamente semelhantes,
- 10) O último pagamento, considerado na sentença “*a quo*”, efetuado a 17 de novembro de 2016, liquidado a título de indemnização global, à lesada AX..., corresponde não só a danos não patrimoniais como patrimoniais;
- 11) O prazo de prescrição do último pagamento, deve aproveitar aos demais pagamentos efetuados, uma vez que, a sua natureza normativa é a mesma de todos os danos considerados como prescritos pela MM^a Juiz do Tribunal “*a quo*”, designadamente os pagamentos constantes no elenco dos factos dados como assentes, como facto R);
- 12) Todos os pagamentos têm a mesma natureza, não sendo normativamente diferenciados, não havendo por isso qualquer fundamento para juridicamente os considerar autónomos;

13) Estando salvaguardada a tempestividade do pedido da Apelante no que ao último pagamento efectuado diz respeito, designadamente a quantia paga a 17.11.2016, conforme facto assente em R) e não se podendo sustentar a sua autonomização relativamente aos demais danos constantes nos factos assentes em R), não se pode aceitar a prescrição de qualquer um destes pagamentos;

14) Com o que, concedendo provimento ao recurso, revogando a decisão do Tribunal “*a quo*” e condenando o Apelado a pagar a indemnização peticionada pela Apelante, ...”.

*

Também inconformado, o Réu E..., veio interpor recurso, formulando a final as seguintes conclusões:

1. Vem o presente recurso de Apelação, interposto da douta sentença *a quo*, que julgou a ação parcialmente procedente, condenando o Réu a pagar à Autora ... a quantia de €67.230,78, acrescida de juros de mora vencidos e vincendos, à taxa legal de 4% ao ano, contados desde a data da citação do Réu até efetivo e integral pagamento.

2. Ação alicerçada no direito de regresso e contrato de seguro de responsabilidade civil do ramo automóvel, peticionando a autora a condenação do recorrente, na quantia de €138.677,63, juros de mora vencidos e vincendos calculados à taxa legal de 4% ao ano a contar desde a data de citação e até efetivo e integral, respeitante às indemnizações que pagou a cinco sinistrados, R..., T..., TR..., A... e AX..., decorrentes do acidente de viação, que considera o Réu único responsável em virtude de ter conduzido sob influência do álcool.

3. Em sede de contestação, o réu (ora recorrente) impugnou e alegou os verdadeiros factos e circunstâncias daquele acidente, para afastar a responsabilidade que lhe estava a ser assacada na produção do acidente, e por via da exceção, invocou a prescrição do direito da recorrida, pedindo a improcedência de todos os pedidos.

4. O recorrente não se conforma com a sentença condenatória proferida pelo Tribunal *a quo*, que considerou verificados os pressupostos da responsabilidade civil subjectiva, e que a produção do acidente é da sua exclusiva responsabilidade, aqui radicando o presente recurso de apelação para o TRL.

5. Entende o recorrente que o Tribunal *a quo*, deveria ter julgado totalmente improcedente a presente ação e não como a julgou, parcialmente improcedente, deveria ter decidindo pela absolvição do Réu (ora recorrente) de todos os pedidos contra si formulados.

6. Nos termos do disposto no artigo 640º e 639º/2 do CPC, impugna a decisão sobre a matéria de facto, concretamente, os factos provados dos artigos L e O e os factos não provados dos artigos 2, 3, 4 e 5, requerendo-se ao Tribunal da

Relação de Lisboa, a modificação da decisão sobre esta matéria de facto, nos termos do artigo 662º n.º 1 do CPC. E ainda, vem o recorrente, impugnar a decisão recorrida, versando o presente recurso sobre matéria de Direito.

7. Impugnação da decisão da matéria de facto:

No artigo L, a M. Juiz *a quo*, dá como provado: L- Momentos antes do sinistro a que alude os presentes autos ocorrer havia ocorrido um outro sinistro que já se encontrava em fase de resolução, estando no local militares da GNR, do comando territorial de Setúbal - Divisão de Trânsito, e estavam ainda fora da faixa de rodagem, várias pessoas, todas elas relacionadas com os intervenientes do sinistro anterior.

Ora, se ocorreu outro acidente, no mesmo dia, na mesma hora, nas mesmas circunstâncias e local, daquele que se julga, impõe-se apreciá-lo, para perceber a dinâmica, similitude dos dois acidentes e as razões da ocorrência, o que a M. Juiz *a quo*, não fez.

8. A prova documental dos dois acidentes são os croquis elaborados naquele dia 04/10/2009 pelos Agentes da GNR: AX, (croqui n.º... 2009), e acidente do recorrente E.. (croqui n.º.../2009), confirmados em julgamento pelos Agentes os elaboraram. Reproduzidos no corpo alegatório para o qual se remete análise. (cfr. documentos 2 e 3 junto com a contestação).

9. Do croqui n.º. .../2009 resulta que a condutora A..., teve o acidente às 3H no dia 04 de Outubro de 2009, na Ponte Vasco da Gama (PVG), no Km 9,8, no sentido Sul/Norte, no mesmo dia e local onde ocorreu o acidente do recorrente. E estava nevoeiro.

10. A... circulava na faixa de rodagem da esquerda (direita e central encerradas), ao chegar basculamento, em vez de virar à esquerda para a faixa de sentido oposto, seguiu em frente, embatendo com a frente do seu veículo automóvel no separador central de betão, immobilizando o veículo após o embate.

11. A..., teve danos no seu automóvel por ter embatido no separador central de betão, e provocou danos em 3 perfis móveis de plástico (ET10), e na lanterna sequência ET9 com baliza de posição ET5.

12. Em julgamento ouvimos a condutora do primeiro acidente, A..., que confirma os croquis, explica o seu acidente, cujo depoimento se encontra gravado no dia 01/02/2022, com início às 14:17:38 e termo às 14:58:24, nas passagens que se assinalam: 00:04:36 a 00:07:24; 00:09:12 -00:09:27; 00:23:09 a 00:23:48; 00:24:52 a 00:24:58; 00:34:00 a 00:35:07. (tudo melhor identificado no corpo alegatório)

13. Esta testemunha (condutora do acidente anterior), confirma que não viu a supressão da faixa de rodagem por onde circulava (esquerda) e a curva à esquerda que desviava o trânsito para a faixa contrária (Norte/Sul). E

confirma o que resulta do croqui, que bateu com a frente do seu veículo nos perfis de plástico móveis de plástico (ET10), na lanterna sequencial (ET9) com baliza de posição (ET5), embatendo no separador central de betão, provocando os danos no seu veículo e que o seu veículo ficou imobilizado no local assinalado em A), conforme resultava das participações .../2009 e .../2009.

14. A M. Juiz *a quo*, refere no artigo L): “... estavam ainda fora da faixa de rodagem, várias pessoas, todas elas relacionadas com os intervenientes do sinistro anterior. Ora, sabemos bem que são essas pessoas: para além da condutora A..., as duas ocupantes do veículo, os dois agentes da GNR AR... e PR..., estavam também a A..., o T..., o R..., e o TR..., todos identificados na prova documental (croquis) e ouvidos em julgamento.

15. Estas quatro últimas pessoas, foram propositadamente ao local do acidente, depois do primeiro acidente ter ocorrido, para acompanhar a amiga/familiar, AX... e/ou das ocupantes do veículo

16. Quando se dá o acidente do recorrente, estas 5 pessoas, incluindo a AX..., estavam no local assinalado em c) do croqui .../2009, aí mesmo foram atropeladas pelo recorrente.

17. A AX... (interveniente no primeiro acidente), assim como A..., T..., R... e TR... (que se deslocaram para “ver” o primeiro acidente e a amiga), encontravam-se todos dentro da faixa de rodagem da esquerda, no sentido Norte/Sul, quando se dá o embate do veículo conduzido pelo recorrente.

18. Os depoimentos destas 4 testemunhas (devidamente identificadas no corpo alegatório) foram importantes para perceber, quem eram, porque se deslocaram à PVG, onde estavam quando foram atropeladas, tudo resulta das passagens das gravações assinaladas, e obviamente dos croquis que confirmaram:

A..., ouvida a 01/02/2022, com início às 14:58:28 e termo às 15:25:41, nas passagens 00:02:57 a 0:03:10; 00:03:37 a 00:03:41; 00:04:27 a 00:05:01; 00:09:47 a 00:10:44

T... ouvido a 01/02/2022. com início às 15:27:09 e termo às 15:55:42, nas passagens 00:00:39 a 00:01:00; 00:05:02 a 00:05:29; 0:07:42 a 00:08:39.

TR... ouvido a 08/02/2022, com início às 09:56:08 e termo às 10:45:56, nas passagens 00:01:42 a 00:02:28; 00:06:59 a 00:08:43; 00:11:11 a 00:11:24; 00:13:50 a 00:14:29; 00:20:59 a 00:21:13.

M... ouvido a 08/03/2022, com início às 10:17:18 e termo às 10:54:06, nas passagens 00:00:02 a 00:00:55; 00:02:13 a 00:04:45; 00:06:05 a 0:06:15; 00:10:25 - 00:11:06; 00:12:40 a 00:12:43 a 00:13:06.

19. Toda a prova produzida permite afirmar que estas 5 pessoas estavam dentro da faixa de rodagem da PVG, sem coletes refletivos e tinham

estacionado o veículo que os transportou no tabuleiro da Ponte.

20. Pelo exposto, requer-se a alteração da matéria de facto, constante neste artigo L, aditando-se a seguinte matéria de facto, com a redação que se apresenta:

L - Momentos antes do sinistro a que alude os presentes autos havia ocorrido outro sinistro, que já se encontrava em fase de resolução, estando no local dois militares da GNR do comando de Setúbal - Divisão de Transito, AR... e PR....

L. 1 - Tal sinistro ocorreu pelas 03 horas, na Ponte Vasco da Gama (PVG) ao Km 9,8, no sentido Sul/Norte, em que condutora do veículo automóvel de matrícula ..., AX..., ao circular na faixa de rodagem da esquerda, não viu a supressão daquela via e a curva à esquerda da mudança de circulação para o sentido oposto da PVG, seguindo em frente e embatendo com a frente do seu veículo no separador central em betão.

L. 2 - A condutora AX... tinha como ocupantes no seu veículo automóvel, AR... e JF....

L. 3 - A condutora AX... foi submetida ao teste de alcoolemia acusando uma TAS negativa de 0.00g/l.

21. Na mesma esteira de raciocínio, requer-se a alteração do artigo O, para a redação seguinte:

O - Após ter embatido nos perfis móveis de plástico e, em acto contínuo, atropelou cinco peões que se encontravam ali, dentro da faixa de rodagem da esquerda.

22. Impugnação da decisão da matéria não provada:

A M. juiz *a quo*, decidiu consignar como não provados os factos 2, 3, 4 e 5, com a qual não se concorda, porque desprezar a sinalização temporária da PVG, Sul/Norte, naquela noite de 04 de Outubro de 2009, é anular o foco principal desta demanda, tão erradamente apreciada e finalizada pelo Tribunal *a quo*.

(apela-se à leitura destes artigos na sentença *a quo*).

23. Em relação consignado em 1 (não provado) "1 - O Réu conduzia com velocidade não superior a 60 km/h, devido à fraca visibilidade das vias de trânsito na Ponte Vasco da Gama", na realidade ninguém conseguiu esclarecer em audiência, se o recorrente circulava a velocidade inferior ou superior a 60km/hora, resta-nos a prova dos croquis ... e ..., donde resulta a sinalização de proibição de exceder os 60 km/hora, por isso, não temos um facto provado na sentença *a quo*, que declare a velocidade de circulação do recorrente, nem que circulava a velocidade superior à permitida.

24. Indo à identificação da sinalização, naquela noite de nevoeiro de 04 de outubro de 2009, com base no "Anexo à nº. .../2009", elaborado pelo Agente

PR..., que ouvido em julgamento a confirmou, constatamos que o recorrente se deparou com esta sinalização (e a condutora AX...) - Apela-se à observação do documento:

“Ao km 14,500, pórtico com o sinal de mensagem variável com a indicação “acidente”, circule com prudência”;

(...)

Ao Km 10.500 e do corte efetivo da via direita;

Ao km 10,200 corte efetivo da via central;

Ao Km 10,050 sinal proibição de exceder 60 km/hora (sinal C12);

Ao km 9,950 sinal de basculamento (ST5 - desvio de trânsito para a faixa contrária);

Ao km 9,900 início do basculamento com cones (ET-6)

Sinal (D1B) sentido obrigatório

ET10 - Perfil móvel de plástico

ET9 - conjunto de lanternas sequenciais com fios, sobre balizas de posição

ET5.

25. Os dois condutores, AX... e recorrente, ao km 9,900 (início do basculamento), não conseguem fazer a mudança de direção e a curva à esquerda, e a circulação para a faixa de rodagem contrária do tabuleiro da PVG.

26. A condutora do primeiro acidente AX..., bate nos perfis móveis de plástico, bate na lanterna sequencial ET0 com baliza de posição ET5, embate com a frente do seu veículo no separador central de betão, ficando imobilizada na faixa de rodagem central, e ao que parece ainda na faixa de rodagem da esquerda (visualização do croqui), tendo em conta a medição aposta no croqui (c) distância entre o local de embate e o veículo 1,71m, d), a largura da via onde os veículos circulavam - 3.50m). (croqui .../2009 veículo assinalado em C) e croqui .../2009 veículo assinado em d).

27. O recorrente segue em frente, na faixa de rodagem da esquerda por onde circulava, bate nos perfis móveis de plástico e atropela 5 pessoas que estavam dentro da faixa de rodagem, a 3 metros dos perfis, e imobiliza a sua viatura a 19 metros do local do embate nos perfis (km 9,8).

28. Se a largura da via é de 3,5m (legendado em d) e i) dos croquis), é simples de concluir que, estes dois condutores se depararam com uma curva apertada de ângulo acentuado, naquela madrugada de nevoeiro (facto provado em G).

29. A sinalização temporária que avisava o recorrente para mudar a circulação para a faixa de rodagem contrária da PVG era: o sinal ST5 que estava ao km 9,950.

Mas se o início do basculamento estava ao km 9,900, o sinal ST5 encontra-se a 50 metros do início do basculamento; os perfis móveis de plástico que tinham

sido recolocados depois do acidente anterior (cfr. legenda j)); E NÃO ESTAVAM os sinais ET9 com baliza de posição ET5, encontravam-se caídos na faixa da direita, após embatidos e projectados pelo veículo da AX... (o croqui .../09 não desmente, nem a legenda em k) do croqui .../2009):

30. Procurou-se demonstrar em julgamento, que o embate na lanterna ET9 e baliza de posição ET5, caídos em k), impossibilitou a iluminação das lanternas que estavam lá para trás, porque funcionavam ligadas entre si por fios, (cfr. doc. 2 no anexo a participação - ET9 - conjunto de lanternas sequenciais com fios, sobre balizas de posição ET5). Contudo, o Tribunal *a quo*, não apreciou, nem deu credibilidade à testemunha TC..., quando este explicava, que a destruição da ET9 com baliza de posição ET5, (caídas no chão em k), estando elas ligadas por fios, comprometem o funcionamento das restantes.

31. Ouvimos os testemunhas que corroboraram participações, mas no que diz respeito à Sinalização existente na PVG, no sentido Sul/Norte, mais fiável e esclarecedora foi de facto, a prova documental (croquis e legendas), elaborados há 13 anos *in loco* aquando dos acidentes, as quais serviram para formar a convicção do Tribunal *a quo* (muito em particular os croquis, como refere o tribunal na sentença), mas também nos servirão para demonstrar os erros em que laborou o Tribunal *a quo*.

32. Pelo interesse dos depoimentos das testemunhas, assinalamos passagens mais relevantes:

AX (...) Agente PR (...) Agente AR... Senhor do reboque AS... AC...
TB... TR... RL... TC...

33. Em síntese:

O sinal ST5 estava a escassos 50 metros do início do basculamento ao km 9,900, manifestamente insuficiente, para o recorrente conseguir tomar consciência do basculamento, efetuar a curva acentuada à esquerda e desviar a condução para o tabuleiro contrário da PVG, além de transmitir mensagem errada aos condutores, e por conseguinte, o recorrente não contava com o basculamento e o desvio imediato a 50 metros.

Os sinais luminosos ET9 e ET5 não haviam sido recolocados, encontrava-se caídos e danificados pelo acidente anterior da AX.... Assim, não existiam dispositivos luminosos a demarcar o desvio de circulação, sendo estes obrigatórios durante a noite, ainda mais com uma visibilidade reduzida devido ao nevoeiro, em clara violação no artigo 93º do Regulamento de Sinalização (DR 22-A/98 de 01 Outubro).

As pessoas estavam dentro da faixa de rodagem da esquerda a escassos 3 metros do basculamento. Contas feitas pelos metros legendados em g) e h), estavam a 3 metros dos perfis, ou seja, a 3 metros do local do basculamento, da curva à esquerda para o tabuleiro contrário da PVG.

34. O recorrente esteve sempre na posse de todas as suas faculdades, tanto assim que fez uma condução prudente, sem problemas até ao km 9.900 da PVG, cumprindo a sinalização temporária com que até ali se deparou. E só não fez o desvio da sua condução para o tabuleiro contrário da Ponte, porque não foi, corretamente, nem atempadamente, informado pela sinalização.

35. A prova evidente que o acidente do recorrente, não foi causado pela influência do álcool, é o acidente anterior da AX..., que ocorreu exatamente nas mesmas circunstâncias, e esta não tinha taxa de álcool.

36. Em relação ao uso dos coletes refletivos, tivemos a oportunidade de perceber em julgamento, que ninguém usava coletes refletivos. O Agente PR..., refere na passagem da gravação 00:17:26 a 00:17:33 que não era obrigatório, procurando justificar o não uso dos coletes por aquelas pessoas. E a testemunha TR..., nas passagens da gravação 00:39:40 a 00:40:17, esclarece que ninguém tinha coletes refletivos.

37. Contrariamente ao que diz o Agente PR..., em 04 de Outubro de 2009, já era legalmente obrigatório o uso de coletes refletivos, nos termos do artigo 88.º do Código da Estrada (obrigatório desde 2005).

38. Estas 5 pessoas tiveram comportamentos negligentes, violadores das regras estradais e do regulamento de trânsito acima descrito. E os Senhores Agentes da GNR podiam e deviam ter impedido que ali estivessem, num local tão perigoso, onde tinha acabado de ocorrer um acidente, mal sinalizado, numa noite de nevoeiro, inclusive, a pé e a escassos 3 passos do basculamento.

39. O Réu não previu, nem lhe era exigível prever, que dentro da faixa de rodagem da esquerda, por onde circulava, na PVG, estivessem pessoas em pé, e muito menos, quando nenhuma sinalização envergavam (coletes) ou alertavam (sinal de pré-sinalização).

40. Em relação à sinalização dos pórticos refira-se que nunca sinalizaram a supressão da faixa de rodagem da esquerda, conforme se colhe do anexo à participação .../2009, supra descrito. Apenas o pórtico 6, ao km 11,900, assinalou com X que as duas vias de trânsito - central e direita -, iram ser cortadas, o que depois se efetivou ao km10,500 e km10,200.

41. Impugnadas e fundamentadas as razões, requer-se que a matéria de facto não provada, em 2, 3, 4 e 5, seja alterada e aditada à matéria de facto provada, ficando a constar do elenco da fundamentação de facto da sentença, os seguintes factos provados:

- O Réu deparou-se com a supressão da faixa de rodagem da esquerda por onde circulava (Sul/Norte), a escassos metros do sinal.
- O Réu não contava com o imediato basculamento do trânsito para o sentido contrário, nem com a curva acentuada para a esquerda que fazia o desvio do

trânsito para sentido contrário (Norte/Sul), ou seja, para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.

- A sinalização luminosa que devia indicar a supressão da via da esquerda por onde o Réu circulava, como a lanterna ET9 com baliza de posição ET5, já não existia no local, porque tinham ficado danificados pelo acidente anterior e não tinham sido repostos.
- O embate do veículo conduzido pelo Réu deveu-se ao facto do sinal ST5 estar a 50 metros do início do basculamento e de não existir outra sinalização do basculamento, o que não permitiu ao Réu, imediatamente, contar com a supressão da via por onde circulava e com a curva acentuada para a esquerda, que desviava o trânsito para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.
- O réu não contava que estivessem 5 pessoas dentro da faixa de rodagem da esquerda por onde circulava, a cerca de 3 metros dos perfis, sendo que estas pessoas não usavam coletes refletivos.
- As 5 pessoas atropeladas foram (...)

42. Noutro conspecto, analisemos a questão da visibilidade uma vez que, o Tribunal *a quo*, refere que era “visível e perceptível a qualquer condutor que circulasse na Ponte Vasco da Gama, no sentido sul-norte, o local onde havia ocorrido o primeiro acidente, e que o recorrente não se apercebeu e não reduziu a velocidade, porque tinha ingerido bebidas alcoólicas.

43. A M. Juiz *a quo*, considerou que existia, “...todo um conjunto circunstâncias que assinalavam o local onde o anterior acidente havia ocorrido e que não podiam passar despercebidas ao Réu”

Ora as “circunstâncias” a se refere a M. Juiz: “Na verdade, o local onde havia ocorrido o primeiro acidente encontrava-se sinalizado pelos rotativos do veículo da GNR que já estava posicionado e parado no local, dos rotativos do reboque, que também já se encontrava no local, e de pelo menos uma ambulância.” (Cfr. sentença *a quo*).

44. Em relação aos exatos locais onde se encontravam o carro da GNR, o reboque e a ambulância, passados 13 anos, não foi possível obter a consensos nas testemunhas ouvidas em julgamento. Nem sequer que lá estivesse a ambulância, no momento do acidente do recorrente. Veja-se: (...)

45. O recorrente não contesta, que no momento do seu acidente, lá estivesse o carro da GNR e o reboque, mas a ambulância não é seguro que lá estivesse.

46. O que se contesta é o local destas viaturas, porque não se conseguiu apurar, uma coisa é certa: na faixa de rodagem da esquerda no sentido Sul/Norte, por onde circulava o recorrente, essas viaturas não estavam estacionadas, estariam para a direita do local do embate ou até mesmo na zona de segurança junto aos rails, que algumas testemunhas afirmaram.

47. E mais: se existia nevoeiro (facto provado em G)), algumas testemunhas

afirmaram até, não se via nada à frente, como é que a M. Juiz, pode concluir, que o local do acidente era visível, e como tal, o réu, deveria ter reduzido a velocidade de modo a imobilizar o veículo com segurança num espaço livre à sua frente.

48. Mesmo partindo do pressuposto que o recorrente na noite de nevoeiro, via as luzes, os rotativos daqueles veículos, pergunta-se: (i) isso faria com que conseguisse mudar a sua circulação para o tabuleiro contrário da PVG? Consideramos que não; (ii) conseguiria reduzir a velocidade de modo a imobilizar o veículo no espaço livre à sua frente? O recorrente travou e imobilizou o seu veículo no espaço à sua frente, infelizmente o espaço à sua frente não estava livre; (iii) impedia que atropelasse as 5 pessoas? Não, porque estas 5 pessoas estavam dentro da faixa de rodagem em cima do tabuleiro da PVG, em local vedado à circulação de peões, sem coletes refletores e a escassos 3 metros do basculamento.

49. A M. Juiz *a quo*, erra na apreciação dos factos respeitantes à sinalização e erra também no raciocínio das tais “circunstâncias” como a visibilidade que atribui aos rotativos dos carros, que no seu entender, impunham que o recorrente tivesse reduzido a velocidade de modo a conseguir parar com segurança num espaço livre à sua frente.

50. A sinalização temporária do trânsito tem regras regulamentares próprias destinadas a prevenir os condutores da existência de obras ou obstáculos ocasionais na via, conforme artigos 77º a 102º, Capítulo V do Regulamento de Sinalização do Trânsito do Decreto Regulamentar nº. 22-A/98 de 01 de outubro.

51. Basta confrontarmos a sinalização existente no local (croquis), com Tomo I, capítulo 13 do Manual de Sinalização Temporária, enviado para os autos pela Lusoponte, verificamos que a sinalização com que o recorrente se deparou naquela noite na PVG, não estava correta, nem não estava completa, vejam-se exemplos que salientamos no corpo alegatório.

52. O Manual de Sinalização Temporária junto aos autos pela Lusoponte, a prova documental e testemunhal, tudo corrobora o que está crismado nesta demanda: que o condutor (ora recorrente) não deu causa ao acidente, não atuou com culpa, e sem a taxa de álcool o mesmo teria ocorrido, como ocorreu minutos antes o acidente da condutora sem taxa de álcool, inclusivamente, com mais sinalização no local.

53. Impugnação da decisão recorrida sobre matéria de Direito - Do errado julgamento da matéria de Direito

A recorrida ... entende que o seu direito de regresso tem enquadramento legal no artigo 27º do DL nº. 291/2007 de 21/08, porque o réu deu causa ao acidente e conduzia com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente

permitida de 0,73 gramas por litro.

54. Entende o Tribunal *a quo*, que o réu circulava com velocidade excessiva dado que não circulava a velocidade que lhe permitiu fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente, violando o artigo 24º/1 do Código da Estrada, e como conduzia sob influência de bebidas alcoólicas, é exclusivamente responsável pela produção do acidente.

55. Como tivemos ensejo de expor no corpo alegatório, a condução do recorrente não deu causa ao acidente, e os factos apurados não permitem concluir como concluiu a M. Juiz *a quo*, que o recorrente poderia ter evitado o embate, quando este se depara com 5 pessoas em plena faixa de rodagem, em cima do tabuleiro da Ponte.

56. Não é previsível para nenhum condutor a existência de pessoas dentro duma faixa de rodagem da Ponte Vasco da Gama. E mesmo admitindo, que numa noite de nevoeiro, eram visíveis as luzes e/ou rotativos nas faixas de rodagem central, ou direita, ou na paragem de segurança (pois não há certeza da localização exata dos carros), continua a não ser previsível para um condutor a existência de pessoas a pé, dentro da faixa de rodagem por onde se circulava na PVG.

57. O acidente em apreço, não se ficou a dever à alteração das faculdades física e psíquica resultantes de álcool no sangue, mas sim, a fatores externos que o causaram, como a má sinalização existente naquele local, designadamente, a sinalização a 50 m do desvio, ausência de sinalização do basculamento, ausência de pré-sinalização de perigo do primeiro acidente, existência de 5 peões na faixa de circulação a 3m dos perfis, sem coletes refletores em violações estatuídas no Código da Estrada.

58. Nem a alteração das faculdades física e psíquica podemos afirmar, uma vez que o recorrente fez uma condução correta até aquele local, passando por obstáculos e cortes das vias.

59. Chegado ao km 9,8 embate nos perfis de plástico, segue em frente, passa entre o veículo da AX... e o separador central em betão, sem colidir com nenhum dos dois, embate nas pessoas e imobiliza a sua viatura, demonstrativo que o recorrente mantinha a atenção e os seus reflexos, que lhe permitiram passar entre os dois sem causar danos materiais.

Ademais, com a diminuição da largura da faixa de rodagem por onde circulava, uma vez que o primeiro veículo sinistrado, ocupava ainda parte da via de circulação, veja-se o croqui do 1.../2009 na alínea C) e D).

60. Das normas legais e da jurisprudência, mormente, da melhor análise da alínea c) do artigo 27º do Decreto Lei 291/2007 de 21 de agosto, resulta que, a recorrida para obter o direito de regresso terá que provar que o condutor deu culposamente causa ao acidente e conduzia com uma taxa de alcoolemia

superior à legalmente permitida, na medida em que o nexo de causalidade, não integra os pressupostos do direito de regresso, bastando a prova da TAS superior à legalmente permitida.

61. Destarte, à luz do normativo aplicável, o direito de regresso da seguradora continua a estar dependente dos seguintes pressupostos: ser o condutor o culpado pela eclosão do acidente, ou seja, que tenha dado causa ao acidente e estar etilizado em medida superior ao legalmente permitido.

62. Não existe qualquer norma legal que consagre uma presunção (legal) de culpa de quem conduza um veículo sob a influência do álcool relativamente aos acidentes em que intervenha, razão pela qual a Autora não estava dispensada do ónus de provar que o acidente em apreço foi causado pelo réu, para efeitos de procedência do seu direito de regresso.

63. E se o normativo introduzido pelo artigo 27º n.º 1 al. c) do DL 292/2007, vem estabelecer uma presunção legal, a realidade é que essa presunção foi sobejamente ilidida pelo recorrente, mediante prova em contrário, nos termos do n.º 2 do artigo 350º do CC.

64. Por último, uma breve análise jurídica à conduta das 5 pessoas atropeladas, que tiveram comportamentos negligentes e violadores do código da estrada.

65. Perfilha-se do entendimento espelhado no acórdão do STJ (1658/14.9 TBVLG.P1.S1), que o direito de regresso, previsto no artigo 27º do citado diploma legal, só pode existir na medida em que o acidente e os consequentes danos sejam imputáveis à falta cometida, no exercício da condução, pelo condutor afectado pela taxa de alcoolemia verificada - não radicando decisivamente em facto culposo da própria vítima ou de terceiro, em termos subsumíveis ao artigo 570 do CC.

66. Por todo o exposto, consideramos que acidente do recorrente que se discute nesta demanda, não preenche os pressupostos da responsabilidade subjectiva por facto ilícito, afastando em absoluto a presunção legal do artigo 27º c) do Decreto-Lei n.º 291/2007 de 21 de Agosto e a culpa do recorrente, que efetivamente, não se verificou.

67. Pelos motivos retro explicitados, deverão proceder os fundamentos deste recurso, revogando-se a sentença a quo, substituindo-se por acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, que proceda totalmente o presente recurso e absolva o recorrente de todos os pedidos contra si deduzidos.

68. No que se milita (no corpo exibimos em pormenor), vejam-se os Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça: n.º. 907/15.0T8PTG.E1.S2, datado de 08/03/2018; n.º.3454/15.7 T8LRS.L1.S1, datado de 19/12/2018; n.º1658/14.9TBVLG.P1.S1, datado de 06/04/2017; n.º. 1880/16.3 T8BJA.E1.S2. e Ac. 248/17.9T8BRG.G1.S2.

69. Consideramos que foram violadas as seguintes normas jurídicas: artigo 27º n.º 1 al. c) do DL 291/2007 de 21 de Agosto, artigos 483º, 487º, 350º/2 do Código Civil, artigos 24º/1, 88º do Código da Estrada, artigos 81º e 93º do Regulamento de Sinalização do Trânsito (Decreto Regulamentar nº 22-A/98 de 01 de Outubro e artigos 77º a 102º, Capítulo V do Regulamento de Sinalização do Trânsito do Decreto Regulamentar nº. 22-A/98 de 01 de outubro e os artigos 1º e 13 da Constituição da República Portuguesa.

Deve o presente Recurso de Apelação ser julgado procedente, por provado, e por via dele, ser REVOGADA a sentença recorrida, e substituída por acórdão que julgue totalmente improcedentes, por não provados, todos os pedidos formulados pela Autora, absolvendo-se o recorrente.

*

Contra-alegou a Autora no recurso do Réu, formulando a final as seguintes conclusões:

A. O Apelante labora em diversos erros, não havendo qualquer censura a ser feita à sentença proferida pelo Tribunal a quo.

B. O Apelante insurge-se contra a Doutra sentença do Tribunal a quo, colocando em causa a matéria de facto assente nos pontos L e O, considerados na sentença.

C. O Apelante pretende no ponto L, aditar factos que dizem respeito ao sinistro anterior ao seu, na perspetiva de comparar os mesmos, não merecendo tal pretensão qualquer acolhimento.

D. Os sinistros ocorrem de formas distintas.

E. O 1.º sinistro ocorreu devido à falta de atenção da condutora, à sinalética, ou seja, à falta de interpretação da sinalização, não tendo relevado as condições de visibilidade.

F. Referiu a testemunha AX..., nas declarações gravadas através do sistema integrado de gravação digital, disponível na aplicação informática em uso no Tribunal, com início às 14:17:38 e termo às 14:58:24, ao minuto 00:05:44 que não viu a sinalização, acrescentando ao minuto 00:05:49 que não reparou na mesma.

G. A testemunha não viu o sinal ST5, ou seja, estivesse ele a que distância estivesse, o sinistro sempre iria ocorrer.

H. Outra circunstância relevante que diferencia os sinistros, assenta no facto de a Sra. AX..., à data do sinistro, possuir habilitação legal para conduzir, há cerca de um ano, estando em regime probatório, o que significa que a sua experiência enquanto condutora era diminuta, quando comparada ao Apelante.

I. A testemunha Sra. AX..., também, referiu precisar de óculos à data do sinistro, o que terá contribuído para a eclosão do sinistro.

J. Por fim, a Sra. AX... mencionou que circulava a 50km/h, sendo que não foi possível apurar a velocidade a que o Apelante circulava para se poder comparar os sinistros.

K. Ficou provado que outros condutores circulavam na Ponte Vasco da Gama, no sentido Montijo/Lisboa sem dificuldade de perceção do basculamento da faixa de rodagem.

L. O Apelante tinha à sua disposição toda uma iluminação que a Sra. AX... não teve, nomeadamente, as luzes da polícia, a sinalizar o local do sinistro, as luzes da ambulância e ainda, as luzes do reboque.

M. As dinâmicas dos sinistros ocorridos têm em comum apenas o dia, e o local, não se vislumbrando a necessidade de aditamento de qualquer outro facto ao ponto L dos factos provados na dita Sentença *a quo*.

N. A dinâmica do sinistro anterior ao do Apelante, não é sequer um tema da prova, tendo a Mm.^a Juiz lhe dado a relevância necessária, relevando, para o efeito, o descrito no ponto L da Sentença *a quo*.

O. A Mm.^a Juiz encontra-se vinculada ao princípio da livre, e crítica, apreciação da prova, sendo certo que as suas conclusões são resultado direto da prova produzida e do contacto com as testemunhas em sede de Audiência de Julgamento, tendo formado a sua convicção nos factos objetivos, claros e, sem dúvida para interpretações duvidosas.

P. O Apelante pretende a alteração do facto provado em O, com a referência a que os peões se encontravam dentro da faixa de rodagem.

Q. Da prova produzida resultou que o Apelante após embater nos perfis móveis de plástico, foi atropelar cinco peões que se encontravam ali, já fora da faixa de rodagem na via da esquerda.

R. “Segundo o Código da Estrada nas definições que apresenta na alínea h) do artigo 1.º: h) «Faixa de rodagem» - parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos”.

S. Naquele dia, a faixa de rodagem estava interdita ao trânsito de veículos, o que é o mesmo que dizer que, naquele local não podiam circular automóveis!

T. Nas declarações gravadas do agente da GNR PR... através do sistema integrado de gravação digital, disponível na aplicação informática em uso no Tribunal, com início às 10:21:17 e termo às 11:39:12, o mesmo referiu ao minuto 00:11:45 que no momento do despiste os peões estavam na zona interdita onde já não se fazia passar o trânsito.

U. Também nas declarações gravadas do agente da GNR AR.... através do sistema integrado de gravação digital, disponível na aplicação informática em uso no Tribunal, com início às 10:46:00 e termo às 11:27:10, ao minuto 00:24:02 que as pessoas se encontravam resguardadas.

V. Não se concede que os peões estivessem dentro da faixa de rodagem uma

vez que a mesma estava interdita ao trânsito.

W. O apuramento da responsabilidade do Apelante na eclosão do sinistro, não depende das circunstâncias que levaram os peões a estarem naquele local àquela hora, sendo irrelevante se os mesmos podiam ter estacionado ou não os seus veículos ali.

X. A existência de coletes refletores ou a falta deles, em nada influenciaria o desfecho do presente sinistro, uma vez que, o Apelante nem sequer conseguiu visualizar a sinalética iluminada, lâmpadas, luzes do veículo policial, da ambulância e do reboque.

Y. Deverão os pontos L e O, dos factos provados na Sentença a quo, manter-se na íntegra, não se impondo qualquer alteração à matéria de facto assente nos mesmos.

Z. O Apelante entende que deveriam ter sido considerados provados, concretamente, os pontos 2, 3, 4 e 5 da Sentença recorrida.

AA. Contudo, o sinistro não ocorre devido ao respeito ou desrespeito pela distância a que deveria estar colocado o sinal ST5, mas sim à falta de atenção do Apelante, resultante da ingestão de bebidas alcoólicas.

BB. Dispõe o artigo 24.º n.º 1 do Código da Estrada que “O condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo à presença de outros utilizadores, em particular os vulneráveis, às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente”.

CC. Atendendo às condições climatéricas daquele dia, circular a 60 km/h seria já uma velocidade excessiva para um condutor desatento, presumindo-se que o Apelante circulava em excesso de velocidade, atento o facto de não ter conseguido imobilizar o veículo antes de embater nos perfis móveis, só se tendo imobilizado a 19 metros do local, sem qualquer registo de marcas de travagem em nenhum dos autos.

DD. O Apelante não era um condutor inexperiente, mas conduzia sob o efeito de álcool, o que justifica a sua distração e desatenção à configuração da via, que não lhe permitiu evitar o sinistro.

EE. A taxa de álcool com que o Recorrente circulava, influenciou-o negativamente, tendo reduzido a sua atenção e comprometido o seu tempo de reação.

FF. Nos depoimentos prestados pelas testemunhas AX, PR, TR e AC foi referido terem visto outros veículos a circular no local do sinistro.

GG. Para estes condutores, a sinalética era igual à que o Recorrente visualizou

naquela noite, tendo todos eles, descrito a curva à esquerda.

HH. A distância a que o sinal ST5 estava colocado, não influenciou a eclosão do sinistro.

II. Não resultou provado que em consequência do embate da Sra. AX..., tivesse deixado de haver iluminação das lâmpadas que acompanhavam os perfis.

JJ. Referiu a testemunha Sr. Militar AR... a partir do minuto 00:14:50 que as lâmpadas trabalhavam individualmente, sendo que, o derrubamento de uma não comprometeria as restantes.

KK. A testemunha Sr. RL..., em declarações gravadas através do sistema integrado de gravação digital, disponível na aplicação informática em uso no Tribunal, com início às 10:17:18 e termo às 10:54:06, referiu a partir do minuto 00:02:20, que viu as lâmpadas acesas.

LL. Também a Sra. AX..., refere a partir do minuto 00:10:13, que a iluminação que havia antes do seu sinistro manteve-se.

MM. Não é possível concluir pela falta de iluminação dos perfis, atentos os depoimentos referidos.

NN. Quando ocorre o sinistro dos presentes autos, os perfis móveis, anteriormente derrubados, já estavam repostos.

OO. Decorre da prova testemunhal que, no momento do 2.º embate seguido de atropelamento, já estavam no local um veículo da GNR, um reboque e uma ambulância todos devidamente identificados.

PP. O veículo da GNR disponha dos “pirilampos” azuis ligados a sinalizar o sinistro, conforme depoimento do Sr. Militar AR..., que referiu a partir do minuto 00:35:28, que enquanto estiverem no local mantêm os rotativos ligados.

QQ. O condutor do reboque Sr. AS..., em declarações gravadas através do sistema integrado de gravação digital, disponível na aplicação informática em uso no Tribunal, com início às 10:01:57 e termo às 10:32:01, referiu, igualmente a partir do minuto 00:08:39 que tinha rotativos, barra sinalizadora, strobes e quatro piscas, também a sinalizar o sinistro.

RR. As testemunhas PR, AC, AX e RL, recordam nos seus depoimentos que a ambulância já estava no local do sinistro antes do acidente do Recorrente.

SS. As testemunhas que se deslocaram ao local, conseguiram facilmente identificar o local do sinistro.

TT. A testemunha Sr. RL menciona que, viu o local do sinistro desde a zona de segurança do sentido Lisboa/Montijo.

UU. Os Srs. Militares, também, visualizaram o sinistro a extensos metros de distância do mesmo, ainda sem todo o aparato que se viria a formar.

VV. Estranha-se como estranhou o Tribunal *a quo*, que perante a iluminação concedida pelas viaturas presentes no local, o Recorrente, circulando a uma

velocidade moderada e adequada às circunstâncias de tempo, não tenha visto os perfis móveis com antecedência suficiente para evitar o embate nos mesmos e conseqüentemente, o embate nos peões que se encontravam fora da faixa de rodagem.

WW. Considera-se que o Recorrente circulava em excesso de velocidade, desatento à configuração da via, e à sinalização que se lhe apresentava, tudo em conseqüência de ter os seus sentidos tolhidos pelo álcool.

XX. O sinistro dos presentes autos não ocorreu em razão da alegada deficiente sinalização temporária, uma vez que, era possível a um condutor prudente e atento evitar o acidente.

YY. O Recorrente não logrou provar que as lanternas sequenciais tenham deixado de emanar luz, mas admitindo tal realidade, sempre teria o Recorrente a iluminação promovida pelos veículos presentes no sinistro e o auxílio dos sinais verticais com faixas refletoras, juntos aos perfis móveis.

ZZ. Não deve ser dado provimento à alteração e aditação à matéria de facto provada, peticionada pelo Recorrente, mantendo-se a matéria de facto não provada nos pontos 2, 3, 4 e 5, como não provada.

AAA. O Recorrente deu causa ao acidente, não tendo demonstrado que o respeito ou desrespeito pela distância a que estava colocado o sinal ST5, ou qualquer outro fator alegado, tenha influenciado o desfecho do sinistro.

BBB. Encontram-se verificados os pressupostos da responsabilidade civil extracontratual, artigo 483.º, n.º 1 do CPC.

CCC. O Recorrente circulava sem a devida atenção, não tendo adequado a velocidade às características de tempo e espaço, indo atropelar cinco peões, provocando diversos danos nos mesmos.

DDD. O Recorrente circulava com uma taxa de álcool superior à legalmente permitida, tendo a mesma influenciado e comprometido o exercício da condução, não lhe permitindo, fazer um correto juízo, adequando a velocidade a que circulava, às características da via.

EEE. O Recorrente foi o único e exclusivo responsável pelo sinistro, não se verificando qualquer causa de exclusão da sua responsabilidade.

FFF. Nos termos do art.º 27.º, n.º 1, al. c), do DL n.º 291/2007, de 21-07, tem a Recorrida direito a ser ressarcida de todas as despesas por si liquidadas em conseqüência do presente sinistro.

GGG. Não merecendo a matéria de facto qualquer reparo, do mesmo modo terá de soçobrar a pretensão do Apelante, no que a aplicação do Direito diz respeito e dessa forma ter-se-á de concluir que o Tribunal “a quo” fez a correcta subsunção dos factos ao direito.

Nestes termos e nos melhores de Direito que Vossas Excelências, doutamente suprirão, deve a Doute Sentença recorrida ser mantida na íntegra (...)."

*

Corridos os vistos legais, cumpre decidir:

II. Direito

Delimitado o objecto do recurso pelas conclusões da alegação - artigo 635.º, n.º 3, 639.º, n.º 1 e 3, com as excepções do artigo 608.º, n.º 2, in fine, ambos do CPC - as questões a decidir são:

- No recurso da Autora - a não verificação da prescrição;
- No recurso do Réu - a impugnação da decisão sobre a matéria de facto e a inexistência de responsabilidade subjectiva do Réu na produção do acidente, designadamente por conduzir com velocidade excessiva e sob o efeito do álcool.

*

III. Matéria de facto

II.1 - Discutida a causa resultaram provados os seguintes factos:

A - A Autora é uma pessoa colectiva, constituída sob o tipo de Sociedade Anónima, com o objecto social de exercício da actividade de seguro e de resseguro, em todos os ramos e operações não vida, com a amplitude consentida por lei; estabelecimento de convenções especiais com outras sociedades congéneres, assunção da sua representação e exercício da sua direcção.

B - Em 31 de Julho de 2008, no exercício da sua actividade, no âmbito do ramo automóvel, a Autora celebrou um contrato de seguro de responsabilidade civil obrigatório com E..., titulado pela apólice n.º ..., tendo, por força desse contrato, sido transferida para a Autora a responsabilidade civil por danos emergentes de viação automóvel do veículo

C - No dia 4 de Outubro de 2009, pelas 03:35 horas, ocorreu um acidente de viação no IP1 - Ponte Vasco da Gama, ao km 9,8, sentido Sul/Norte, no Concelho de Alcochete, Distrito de Setúbal, e no qual foi interveniente o veículo seguro de matrícula

D - O local do acidente, a Ponte Vasco da Gama, configura uma recta, com 3 vias de circulação atento o sentido Sul/Norte.

E - As vias são separadas por traço longitudinal descontínuo.

F - A Ponte Vasco da Gama (PVG) é composta por dois sentidos de trânsito - Norte e Sul-, separados por blocos de betão e nalguns locais por pequenas guardas metálicas, sempre alinhados longitudinalmente e contínuos, que separam fisicamente os sentidos das faixas de rodagem, sendo que, em que cada sentido de trânsito (Norte e Sul), existem três hemi-faixas de rodagem (três vias de circulação), com traçados longitudinais descontínuos.

G - O pavimento estava em bom estado de conservação, uma vez que não apresentava lombas ou depressões, embora se encontrasse húmido devido ao

nevoeiro que se fazia sentir.

H - No dia e hora em que ocorreu o acidente a que aludem os presentes autos a circulação na ponte Vasco da Gama, no sentido Sul/Norte estava condicionada, uma vez que, na manhã do dia 04 de Outubro, iria decorrer um evento desportivo na mesma.

I - Para o efeito, haviam sido encerradas as vias central e direita, no sentido Sul/Norte, por recurso a perfis moveis de plástico, estando tal facto devidamente assinalado, designadamente através de sinalização luminosa colocada em pórticos existente na Ponte Vasco da Gama, assim como sinalização vertical informativa de supressão de via.

J - A circulação do Réu, na Ponte Vasco da Gama, a determinado momento, ficou limitada, exclusivamente, à faixa de rodagem da esquerda, no sentido Sul/Norte.

L - Momentos antes do sinistro a que alude os presentes autos ocorrer havia ocorrido um outro sinistro que já se encontrava em fase de resolução, estando no local militares da GNR, do comando territorial de Setúbal - Divisão de Trânsito, e estavam ainda fora da faixa de rodagem, várias pessoas, todas elas relacionadas com os intervenientes do sinistro anterior.

M - O veículo segurado na Autora e conduzido pelo Réu pela Ponte Vasco da Gama, sentido Sul/Norte, quando ao aproximar-se do km 9,8 da mesma, não se apercebeu atempadamente da sinalização de supressão de via, e bem assim, da própria supressão de via, que obrigava a descrição de uma breve curva.

N - Encontrando-se o Réu, a circular com o seu veículo automóvel na única faixa de rodagem possível - via da esquerda -, no sentido Sul/Norte, manteve a direcção do veículo inalterada, seguindo em frente e indo embater, frontalmente nos perfis móveis de plástico, que ali tinham sido recolocados para encerramento daquela faixa de rodagem (esquerda) e bascular o trânsito para a faixa de sentido contrário, Norte/Sul.

O - Após ter embatido nos perfis moveis de plástico e, em acto contínuo, atropelou cinco peões que se encontravam ali, já fora da faixa de rodagem da esquerda.

P - O Réu ... apresentou uma taxa de alcoolémia de 0,73 gramas por litro.

Q - As vítimas do embate pelo veículo conduzido pelo Réu sofreram vários danos corporais, tais como fracturas e luxações nos membros inferiores, hematomas em diversas partes do corpo e traumatismo craniano.

R - A Autora pagou aos lesados as seguintes quantias:

»» Pagou o valor total de €492,50 entre Outubro de 2009 a Novembro de 2009 pagou a título de despesas com transportes;

»» Da declaração datada de 21 de Agosto de 2018 a Autora pagou a quantia de €2.030,00 a título de serviços de transporte prestados aos sinistrados (...);

»» Pagou o montante total de €1.268,45 entre Outubro de 2009 a Março de 2009 a título de despesas de transporte, despesas de tratamento, roupa e equipamento telefónico;

»» Pagou o montante total de €1.437,00 entre Janeiro de 2010 a Março de 2010 a título de despesas hospitalares com o sinistrado ...;

»» Pagou o montante total de €843,60 entre 01 de Maio de 2010 a 31 de Maio de 2010 a título de adiantamento salarial e de subsídio de alimentação a ... em 2010;

»» Pagou a quantia de €452,16 referente ao período com início na data do acidente e até 08 de Abril de 2010 e 29 de Abril de 2010 a 30 de Abril de 2010 a título de acerto de vencimento (70%) a ... em 2010;

»» A quantia de €436,91 entre 01 de Dezembro de 2009 a 31 de Dezembro de 2009 a título de adiantamento salarial a ... em 2009;

»» A quantia de €104,80 em 2009 a título de subsídio de alimentação de Dezembro de 2009 a ...;

»» A quantia de €1.021,80 entre 04 de Outubro de 2009 a 30 de Novembro de 2009 a título de adiantamento salarial (70%) e de subsídio de alimentação a ...;

»» A quantia de €639,42 em 2010 a título de adiantamento salarial (ITA até 23 de Junho de ITP até 30 de Junho) e de subsídio de alimentação a ...;

»» A quantia de €557,43 em 2010 a título de adiantamento salarial de Março (70%) e de subsídio de alimentação a ...;

»» A quantia de €494,19 em 2010 a título de adiantamento salarial de Fevereiro (70%) e de subsídio de alimentação a ...;

»» A quantia de €5.038,72 em 2010 a título de indemnização por todos os danos patrimoniais, não patrimoniais e/ou despesas resultantes do sinistro em referência a ...;

»» A quantia de €490,96 em 2010 a título de perdas salariais nos períodos de ITA (de 01 de Abril de 2010 a 08 de Abril de 2010 e de 29 de Abril de 2010 a 30 de Abril de 2010) na base de 70% e subsídio de alimentação desses períodos e referente também as despesas entregues (táxi dia 24 de Outubro de 2009, CHLisboa Central, Taxa moderadora, farmácia e transportes para consultas e tratamentos) a ...;

»» A quantia total de €12.311,61 entre 2010 e Fevereiro de 2011 a título de despesas hospitalares com o sinistrado ...;

»» A quantia total de €28.943,32 entre Dezembro de 2009 a Abril de 2012 a título de adiantamentos salariais e subsídios de alimentação e a título de indemnização única e definitiva em consequência do acidente sofrido a ...;

»» A quantia total de €1.089,00 e de €8.142,27 entre Dezembro de 2009 a Setembro de 2010 a título de despesas hospitalares, adiantamentos salariais e

subsídios de alimentação e a título de indemnização única e definitiva em consequência do acidente sofrido a ...;

»» A quantia total de €1.437,00, de €5.793,78 entre Dezembro de 2009 a Junho de 2009 a título de despesas hospitalares, adiantamentos salariais e subsídios de alimentação a ...;

»» A quantia de €60.000,00 a ... a título de indemnização global pelo acidente ocorrido paga a 17 de Novembro de 2016.

*

II.2 - Discutida a causa não resultaram provados os seguintes factos:

1 - O Réu conduzia com velocidade não superior a 60 km/h, devido à fraca visibilidade das vias de trânsito na Ponte Vasco da Gama.

2 - O Réu deparou-se com a supressão da faixa de rodagem da esquerda por onde circulava (Sul/Norte), a escassos metros do sinal.

3 - O Réu não contava com o imediato basculamento do trânsito para o sentido contrário, nem com a curva acentuada para a esquerda que fazia o desvio do trânsito para sentido contrário (Norte/Sul), ou seja, para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.

4 - O embate do veículo conduzido pelo Réu deveu-se ao facto do sinal ST5 estar a 50 metros do início do basculamento, o que não permitiu ao Réu, imediatamente, contar com a supressão da via por onde circulava e com a curva acentuada para a esquerda, que desviava o transito para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.

5 - A sinalização luminosa que devia indicar a supressão da via da esquerda, por onde o Réu circulava, já não existia no local, porque tinha ficado danificada pelo acidente anterior e como tal as lanternas que a constituíam já não emanavam luminosidade.

*

II. 3. - Fundamentação da Decisão sobre a Matéria de Facto:

Ao fixar como provados e não provados os factos acima referidos o Tribunal firmou a sua convicção na análise crítica e conjunta do teor dos documentos juntos aos autos e do teor dos depoimentos prestados pelas testemunhas inquiridas em sede de audiência de julgamento.

Vejamos em concreto.

O Tribunal teve como assente a matéria fáctica constante das alíneas A) a E) porquanto se trata de factos admitidos por acordo das partes (cfr. folhas 256 dos autos).

O Tribunal ao considerar como provada a matéria fáctica constante das alíneas F), G), H), I), J), L), M), N) O), e Q) e como não provados os factos vertidos nos pontos 1, 2, 3, 4 e 5, firmou a sua convicção nos depoimentos prestados pelas testemunhas PR, AX, AC, TB, TR, AR, AS, RL.

Da conjugação destes depoimentos com os documentos juntos aos autos, muito em particular os croquis de ambos os acidentes, ficou o Tribunal convicto que o acidente a que alude os presentes autos se deveu exclusivamente à falta de atenção e falta de cuidado do Réu no exercício da sua condução a qual está intrinsecamente associada ao consumo de bebidas alcoólicas, pois, em nosso entender, só assim se justifica que o Réu não se tenha apercebido atempadamente e com segurança quer do acidente que havia ocorrido, quer da supressão e basculamento de vias no sentido sul-norte na Ponte Vasco da Gama.

Repare-se que antes do sinistro a que aludem os autos, já havia ocorrido um outro acidente. Este primeiro acidente deveu-se ao facto de a condutora não ter reparado na sinalização e como tal ao chegar ao basculamento nas vias (local onde ocorria a supressão da via da esquerda atento o seu sentido de marcha e curva à esquerda para que passasse a circular pela via da esquerda atento o sentido contrário) e ter seguido em frente embatendo nos perfis que efectuavam o corte de via.

Para além de toda a sinalização que se apresentava ao Réu, informando-o da supressão de vias, também existia todo um conjunto de circunstâncias que assinalavam o local onde o anterior acidente havia ocorrido e que não podiam ter passado despercebidas ao Réu, excepto que este conduzisse de modo desatento, conforme ocorreu, atento o consumo de bebidas alcoólicas, e que levaram o Réu a acusar uma taxa de alcoolémia de 0,73 gramas por litro. A ingestão de bebidas alcoólicas não permitiu que o Réu se apercesse do acidente. Na verdade, o local onde havia ocorrido o primeiro acidente encontrava-se sinalizado pelos rotativos do veículo da GNR que já estava posicionado e parado no local, dos rotativos do reboque, que também já se encontrava no local, e de pelo menos uma ambulância.

Toda a sinalização de supressão de vias, bem como o acidente, não obstante o nevoeiro que se fazia sentir, era visível e perceptível a qualquer condutor que circulasse na Ponte Vasco da Gama, sentido sul-norte.

O Réu não se apercebeu, porque não conduzia de forma segura, atenta e adequada, ao que acresce a ingestão de bebidas alcoólicas, de todos estes circunstancialismos, pois só assim se justifica que não tenha reduzido a velocidade do veículo que conduzia de modo a adequá-lo as condições de tempo e lugar que se apresentavam, de modo a conseguir imobilizar o veículo com segurança num espaço livre à sua frente, evitando a ocorrência de embate.

Cumpre ainda fazer uma breve alusão ao depoimento prestado pela testemunha TC. O depoimento desta testemunha não se mostrou credível. Ao invés das restantes testemunhas, esta testemunha disse que quando chegou

ao local do acidente não estavam ligadas quaisquer luzes a sinalizar o local do acidente. Esta testemunha disse que o veículo da autoridade policial - GNR - tinha os rotativos desligados e só depois da testemunha ter alertado para tal facto e para a ausência de sinalização do acidente é que as luzes foram ligadas. Acrescentou ainda que a sinalização indicadora de supressão de via não estava ligada por se encontrar danificada.

O modo como a testemunha depôs mostrou-se, no entender do Tribunal, parcial e pouco esclarecedor.

Tudo visto, dúvidas não existem que o acidente ocorreu do modo espelhado nas alíneas F), G), H), I), J), L), M), N) O), e Q). Os factos vertidos na alínea R) foram considerados como provados atentos os depoimentos prestados pelas testemunhas (...), conjugados com os documentos de folhas 46 a 90 dos autos. As testemunhas vítimas do acidente foram confrontadas com os documentos e confirmaram que os pagamentos lhe foram efectuados, bem como a testemunha A... confirmou o pagamento das restantes despesas. Quanto aos anos de pagamento de tais quantias considerados como provados, o Tribunal ponderou os documentos juntos dado que dos mesmos, na sua esmagadora maioria, consta o carimbo apostado pela Autora com a menção de liquidado e o ano.

A convicção do Tribunal quanto à matéria fáctica vertida na alínea P) firmou-se no documento junto a folhas 154 a 156 verso.

O Tribunal considerou como não provados os factos constantes do ponto 1, uma vez que não foi efectuada prova que o Réu circulava à velocidade aí referida.

Quanto aos factos não provados constantes dos pontos 2 a 5 o Tribunal entendeu que os mesmos não se lograram provar, porquanto o acidente que aqui cuidamos não ocorreu devido ao respeito ou desrespeito pela distância a que deveria estar colocado o sinal ST5, mas sim à falta de atenção e de cuidado do Réu no exercício da sua condução. Mais se refira que, no entender do julgador, não foi efectuada prova credível e suficiente que permita concluir que a sinalização luminosa estava danificada e que, por esse motivo não emitia luz. Foram ainda ponderados e apreciados todos os documentos juntos aos autos.

*

IV. Apreciação

Afigura-se metodologicamente correcto, e aliás necessário, apreciar a questão da impugnação da decisão sobre a matéria de facto em primeiro lugar, e subsequentemente apreciar o restante recurso do Réu, e só depois apreciar o recurso da A., cujo conhecimento poderá ficar prejudicado pela procedência do recurso do Réu.

*

Do recurso do Réu:

1ª questão - da impugnação da decisão sobre a matéria de facto.

Mostram-se cumpridos os ónus de impugnação previstos no artigo 640º do CPC, nada obstando ao conhecimento da questão.

Este tribunal ouviu atentamente toda a produção de prova, mesmo as partes em que a gravação se perdeu por alguns minutos, e que deram origem à repetição, na última sessão, dos depoimentos em que tal houvera ocorrido.

O recorrente - e por facilidade expositiva, visto que há dois recorrentes, vamos passar a trata-los por Réu e Autora - pugna pela reversão da prova das alíneas L e O, nos termos que propõe, e pela prova dos factos 2 a 5 que ficaram não provados. No facto 3 encontramos a pretensão de que se dê como provado que a curva de basculamento era acentuada. Na alínea M dos factos provados, a parte final termina pela descrição duma breve curva. Neste sentido, tem de entender-se que a impugnação do Réu abrange também, para evitar, na procedência, contradições, a parte final da alínea M.

Estamos perante um acidente que ocorreu em 2009, e perante uma acção que só entra em juízo, porque para exercício de direito de regresso contra o condutor do veículo segurado, em 6.7.2019. A primeira sessão de julgamento ocorreu em 1.2.2022. A perspectiva relevante da acção, que se projecta sobre todas as questões a decidir nestes autos (concretamente no recurso), é a do direito de regresso, isto é, traduzido em termos simples e aplicado ao facto originário, o que nos interessa é o acidente em que há atropelamento da condutora dum veículo então recém-acidentado, e de quatro pessoas que a foram (por razões diversas) socorrer/auxiliar/apoiar a meio (por assim dizer) da Ponte Vasco da Gama, e que em face do veículo atropelante se mostram como peões.

A primeira consequência do tempo decorrido é que mais rigorosa, porque então actual, se afigura a prova documental (que inclui os croquis de ambos os acidentes com a sinalização fornecida pela entidade responsável pela ponte e pela colocação da mesma sinalização) do que a prova testemunhal.

Esta, além do tempo decorrido - que não só faz os depoentes não se recordarem como faz intervir nos depoimentos uma quantidade de coisas que vieram a saber depois - tem a natural condicionante do fim visado - a preocupação era socorrer a amiga, a irmã, a ex-mulher, era ver o que tinha acontecido. Esta mesma finalidade intervém no depoimento dos "oficiais" por assim dizer, dos militares da GNR e do condutor do reboque, a preocupação era tomar conta da ocorrência, ver se havia feridos, chamar ambulâncias. Quer isto dizer que todas as testemunhas têm condicionantes nos seus depoimentos. Veja-se claramente AX, que estes anos corridos, atribuiu o não

ter visto o basculamento (sem prejuízo do que já vamos dizer adiante) porque tinha carta há um ano (inicialmente diz que é há quatro e, portanto, já não seria tão inexperiente) e que até precisava de óculos. Está ela a ponderar, *a posteriori*, muito depois do acidente, no caso ela pondera mesmo na audiência de julgamento, as causas possíveis de não ter visto a sinalização (e o facto é que viu, como resulta do seu depoimento espontâneo).

Responder ainda às contra-alegações de recurso sobre a temática do acidente de AX não ser tema de prova: - é, porque ele se integra, segundo a alegação da contestação, como razão comparativa de exclusão da presunção de que o acidente ocorre por causa do álcool. Quer dizer: - tudo o que, em termos de facto, possa interessar ao real e mais completo apuramento dos factos relacionados com o acidente do Réu e as suas causas, é absolutamente relevante para ser apreciado pelo tribunal.

Dizer seguidamente que a apreciação da prova dos factos exige uma rigorosa separação do Direito. Não pode haver pré-conceitos de origem jurídica na apreciação da prova. Nem duplos pré-conceitos dum saber abstracto.

Traduzindo: não pode considerar-se que ocorre excesso de velocidade sempre que um veículo não se consegue imobilizar no espaço livre e visível à sua frente (e a razão não é a que o Réu afirma, de que o espaço à sua frente infelizmente não estava livre, porque esta afirmação apaga o próprio conceito operativo) porque o próprio preceito do Código da Estrada se refere à previsibilidade: há excesso de velocidade quando, considerando as circunstâncias previsíveis, o veículo se não imobiliza no espaço livre à sua frente. Se, porém, num exemplo, a ponte estiver a derrocar e não for visível, porque em subida, que a 50 metros à frente o tabuleiro já se afundou no Tejo, não podemos considerar que o condutor ia em excesso de velocidade porque não conseguiu parar mesmo antes de cair e acabou produzindo a morte por afogamento da pessoa que ia ao seu lado.

Não podemos considerar que a condução de alguém é prejudicada pelo álcool porque fez o teste de álcool e tinha 0,73. Isto não nos serve de primeiro instrumento de trabalho para a apreciação da prova da produção do acidente por culpa do condutor. Mesmo que teoricamente e em abstracto se saiba que o álcool influencia a condução.

Não podemos concluir que não houve travagem porque não há rastros de travagem assinalados no croquis, quando o piso estava húmido ou mesmo molhado e até a condutora que se acidentou anteriormente travou e o carro “deslizou”.

Não podemos concluir que a “sinalização de supressão de vias, bem como o acidente, não obstante o nevoeiro que se fazia sentir, era visível e perceptível a qualquer condutor que circulasse na Ponte Vasco da Gama, sentido sul-

norte” porque não temos densificado o nevoeiro. Quer isto dizer, que o facto “a sinalização era visível não obstante o nevoeiro” tinha de estar provado. Não basta dizer que está nevoeiro, e menos basta dizer que a falta de visão se deve ao álcool.

A interdição de circulação numa faixa de rodagem da auto-estrada/ponte não transforma a correspondente faixa de rodagem em, perde-se o argumento terrorista, zona de piquenique. O que nos interessa são factos e não conceitos de direito, neste caso, perante a alegação de que as pessoas atropeladas não deviam estar ali, não se responde com a interdição do trânsito nem com o conceito de faixa de rodagem, sobretudo quando foi quase unânime que houve avisos (uma testemunha falou mesmo em ordem) da autoridade policial para que as pessoas não estivessem na zona. Porque como é absolutamente claro, se a anterior condutora se acidentou indo em frente, embatendo nos perfis de plástico de contorno do basculamento, a sua reposição não garante qualquer protecção a uma outra situação em que ocorresse a mesma coisa/causa - isto é, que, qualquer que fosse a causa, um veículo não seguisse em frente e não atropelasse cinco pessoas que estão três metros para lá dos perfis de plástico.

Revisitando o acidente.

Temos, no sentido Montijo Lisboa, a supressão das vias (da direita e central) e a circulação pela da esquerda, com indicação de velocidade máxima de 60km/h. Temos sinal de mudança de direcção e cones, sinal de sentido obrigatório, barreiras mediante perfis de plástico que vão iniciando o contorno do basculamento e que se mostram acompanhadas de lanternas sincronizadas sobre balizas. AX... refere que não teve percepção da sinalização, reparou em duas faixas que estavam cortadas mas não que tinha de bascular, e então disse às amigas (a quem antes havia dito para não terem medo porque ia a 50 km/h) “agarrem-se que vamos bater”. Só reparou quando já estava em cima. Estava chuvinha “molha parvos” e recorda-se de ter travado e o carro ter deslizado. A sinalização que consta no verso do auto do seu acidente (e a sinalização, segundo o militar PR..., foi fornecida pela Lusoponte - e também nos ficou absolutamente claro que os militares da GNR não têm relação nenhuma com a sinalização, não são responsáveis pela sua colocação e presumem, porque alvo de protocolos e muito estudo, que estava bem colocada) indica sem qualquer margem para dúvidas (fls 160, auto elaborado por AR...) que o corte das vias se inicia ao km 10.500, e ao km 9,950 existia um sinal de basculamento (ST5 - desvio para a faixa contrária) e que o início do basculamento se dá, com cones, sinal D1B, ET10 perfil móvel de plástico e ET9 conjunto de lanternas sequencias com fios, sobre balizas de posição ET5, ao km 9,900, ou seja, a cinquenta metros do primeiro sinal (ST5) que efectivamente e sem qualquer margem para dúvidas, avisa, pela primeira vez, que o trânsito vai ter de

mudar para a faixa contrária da ponte. Ora, porque é que AX... diz às amigas para não terem medo? Porque só tem carta há um ano? Não o disse assim. Porque vai distraída? Não o disse assim. Porque não tem óculos e porque é míope ou astigmática? A experiência normal das coisas diz que quem vai numa ponte com 11 metros e meio de largo (conjunto das três faixas de rodagem) não tem nenhuma razão para ter medo. Essa razão começa a existir depois da supressão das vias direita e central, e aí, porque AX... vai numa única faixa que tem 3 metros e meio, que lhe será ladeada à esquerda por blocos de betão (separadores) e porque está piso molhado, e porque a velocidade aí indicada é 60 km/h, então sim, faz todo o sentido que diga às amigas para não terem medo porque vai a 50km/h.

Ora, quem diz às amigas para não terem medo, quem nestas circunstâncias assim o diz, não vai distraída. Vai atenta à estrada, tem consciência dos perigos. E não vê o basculamento (a sinalização de basculamento que para ela, não temos dúvida, está com todas as lanternas ligadas) com o devido respeito, não porque vai distraída, mas porque a distância da sinalização de mudança de direcção ao início do basculamento é curta. Quando AX... dá conta (isto é, do obstáculo - perfis de contorno que fazem barreira à faixa esquerda - que deveria estar mais à frente e não logo ali - e adiante veremos o tempo disponível para dar conta) trava, só que está piso molhado e o carro desliza. O que é que muda para o acidente do Réu? Na segunda audição de AS... (reboque) percebemos que ele e o polícia estavam a acabar de recolocar os ditos bidões (perfis móveis de plástico) que o primeiro acidente tinha retirado da sua posição.

Inquestionável (segundo o croquis) é que a última lanterna da sequência de cinco (atento o sentido Montijo Lisboa) não está lá. Está derrubada ao lado direito, segundo a letra k do croquis. Mesmo que, como o tribunal recorrido fez, se possa descredibilizar TC..., por ser amigo do Réu e por afirmar que as luzes do carro da GNR estavam desligadas, não se vê qualquer razão para descredibilizar o seu depoimento quando nos afirma que então não, mas agora sim, trabalha para uma empresa que produz sinalização que a Lusoponte até compra (em se ganhando o concurso) e nos explica como funcionam as lanternas sequenciais. TC... diz que a partir da "*master*" estragada/fundida as outras não funcionam, e não diz que a última, derrubada no chão, era (podendo sê-lo, se pensarmos nela como primeira) a mestra. O que é também inquestionável é que é a Lusoponte que dá a informação à GNR de que as lanternas são (obviamente não *sequências*, como consta no auto, mas) sequenciais, e com fios, o que significa, e vamos buscar TC... ou podíamos convocar qualquer outra forma de bom senso, que há uma fonte de alimentação e sincronização cuja energia passa pelos fios de lanterna a

lanterna.

Portanto, mesmo que a lanterna-mestra fosse a primeira (sentido Montijo Lisboa) a última seguramente deixou de funcionar, não estava a funcionar, quando o Réu se aproxima do início do basculamento (este a descrever em curva, mais ou menos apertada consoante o comprimento da secção de separação das faixas contrárias da ponte que foi retirada - e que naturalmente não se retiram os blocos de cimento, retiram-se as grades metálicas). O não funcionamento da última lanterna retira visibilidade aos perfis de contorno de basculamento. Como é claro, de fls. 156 e 159, a sucessão em linha recta das lanternas assinalada nos croquis de tais folhas, não corresponde à realidade, porque para indicarem um desvio para a esquerda têm de ir estabelecendo, lanterna a lanterna, uma sequência que indique curva. Veja-se por exemplo o documento junto com a contestação, Manual de Sinalização Temporária (Brisa) Anexo I, 2009 (esquemas de sinalização de trânsito elaborados de acordo com o Decreto Regulamentar 22-A/98 de 1.10, alterado pelo Decreto Regulamentar 41/2002 de 20.8, onde se refere os princípios que devem reger a aplicação da sinalização temporária - adaptação, coerência, valorização, leitura e concentração - nos seus desenhos a fls. 169 e seguintes dos autos (cortes de via, situação de emergência, situação de zona de trabalhos fixa). O Réu era um condutor experiente, leia-se, tinha carta há mais anos que AX.... Ao réu era assim exigível mais perícia, que só não a teve porque estava alcoolizado. Não se sabe. E não sabe porque apesar das tentativas de perguntar aos presentes e especialmente à autoridade, se o Réu dava algum sinal de estar alcoolizado, nada se conseguiu assim (excepto uma afirmação de que o Réu, naturalmente perturbado por ter atropelado as pessoas, foi cooperante com as autoridades). E também perguntar a opinião às testemunhas sobre se com a luminosidade do carro da GNR, do reboque e da ambulância, se um condutor experiente não se teria apercebido de que havia ali alguma coisa, nem que fosse uma operação STOP, e se não devia ter então reduzido a velocidade, não nos leva a concluir que se não o fez isso se deve ao álcool, porque há dois problemas:

- o nevoeiro e a refração das luzes nas gotículas, de que falou TC... (no que tem toda a razão);
- a colocação do obstáculo (na faixa de rodagem por onde seguia e onde a velocidade indicada era 60 km/h, leia-se então, o basculamento delineado por perfis de plástico e a distância entre o início da sinalização de mudança de sentido e a efectiva mudança de sentido, basculamento que preparava a utilização das subsequentes três faixas do sentido Montijo Lisboa para a maratona da manhã seguinte).

Ou, quanto a este segundo, e dito de maneira mais simples, como é que, em

auto-estrada, e já a circular apenas pela faixa da esquerda, o condutor sabe se as tais luzes que serão visíveis se colocam à sua frente e são, para si, um obstáculo? Sabe se as tais luzes (mesmo que desfocadas pelo nevoeiro) estiverem à sua frente. Não ficou nada claro, e nenhum sentido faria, que os carros oficiais estivessem na mesma faixa da esquerda, à frente da faixa da esquerda. A ambulância estaria ao lado do perfil metálico da ponte (ao lado direito da ponte) no qual o primeiro T... mandou a sua irmã e a outra ocupante do primeiro carro acidentado se colocarem para serem assistidas apesar de não terem ferimentos exteriores. Quer isto dizer, com o maior respeito, que nem que se tratasse duma operação STOP ou fosse o que fosse que fossem as luzes, elas não determinavam automaticamente uma necessidade do condutor abrandar porque elas não se lhe previam como obstáculo - ele não chocou contra esses carros. E se, não sabendo a que velocidade ia (porém indo AX... a 50km, embateu contra o mesmo obstáculo, e se, sendo certo que o Réu travou - apesar de se tentar estabelecer uma sequência de embate nos perfis, travagem e atropelamento, as diversas testemunhas foram unânimes na audição de travagem) também derrapou (tal como sucede com AX...), deste modo tornando a localização de 19 metros até imobilização irrelevante para perceber a que velocidade ia, o facto é que só atropelou as pessoas que atropelou porque estavam na linha recta de seguimento da faixa da esquerda por onde seguia. Quer isto dizer que, se não estivessem lá as pessoas, o acidente (embate nos perfis) ter-se-ia dado (o réu seguiria em frente quando devia ter virado à esquerda) mas não estaríamos a discutir direito de regresso porque nada haveria a reparar a tais pessoas.

E quer isto dizer que o obstáculo que se colocou ao Réu foi, foram, os perfis plásticos que estavam a acabar de ser recolocados (AS... - segunda audição - puxa pelo braço do guarda, para não serem colhidos) e cuja sinalização de aviso nada tem a ver com as luzes que pudessem estar ali mais ou menos difusas mas laterais, e se tinha iniciado a 50 metros antes. Também porque não há um aviso, em pórtico, da localização quer do acidente quer dos trabalhos em via, na faixa da esquerda. Os avisos em pórtico vêm a ser concretizados, por assim dizer, com o corte da via direita e central, e o trânsito prossegue na faixa esquerda, sem que para quem circule nela e antes do sinal ST5, se possa aperceber que vai ter de mudar para a faixa contrária por alguma razão - acidente ou trabalhos na via que também obstaculize o trânsito pela faixa esquerda.

Existe efectivamente uma diferença entre o acidente de AX... e o do Réu: - o acidente de AX... terá sido localizado pela mensagem em pórtico ao km 14.500 (isto é, praticamente cinco quilómetros e meio antes) sem indicação do seu exacto local (no anexo à participação lê-se "ACIDENTE, CIRCULE COM

PRUDÊNCIA”) nem da sua situação em termos de faixa ou faixas de rodagem, e não foi sinalizado mais próximo do seu exacto local, quer dizer, em termos muito simples, foi aproveitada a sinalização, já incompleta, do basculamento, como se ela fosse a sinalização apropriada ao acidente. E, não nos esqueçamos, para os efeitos desta acção, o acidente “dá-se sobre o acidente (anterior)”. Dirão: “mas o acidente já estava para lá, já estava em zona interdita ao trânsito”, é irrelevante o que se lá passa. Se assim disserem não podem dizer que as luzes do carro da GNR, do reboque e duma ambulância sinalizam/iluminam com suficiência o basculamento, porque o seu propósito não era esse.

Ora, voltando então ao primeiro obstáculo que se depara ao Réu, só precisamos fazer algumas contas. Quanto tempo demora o percurso entre a sinalização de desvio de trânsito para a faixa contrária da ponte, até ao início do basculamento e depois deste até ao embate nos perfis e logo seguidamente nos peões? Entre a sinalização e o início do basculamento são 50 metros. Os croquis não indicam qual era o espaçamento dos cones ET6 nem entre as lanternas que acompanham os perfis, até à efectiva passagem dos veículos para a faixa contrária, e ninguém depôs sobre esta matéria. Todavia, como estamos a circular na única faixa disponível, faixa esquerda, e temos um separador em betão, é claro que os cones e os perfis em plástico não podem descrever um bisel, uma curva ligeira e longa que vá suavemente empurrando os condutores para a faixa seguinte (como se estivéssemos numa simples mudança para outra faixa de rodagem no mesmo sentido) só podendo delinear a curva quando já for possível, por terem sido retirados os elementos de separação entre os sentidos contrários da ponte, que o lado esquerdo dos veículos comece a ocupar a esquerda sem roçar pelos tais elementos de separação. Vem isto a dizer que, independentemente de também não sabermos rigorosamente o comprimento do segmento de material de separação que foi retirado para permitir a báscula, ele não será tão grande assim que possibilite a tal curva suave e conseqüentemente que nos traga uma medida adicional de distância resultante da soma de cones e perfis até à efectiva mudança para a faixa contrária. Assim, podemos com razoabilidade pensar na simples distância entre a sinalização ST5 e o início do basculamento, e se usarmos AX..., condutora anterior, como exemplo, na sua afirmação de que seguia a 50km, perguntamos quanto tempo demorou ela a percorrer essa distância, e a resposta é sensivelmente quatro segundos. E se a velocidade permitida ali, naquela última faixa da esquerda por onde se podia circular, era de 60km/h, está bem de perceber que o tempo de percurso de 50 metros ainda é mais reduzido.

Deste modo, estamos perante uma condição de segundos que se apresentava

aos condutores, para mais durante a noite e com a potencialidade da existência de nevoeiro pois que em Outubro e sobre uma ponte, condição essa que não convoca nenhum crivo de perícia, maior ou menor, dos condutores, enquanto crivo de apreciação da prova. Perceba-se bem que a sinalização de trânsito, temporária ou não, tem de ser lida por qualquer condutor independentemente da sua experiência. Não é possível então concluir que a condutora anterior era inexperiente e que o Réu era experiente, e que só o não foi em concreto porque estava sob o efeito do álcool.

Depois desta visão geral, passemos às pretensões impugnatórias.

Pretende o recorrente que a alínea L - “Momentos antes do sinistro a que alude os presentes autos ocorrer havia ocorrido um outro sinistro que já se encontrava em fase de resolução, estando no local militares da GNR, do comando territorial de Setúbal - Divisão de Trânsito, e estavam ainda fora da faixa de rodagem, várias pessoas, todas elas relacionadas com os intervenientes do sinistro anterior” - passe a ter a seguinte redação:

“L - Momentos antes do sinistro a que alude os presentes autos havia ocorrido outro sinistro, que já se encontrava em fase de resolução, estando no local dois militares da GNR do comando de Setúbal - Divisão de Trânsito, AR... e PR....

L. 1 - Tal sinistro ocorreu pelas 03 horas, na Ponte Vasco da Gama (PVG) ao Km 9,8, no sentido Sul/Norte, em que condutora do veículo automóvel de matrícula ..., AX..., ao circular na faixa de rodagem da esquerda, não viu a supressão daquela via e a curva à esquerda da mudança de circulação para o sentido oposto da PVG, seguindo em frente e embatendo com a frente do seu veículo no separador central em betão.

L. 2 - A condutora AX... tinha como ocupantes no seu veículo automóvel, ARS ... e JF...

L. 3 - A condutora AX... foi submetida ao teste de alcoolemia acusando uma TAS negativa de 0.00g/l”.

Mais pretende o recorrente que a alínea O - “Após ter embatido nos perfis móveis de plástico e, em acto contínuo, atropelou cinco peões que se encontravam ali, já fora da faixa de rodagem da esquerda” - passe a “Após ter embatido nos perfis móveis de plástico e, em acto contínuo, atropelou cinco peões que se encontravam ali, dentro da faixa de rodagem da esquerda”.

Deste modo, a alteração pretendida para O acaba a autonomizar a impugnação também da alínea L, na medida em que se refere à existência das pessoas fora da faixa de rodagem.

Ora, é pacífico que “L - Momentos antes do sinistro a que alude os presentes autos havia ocorrido outro sinistro, que já se encontrava em fase de resolução, estando no local dois militares da GNR do comando de Setúbal - Divisão de

Trânsito”, sendo indiferentes os seus nomes. A proposta de redação da nova alínea L aceita a matéria provada na anterior alínea L, esclarecendo a duração dos momentos antes em L1. Mas sendo assim, é mais correcto eliminar a palavra inicial “Momentos”.

De acordo com a participação que constitui fls. 157 e seguintes, participação nº .../2009, o acidente em que é condutora do veículo ..., AX..., ocorre no dia 4.10.2009 às 3 horas, no IP1 Km 9,8, sentido Sul Norte, e a sua descrição, no auto - e cabe dizer que não ficou clara a autoria da descrição, porquanto PR... (ainda que o participante no caso seja AR..., mas manifestamente mais afastado, até porque aposentado há vários anos) não se recorda da data em que passou a ser prática comum que as descrições dos acidentes se fizessem por declarações dos condutores - é a seguinte: “O veículo circulava no IP1 Ponte Vasco da Gama, no sentido Sul/Norte, pela via de trânsito da esquerda, dado que as vias mais à direita se encontravam encerradas. Ao chegar junto do bascolamento ^[2] a condutora distraiu-se, em vez de virar à esquerda para a faixa de sentido oposto, foi em frente, indo embater com a frente do veículo no separador central em betão, immobilizando-se após o embate. Do despiste resultaram danos materiais para o veículo, para a Gestiponte e ferimentos leves na condutora e ocupantes”. Em consonância, há como vestígios “Vidros partidos e sinalização danificada, na faixa de rodagem”, e lemos na descrição dos danos para a Gestiponte “3 perfil móvel de plástico (ET10), lanterna sequência ET9 com baliza de posição ET5”. Também se lê no mesmo auto que as características do local são “Curva” e o Estado do Tempo é “Nevoeiro”. E ainda que a condutora fez teste de alcoolemia e acusou uma TAS negativa de 0,00g/l.

Resulta então que AX... não tinha a certeza se havia nevoeiro, e afinal, mesmo à hora do seu acidente, havia nevoeiro. Resulta que AX... não embateu apenas no separador central em betão mas também nos perfis de plástico. Resulta que AX... “não ver” se resolve em “não ver a tempo de evitar o embate” e relativamente à distração ela é desmentida pelo aviso que faz às duas outras ocupantes do veículo, segundo o seu depoimento, que nesta parte é tão comum, segundo as regras de experiência normal de quem conduz, que é inteiramente credível. Resulta ainda claríssimo que a última (no sentido de marcha de AX...) lanterna (e baliza correspondente) foi danificada.

Então relativamente à proposta redação de L. 1, é absolutamente correcto que o sinistro anterior ao do Réu “ocorreu pelas 03 horas, na Ponte Vasco da Gama (PVG) ao Km 9,8, no sentido Sul/Norte, sendo condutora do veículo automóvel de matrícula ..., AX...” e mais correcto se nos afigura que a descrição subsequente é “a qual, ao circular na faixa de rodagem da esquerda, em vez de curvar à esquerda, mudando para o sentido oposto ao qual circulava,

seguiu em frente, por só ter visto a supressão da sua faixa e a mudança para o sentido oposto em momento em que já não lhe foi possível, mesmo travando, evitar o embate, que ocorreu no separador central em betão e em três perfis de plástico.

São indiferentes os nomes das ocupantes do veículo conduzido por AX..., sendo correcto que “L. 2 - no veículo conduzido por AX... seguiam duas passageiras”.

Corresponde inteiramente à verdade e tem interesse para a decisão da causa, ao menos segundo a perspectiva em que o Réu a coloca, saber que “L. 3 - A condutora AX... foi submetida ao teste de alcoolemia acusando uma TAS negativa de 0.00g/l”.

Relativamente à alínea O, considerando que faixa de rodagem é um conceito jurídico, o que nos interessa é que o veículo conduzido pelo Réu “Após ter embatido nos perfis móveis de plástico” que se apresentavam na faixa de rodagem da esquerda, e, em acto contínuo, atropelou cinco peões que se encontravam à frente dos referidos perfis móveis em plástico.

Altera-se assim a redacção das alíneas L e O dos factos provados para:

“L - Antes do sinistro a que aludem os presentes autos havia ocorrido outro sinistro, que já se encontrava em fase de resolução, estando no local dois militares da GNR do comando de Setúbal - Divisão de Trânsito”.

L. 1 - Tal primeiro sinistro ocorreu pelas 03 horas, na Ponte Vasco da Gama ao Km 9,8, no sentido Sul/Norte, sendo condutora do veículo automóvel de matrícula ..., AX..., a qual, ao circular na faixa de rodagem da esquerda, em vez de curvar à esquerda, mudando para o sentido oposto ao qual circulava, seguiu em frente, por só ter visto a supressão da sua faixa e a mudança para o sentido oposto da Ponte Vasco da Gama em momento em que já não lhe foi possível, mesmo travando, evitar o embate, que ocorreu no separador central em betão e em três perfis de plástico.

L. 2 - No veículo conduzido por AX... seguiam duas passageiras.

L. 3 - A condutora AX... foi submetida ao teste de alcoolemia acusando uma TAS negativa de 0.00g/l”.

O - Após o veículo conduzido pelo Réu ter embatido nos perfis móveis em plástico que se apresentavam na faixa de rodagem da esquerda, e, em acto contínuo, atropelou cinco peões que se encontravam à frente dos referidos perfis móveis em plástico.

Passemos à matéria de facto não provada que o Réu pretende passe a provada.

“2 - O Réu deparou-se com a supressão da faixa de rodagem da esquerda por onde circulava (Sul/Norte), a escassos metros do sinal.

3 - O Réu não contava com o imediato basculamento do trânsito para o sentido

contrário, nem com a curva acentuada para a esquerda que fazia o desvio do trânsito para sentido contrário (Norte/Sul), ou seja, para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.

4 - O embate do veículo conduzido pelo Réu deveu-se ao facto do sinal ST5 estar a 50 metros do início do basculamento, o que não permitiu ao Réu, imediatamente, contar com a supressão da via por onde circulava e com a curva acentuada para a esquerda, que desviava o transito para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.

5 - A sinalização luminosa que devia indicar a supressão da via da esquerda, por onde o Réu circulava, já não existia no local, porque tinha ficado danificada pelo acidente anterior e como tal as lanternas que a constituíam já não emanavam luminosidade”.

O Réu propõe que ao invés se dê como provado que:

“O Réu deparou-se com a supressão da faixa de rodagem da esquerda por onde circulava (Sul/Norte), a escassos metros do sinal.

O Réu não contava com o imediato basculamento do trânsito para o sentido contrário, nem com a curva acentuada para a esquerda que fazia o desvio do trânsito para sentido contrário (Norte/Sul), ou seja, para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.

A sinalização luminosa que devia indicar a supressão da via da esquerda por onde o Réu circulava, como a lanterna ET9 com baliza de posição ET5, já não existia no local, porque tinham ficado danificados pelo acidente anterior e não tinham sido repostos.

O embate do veículo conduzido pelo Réu deveu-se ao facto do sinal ST5 estar a 50 metros do início do basculamento e de não existir outra sinalização do basculamento, o que não permitiu ao Réu, imediatamente, contar com a supressão da via por onde circulava e com a curva acentuada para a esquerda, que desviava o trânsito para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama.

O réu não contava que estivessem 5 pessoas dentro da faixa de rodagem da esquerda por onde circulava, a cerca de 3 metros dos perfis, sendo que estas pessoas não usavam coletes refletos.

As 5 pessoas atropeladas foram (...)”.

Voltamos a dizer que não nos interessa, em termos de decisão de facto que depois possa ter implicações jurídicas (coisa diversa é saber quem são os atropelados para perceber quem são as testemunhas que depuseram) consignar os nomes dos atropelados.

A escassos metros, não contava e curva acentuada ou curva breve, e o embate deveu-se, tudo isto é “nada”, isto é, não é matéria que se possa levar ao elenco de factos provados. Sobretudo quando sabemos, ao menos em parte, os metros reais, sabemos quais são as circunstâncias da via e sabemos quais as

circunstâncias do acidente.

Sobre curva acentuada e breve curva, esta descrita na al. M dos factos provados, não temos, aliás porque os croquis não são rigorosos, no desenho, em termos de escala, e porque a abertura (do separador central) pela qual a curva (a passagem para a faixa oposta da Ponte Vasco da Gama) não foi medida, não temos, dizíamos, como saber se a curva é acentuada ou breve, isto é, se ela se apresentava ao condutor como obrigando-o a descrever com a sua viatura um ângulo recto ou obtuso. Consequentemente não se vai dar como provada a referência à curva acentuada mas vai-se eliminar a referência à breve curva constante da alínea M.

Altera-se assim a redacção da alínea M para “O veículo segurado na Autora e conduzido pelo Réu pela Ponte Vasco da Gama, sentido Sul/Norte, quando ao aproximar-se do km 9,8 da mesma, não se apercebeu atempadamente da sinalização de supressão de via, e bem assim, da própria supressão de via, que obrigava a descrição de uma curva”.

Relativamente ao facto não provado 2 e à sua proposta de passagem a provado, temos que o sinal ST5 (desvio de trânsito para a faixa contrária) está a 50 metros do efectivo desvio do trânsito. Onde, aquilo que se apresentou à frente do A., foi o início do basculamento 50 metros depois do respectivo sinal de indicação.

O facto é relevante, está provado pelos anexos às participações (identicamente para Réu e AX... - fls. 157 e fls 160) que consignam informação que foi fornecida na altura pela empresa de gestão da Ponte Vasco da Gama, e procede assim a alteração pretendida.

Elimina-se o facto não provado 2 e adita-se aos factos provados que:

“O início do basculamento, do trânsito da faixa de rodagem esquerda do sentido Sul Norte, para a faixa contrária, apresentou-se ao Réu a 50 metros do seu respectivo sinal indicador (Sinal ST5)”.

Que o “Réu não contava com o imediato basculamento do trânsito para o sentido contrário, nem com a curva acentuada para a esquerda que fazia o desvio do trânsito para sentido contrário (Norte/Sul), ou seja, para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama” é (salvo a questão da característica da curva de que já falámos) uma decorrência evidente da colocação do sinal ST5. Na realidade, sem poderes adivinhatórios, e perante a sinalização que a empresa de gestão da Ponte forneceu, não se encontra sequer antecipadamente (à colocação do sinal ST5 a 50 metros do início do basculamento) aviso em pórtico de que a faixa da esquerda também vai ser suprimida ou de que é nela que aconteceu o acidente ou que estão a decorrer trabalhos em via.

Todavia, o carácter conclusivo da redacção proposta exige que se consignem

como provados os factos dos quais tal conclusão pode retirar-se.

Assim, elimina-se o facto não provado nº 3 e adita-se aos factos provados que:

A sinalização que se apresentava em 4.10.2009 perto das 3h35m, para os condutores que circulassem pela Ponte Vasco da Gama no sentido Sul/Norte era a seguinte:

“Km 14,500, pórtico com sinal de mensagem variável com a indicação “Acidente. Circule com prudência”;

Km 13,800 Pórtico 7 com velocidade máxima permitida de 80 km/h nas três vias de trânsito existentes;

Km 11,800, Pórtico 6, com as duas vias de trânsito central e direita cortadas, assinaladas com um (X) com indicação de velocidade máxima permitida de 60km/h na via esquerda.

Km 10,900, sinal (A23) trabalhos na via.

Km 10,800 ET-6 cones;

Km 10.700 supressão de via de trânsito (sinal ST2);

Km 10,600 Proibição de ultrapassagem a pesados (sinal C 14B);

Km 10,500 corte efetivo da via direita;

Km 10,200 corte efetivo da via central;

Km 10,050 sinal proibição de exceder 60 km/hora (sinal C12);

Km 9,950 sinal de basculamento (ST5 - desvio de trânsito para a faixa contrária);

Km 9,900 início do basculamento com cones (ET-6). Sinal (D1B) sentido obrigatório. ET10- Perfil móvel de plástico. ET9 - conjunto de lanternas sequenciais com fios, sobre balizas de posição ET5”.

Relativamente ao facto não provado 4, o Réu, semi-consciente do carácter conclusivo, avança redacção em que aponta como factos causais a sinalização que já aditámos, e ainda o não funcionamento das lanternas sequenciais.

Como assim, *“4 - O embate do veículo conduzido pelo Réu deveu-se ao facto do sinal ST5 estar a 50 metros do inicio do basculamento, o que não permitiu ao Réu, imediatamente, contar com a supressão da via por onde circulava e com a curva acentuada para a esquerda, que desviava o transito para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama”* vem substituído, na proposta de

passagem ao rol dos provados por “A sinalização luminosa que devia indicar a supressão da via da esquerda por onde o Réu circulava, como a lanterna ET9 com baliza de posição ET5, já não existia no local, porque tinham ficado danificados pelo acidente anterior e não tinham sido repostos” (o que impugna o facto não provado nº 5) e por “O embate do veículo conduzido pelo Réu deveu-se ao facto do sinal ST5 estar a 50 metros do inicio do basculamento e de não existir outra sinalização do basculamento, o que não permitiu ao Réu, imediatamente, contar com a supressão da via por onde circulava e com a

curva acentuada para a esquerda, que desviava o trânsito para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama”.

Ora, com o devido respeito, precisamos apenas passar a provado, tal como já fizemos com a sinalização, a questão da lanterna ET9. E tal como já mencionámos anteriormente, TC pode ser credibilizado ao menos na sua condição de trabalhador de empresa que faz este tipo de sinalização. Se em k) do croquis está evidente que a última lanterna que se apresentava antes do basculamento está caída para a direita, se na participação relativa ao acidente de AX... claro é que a lanterna está danificada, claro é - nem que a alimentação não fosse por fios, e era-o - que a última lanterna que se apresentava a quem circulasse no sentido Sul Norte antes do basculamento não estava lá, no sítio em que devia estar, havia sido projectada (e ao ser projectada o fio existente ter-se-ia desligado seguramente) e portanto não estava a funcionar. E as demais?

Não nos serve o depoimento de AX..., foi o acidente dela que causou a alteração da sinalização. PR... não nos ajuda, segundo ele as luzes (restantes) estariam a funcionar, mas não tem segurança, e nada sabe sobre o modo como as luzes funcionam. Estamos, com o devido respeito e apreço, perante militares da GNR que depõem sobre acidentes ocorridos há inúmeros anos e que na sua vida profissional lidam com milhares e milhares de acidentes. AC... sabe dizer que estava muito nevoeiro, não se via quase nada, e que chegou, em socorro de AX..., deixando o carro do lado Norte Sul e atravessando a pé, pelo que não terá mesmo visto as luzes (lanternas ET9). TB... volta a falar de muito nevoeiro, e que o basculamento estava mal sinalizado, que aparentemente foi dar a volta e entrou na zona interdita para perto da ambulância junto ao *rail* (lado direito do sentido Sul Norte) por uma abertura que os polícias lhe fizeram para o deixar passar, e sobre luzes nada nos diz, dizendo todavia que ouviu vários carros a travar mesmo em cima e que a polícia os mandou sair da zona onde estavam. Estes vários carros a travar podem indiciar, além da distância até ao basculamento, que a sinalização não estaria a funcionar. Seguiu-se TR..., que não se recorda onde deixou o carro (vinha com a testemunha TB...), se atravessou a ponte a pé, afirmou que não havia luzes e só depois é que veio a afirmar que não se recordava se havia luzes, e que soube afirmar com inteira segurança que ouviu travagem antes de ser atropelado e que o guarda já os tinha avisado para sair da zona onde acabou a ser atropelado, porque era perigoso, porque podia vir mais algum carro cujo condutor seguisse em frente. Depôs ainda AR..., militar aposentado, que em bom rigor não se recordava de nada e sobre luzes nada disse a não ser que presumia que continuariam a funcionar e que não estavam ligadas por cabos. Seguiu-se AS... que nada sabia de luzes (lanternas ET9) - a sua

preocupação era ver se havia feridos – e seguiu-se TC... relativamente ao qual já nos referimos, e finalmente RT..., que afirmou que salvo erro havia luz, não podendo precisar que tipo de luz ou a que distância, não sabendo precisar se os perfis estavam iluminados, e afirmando que o carro de polícia tinha as luzes ligadas.

Quer isto dizer que ninguém contraria TC.... A fonte da sua descredibilização conforme resulta da motivação do tribunal recorrido, está na afirmação de que o carro da GNR não estava com as luzes ligadas, quando RT... diz o contrário e quando AR..., que nada sabe, afirma, por teoria, em teoria, que as luzes do carro da GNR tinham de estar ligadas. TC... chega ao local quando os feridos do atropelamento já tinham sido levados em ambulância, só estava lá a ambulância dos bombeiros, com um bombeiro a assistir (acompanhar) o Réu no seu estado de nervos (que inclui a reconhecida agressão que TR... assume que fez, tendo partido o dedo a bater com a mão no carro do Réu). O acidente do Réu dá-se às 3h35, não se sabe exactamente a que horas ele telefona ao amigo TC... e este diz que demorou 20 minutos a chegar. Onde, nada garante que RT... ainda estivesse no local quando TC... chegou e por isso não é nada seguro que haja contradição nos seus depoimentos. E em todo o caso, sobre a questão das lanternas ET9, não há um mínimo de prova contrária à afirmação de TC... de que quando chegou ao local, as lanternas não funcionavam. Ora, ou temos uma razão outra (a contradição com RT... e AR... sobre os pirilampos azuis do carro da GNR) para descredibilizar TC..., ou não temos. O tribunal recorrido não descredibilizou TC... por ser amigo do Réu, ou por lhe parecer improvável que o Réu tivesse estado a jantar em casa dele na noite do acidente, nem apontou qualquer outra razão de descrédito, nem ela foi produzida em julgamento.

Não se vê assim razão para descredibilizar a testemunha TC..., na sua descrição do que viu quando chegou ao local, no que concretamente se refere às lanternas (ao conjunto de cinco lanternas sequenciais ET9).

Deste modo, parece-nos seguro eliminar os factos não provados nº 4 e 5 e substituí-los pelo aditamento aos factos provados do seguinte facto:

“A sinalização luminosa de indicação da supressão da via da esquerda por onde o Réu circulava, por meio de lanternas ET9 com balizas de posição ET5, não se lhe apresentava a funcionar”.

A subsequente proposta “O embate do veículo conduzido pelo Réu deveu-se ao facto do sinal ST5 estar a 50 metros do início do basculamento e de não existir outra sinalização do basculamento, o que não permitiu ao Réu, imediatamente, contar com a supressão da via por onde circulava e com a curva acentuada para a esquerda, que desviava o trânsito para o tabuleiro contrário da Ponte Vasco da Gama” é conclusiva e a não existência de outra sinalização relativa

ao basculamento resulta do aditamento que fizemos a toda a sinalização que existia.

Relativamente à pretensão de aditamento de que “O réu não contava que estivessem 5 pessoas dentro da faixa de rodagem da esquerda por onde circulava, a cerca de 3 metros dos perfis, sendo que estas pessoas não usavam coletes refletivos” - retirando a parte conclusiva, o interesse factual reside na localização dos peões que foram atropelados e no facto de não usarem coletes refletivos.

Sobre a localização deles a alteração da alínea O que acima fizemos já nos ajuda mas a verdade é que não nos dá a distância correcta. Ora, segundo PR..., analisando os croquis, os peões estavam a 3 metros dos perfis plásticos. O mesmo PR... não sabe se na altura já era preciso usar coletes refletivos e TR... afirma que ninguém usava coletes.

Podemos assim aditar aos factos provados, e aditamos, que:

“A distância a que os peões se encontravam dos perfis de plástico, no seguimento da faixa de rodagem esquerda no sentido Sul Norte, conforme posicionamento descrito na alínea O) dos factos provados, era de 3 metros”.

Mais aditamos aos factos provados que:

“Os peões atropelados não usavam coletes refletivos”.

Mostra-se concluída a apreciação da impugnação da decisão sobre a matéria de facto.

Em consequência dela, alterou-se a redacção das alíneas L, M e O dos factos provados para:

L - Antes do sinistro a que aludem os presentes autos havia ocorrido outro sinistro, que já se encontrava em fase de resolução, estando no local dois militares da GNR do comando de Setúbal - Divisão de Trânsito”.

L. 1 - Tal primeiro sinistro ocorreu pelas 03 horas, na Ponte Vasco da Gama ao Km 9,8, no sentido Sul/Norte, sendo condutora do veículo automóvel de matrícula ..., AX..., a qual, ao circular na faixa de rodagem da esquerda, em vez de curvar à esquerda, mudando para o sentido oposto ao qual circulava, seguiu em frente, por só ter visto a supressão da sua faixa e a mudança para o sentido oposto da Ponte Vasco da Gama em momento em que já não lhe foi possível, mesmo travando, evitar o embate, que ocorreu no separador central em betão e em três perfis de plástico.

L. 2 - No veículo conduzido por AX... seguiam duas passageiras.

L. 3 - A condutora AX... foi submetida ao teste de alcoolemia acusando uma TAS negativa de 0.00g/l”.

M - O veículo segurado na Autora e conduzido pelo Réu pela Ponte Vasco da Gama, sentido Sul/Norte, quando ao aproximar-se do km 9,8 da mesma, não se apercebeu atempadamente da sinalização de supressão de via, e bem assim,

da própria supressão de via, que obrigava a descrição de uma curva.

O - Após o veículo conduzido pelo Réu ter embatido nos perfis móveis em plástico que se apresentavam na faixa de rodagem da esquerda, e, em acto contínuo, atropelou cinco peões que se encontravam à frente dos referidos perfis móveis em plástico.

Em consequência dela, eliminam-se os factos não provados sob os nº 2, 3, 4 e 5, aditando-se aos factos provados que:

“O início do basculamento, do trânsito da faixa de rodagem esquerda do sentido Sul Norte, para a faixa contrária, apresentou-se ao Réu a 50 metros do seu respectivo sinal indicador (Sinal ST5)”.

“A sinalização que se apresentava em 4.10.2009 perto das 3h35m, para os condutores que circulassem pela Ponte Vasco da Gama no sentido Sul/Norte era a seguinte:

Km 14,500, pórtico com sinal de mensagem variável com a indicação

“Acidente. Circule com prudência”;

Km 13,800 Pórtico 7 com velocidade máxima permitida de 80 km/h nas três vias de trânsito existentes;

Km 11,800, Pórtico 6, com as duas vias de trânsito central e direita cortadas, assinaladas com um (X) com indicação de velocidade máxima permitida de 60km/h na via esquerda.

Km 10,900, sinal (A23) trabalhos na via.

Km 10,800 ET-6 cones;

Km 10.700 supressão de via de trânsito (sinal ST2);

Km 10,600 Proibição de ultrapassagem a pesados (sinal C 14B);

Km 10,500 corte efetivo da via direita;

Km 10,200 corte efetivo da via central;

Km 10,050 sinal proibição de exceder 60 km/hora (sinal C12);

Km 9,950 sinal de basculamento (ST5 - desvio de trânsito para a faixa contrária);

Km 9,900 início do basculamento com cones (ET-6). Sinal (D1B) sentido obrigatório. ET10- Perfil móvel de plástico. ET9 - conjunto de lanternas sequenciais com fios, sobre balizas de posição ET5”.

“A sinalização luminosa de indicação da supressão da via da esquerda por onde o Réu circulava, por meio de lanternas ET9 com balizas de posição ET5, não se lhe apresentava a funcionar”.

“A distância a que os peões se encontravam dos perfis de plástico, no seguimento da faixa de rodagem esquerda no sentido Sul Norte, conforme posicionamento descrito na alínea O) dos factos provados, era de 3 metros”.

“Os peões atropelados não usavam coletes reflectores”.

*

Da inexistência do direito de regresso e da absolvição integral do Réu, por inexistência de responsabilidade subjectiva do mesmo:

É sabido que a questão do direito de regresso da seguradora em casos como o presente tem sido alvo de intensa polémica jurisprudencial.

O ora relator e o ora primeiro adjunto subscreveram em 26.1.2023 o acórdão proferido no 8289/20.2T8SNT.L1-6 (Rel. Ana Azeredo Coelho), consultável no site da dgsi, com extensa fundamentação, e o ora 1º adjunto foi relator do acórdão proferido em 21.1.2021, no processo 4729/19.1T8FNC.L1-6, sendo sua 1ª adjunta a ora 2ª adjunta, com ainda mais aprofundada fundamentação. No primeiro dos processos considerou-se, e vamos citar:

“O artigo 27.º, n.º 1, do Decreto-Lei 291/2007, de 21 de Agosto (Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel) rege quanto ao direito de regresso da seguradora que satisfaça indemnização por danos causados no exercício da condução de veículos automóveis. Dispõe como segue, na parte pertinente ao presente recurso:

1 - Satisfeita a indemnização, a empresa de seguros apenas tem direito de regresso:

(...)

c) Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos.

(...).

3.[3] Na vigência do Decreto-Lei 522/85, de 31 de Dezembro, cujo artigo 19.º, alínea c), estabelecia:

Satisfeita a indemnização, a seguradora apenas tem direito de regresso:

(...);

c) Contra o condutor, se este não estiver legalmente habilitado ou tiver agido sob a influência do álcool, estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos, ou quando haja abandonado o sinistrado; (...).

Foi uniformizada a jurisprudência pelo acórdão 6/2002 no sentido de ser necessária a prova do nexo de causalidade entre a influência pelo álcool e a produção do acidente para que a seguradora lograsse a procedência do direito de regresso contra o condutor. É o seguinte o teor do segmento uniformizador: *A alínea c) do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, exige para a procedência do direito de regresso contra o condutor por ter agido sob influência do álcool o ónus da prova pela seguradora do nexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente.*

O Decreto-Lei 522/85 foi revogado pelo Decreto-Lei 291/2007, de 21/08, vigente na data do acidente, cujo artigo 27.º, n.º 1, alínea c), tem a redacção que antes se transcreveu. Novamente se colocou a questão, voltando a ser

defendidas as mesmas duas posições: (i) a prova da condução com taxa de alcoolemia superior à legalmente permitida basta ao exercício do direito de regresso contra o condutor culpado do acidente ou (ii) o exercício do direito de regresso só logra procedência se a seguradora provar o nexo de causalidade entre a condução sob a influência do álcool e o acidente.

A jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça segue maioritariamente a primeira posição. Vejam-se os acórdãos de 28 de Novembro de 2013 proferido no processo 995/10.6TVPRT.P1.S1 (Silva Gonçalves), de 9 de Outubro de 2014 proferido no processo 582/11.1TBSTB.E1.S1 (Fernando Bento), de 7 de Fevereiro de 2017 proferido no processo 29/13.9TJVNF.G1.S1 (José Rainho), de 6 de Abril de 2017 proferido no processo 1658/14.9TBVLG.P1.S1 (Lopes do Rego), de 7 de Março de 2019, proferido no processo 248/17.9T8BRG.G1.S2 (Abrantes Geraldês), de 9 de Abril de 2019 proferido no processo 1880/16.3T8BJA.E1.S2 (Acácio das Neves), de 3 de Novembro de 2020 proferido no processo 2490/18.6T8PNF.P2.S1 (Fernando Samões), de 10 de Dezembro de 2020, proferido no processo 3044/18.2T8PNF.P1.S1 (Manuel Capelo) ou de 25 de Março de 2021 proferido no processo 313/17.2T8AVR.P1.S1 (Tomé Gomes).

Em sentido contrário, exigindo a prova da causalidade, o acórdão de 6 de Julho de 2011, proferido no processo 129/08.7TBPTL.G1.S1 (João Bernardo). Também nesta Relação se encontram exemplos das duas posições com prevalência para a primeira. Nesta Secção, por exemplo, os acórdãos de 13 de Setembro de 2012 proferido no processo 5902/09.6TBALM.L1-6 (Maria de Deus Correia), de 14 de Março de 2019 proferido no processo 925/17.4T8MTJ.L1-6 (Manuel Rodrigues, aqui segundo Adjunto) e de 2 de Maio de 2019 proferido no processo 71/18.3T8AGH.L1-6 (Cristina Neves). Em sentido contrário, os acórdãos de 17 de Maio de 2012 proferido no processo 897/10.6TBBNV-A.L1-6 (Aguiar Pereira), de 10 de Setembro de 2013, proferido no processo 1652/08.9TJLSB.L1-7 (Pimentel Marcos) ou de 12 de Julho de 2018, proferido no processo 1156/15.3T8LSB.L1-2 (Ondina Alves). Entendemos que a diversa redacção da norma entre um e outro diploma legal determina a caducidade da anterior fixação de jurisprudência e a não exigência da prova do nexo de causalidade pela seguradora que exerce o direito de regresso.

Assim é que a norma do DL 522/85 previa o direito de regresso quando o condutor tivesse *agido sob a influência do álcool* enquanto o regime actual, vigente à data do acidente, exige que o condutor se encontre a *conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida*. Enquanto a primeira norma colocava o acento na acção influenciada pelo álcool, a actual coloca-o na circunstância de o condutor apresentar uma taxa de alcoolemia superior à

legalmente permitida. Parece-nos assim que se basta com a verificação da taxa de alcoolemia superior à permitida por lei, aliada à imputação do acidente ao condutor a título de culpa.

Assim, são requisitos do direito de regresso (i) a satisfação de indemnização, (ii) por danos resultantes de acidente de viação imputável ao condutor, (iii) apresentando o condutor uma taxa de alcoolemia superior à legalmente permitida.

4. O Recorrente conduzia com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente permitida como resulta do facto provado em 18 supra e o que resulta do disposto no artigo 81.º, n.º 1 e 2, do Código da Estrada actualmente em vigor na redacção em vigor à data do acidente^[4]:

1 - É proibido conduzir sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas.

2 - Considera-se sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico

5. Importa avaliar se o acidente é imputável ao Réu, imputação que resulta de a acção do Réu ser causadora do acidente a título de culpa.

5.1. Recorrendo novamente ao acórdão 1658:

O sentido a atribuir ao regime normativo introduzido pelo DL 291/07 será o de ter vindo estabelecer, afinal, uma presunção legal, assente nas regras ou máximas de experiência, na normalidade das situações da vida, segundo a qual o concreto erro ou falta cometido pelo condutor alcoolizado - e que consubstancia a responsabilidade subjectiva por facto ilícito que lhe é imputada - se deveu causalmente à taxa de alcoolemia verificada objectivamente por meios técnicos adequados e inteiramente fiáveis - deixando naturalmente a parte beneficiada pelo estabelecimento desta presunção legal de estar onerada com a prova efectiva do facto a que conduz a presunção, nos termos do art.º 350º, nº 1, do CC.

É certo que poderá discutir-se se, no regime actualmente vigente, passou a ser absoluta e totalmente irrelevante a existência de um concreto e efectivo nexo causal entre o estado de alcoolização do condutor, culpado na produção do acidente, e o erro ou falta censurável na condução que integra a respectiva culpa.

Na verdade, afigura-se que a dita presunção legal carece de ser interpretada e aplicada em consonância com os princípios fundamentais da culpa e da proporcionalidade, em termos de não criar uma responsabilização puramente objectivada, cega e absolutamente irremediável do condutor/segurado pelas indemnizações satisfeitas ao lesado, precludindo-se a garantia emergente do

contrato de seguro sempre e apenas em função da verificação totalmente objectivada de uma situação de alcoolemia: representando esta preclusão da garantia do seguro a imposição ao condutor/segurado de um ónus gravoso, implicando uma responsabilidade patrimonial pessoal particularmente onerosa, é naturalmente indispensável que esta imposição de uma responsabilização definitiva pelas quantias satisfeitas pela seguradora aos lesados se possa conformar com os referidos princípios fundamentais, não traduzindo a imposição ao condutor de um ónus manifestamente excessivo e desproporcionado.

Assim, na acção de regresso, o Réu que conduzia com uma taxa de alcoolemia superior à legal está vinculado a demonstrar que essa sua condição não lhe é imputável (*princípio da culpa* na terminologia do acórdão citado) ou que entre ela e o acidente não existe nexó causal (*princípio da proporcionalidade*).

5.2. A imputação ao condutor do facto a título de ilicitude e culpa implica que a sua conduta integre violação de normas destinadas a proteger o interesse alheio (artigo 483.º, n.º 1, do Código Civil), como o são as normas estradais, e que outra conduta lhe era exigível e possível (artigo 487.º, n.º 2, do Código Civil)". (fim de citação).

Não tendo sobrevivido razões para alteração desta posição, mantemo-la.

Da influência da alteração da decisão sobre a matéria de facto na solução de Direito da presente causa:

Sabemos que o Réu cometeu a contra-ordenação prevista no artigo 81.º, n.º 1 e 2 do Código da Estrada, em vista da taxa de álcool (0,73 g/l) que apresentava enquanto condutor do veículo seguro na A., referida no facto provado sob a alínea P.

O acidente que provocou os danos ressarcidos pela Autora é imputável ao Réu?

Segundo a sentença recorrida, é-o por via da violação do artigo 24º n.º 1 do Código da Estrada.

Dispõe o artigo 24º, nº 1 do Código de Estrada que "*O condutor deve regular a velocidade modo a que, atendendo à presença de outros utilizadores, em particular os vulneráveis, às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.*"

Interpretando a parte final do preceito, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente é uma das manobras que o condutor deve executar se a sua necessidade de execução lhe for de prever, e, mudar de direcção é

também uma dessas manobras se a sua execução também lhe for de prever. Podemos dizer que há duas fases, ou dois aspectos, sequenciais, nas circunstâncias dinâmicas do acidente dos autos. A primeira fase é que se apresenta ao Réu até ao basculamento, a segunda a que se apresenta no seguimento da faixa por onde o Réu circulava e que tinha ficado intransitável por via do basculamento. Na sua implicação convocamos as circunstâncias que possam explicar, na primeira fase, porque o Réu transitou para a segunda (fase/zona) e nesta segunda convocamos as razões que contribuem para o acidente com as consequências que efectivamente teve, e que podia não ter tido. E em tudo isto, estamos a procurar a previsibilidade.

Ora, se não temos aviso de que o trânsito, que já só circula pela faixa da esquerda, vai deixar de poder nela circular, vai ser obrigado a ir para o tabuleiro Norte Sul contrário, senão a 50 metros do início do basculamento, o que temos é que o tempo é curto.

Repare-se que, na sinalização que se apresentou ao Réu antes do acidente, em pórtico, foi assinalado ao km 14,500, a 4,5 kms antes do início do basculamento, a existência de um acidente, e depois foram assinaladas com antecedência de (11,900 - 10,500 e 11,900 - 10,200, isto é 1400 metros e 1700 metros) os cortes efectivos de via direita e central, que haviam sido precedidos do sinal A23 de trabalhos na via (ao quilómetro 10,900, respectivamente portanto a 400 metros antes do corte da via direito e 700 metros antes do corte da via central). Com esta sinalização não era exigível a qualquer condutor relacionar o acidente na via com a faixa esquerda, esse acidente podia estar em qualquer lado e não voltou a ser assinalado especificamente como tal e como o perigo que efectivamente constituía (e a redução deste perigo, em termos práticos, é feita pela sinalização do basculamento e com a colocação de três perfis em plástico, sendo certo que a sinalização tinha de estar iluminada, porque era de noite, e até já não o estava), ou dito de outro modo, não é pelo facto do acidente estar para lá do basculamento, que passa a não constituir perigo. É que não houve um aviso específico da localização, não se indicou ao km 14.500 a que distância o acidente estava. Depois, destas sinalizações de aviso de encerramento das faixas direita e central, resulta aviso mais que atempado da necessidade de quem circule pela faixa direita se ir chegando para a central e desta para a da esquerda, e nem sequer os veículos podiam ir em "alta velocidade", porque desde o km 13,800 a velocidade nas três vias de trânsito Sul Norte estava limitada a 80 km/h. Compare-se então a distância de adaptação à mudança de via (da direita para a central e para a esquerda) com a distância disponível (50 metros a 60km/h de velocidade máxima) para adaptação à mudança para a faixa contrária, que sempre obriga os veículos a curvarem no espaço do

separador central que tiver sido retirado. A diferença é enorme.

Depois, ou havia uma indicação específica por sinalização adequada do acidente enquanto motivo pelo qual o trânsito não poderia continuar a fazer-se pela faixa da esquerda, ou teria de voltar a haver uma sinalização A23 (trabalhos na via) porque a sinalização anterior é anterior aos cortes de via direita e central, e não serve a indicar que os trabalhos também abrangerão a via da esquerda (nem que os trabalhos são afinal a preparação para o encerramento do tabuleiro Sul Norte para uma maratona na manhã seguinte), e na verdade, porque, na sinalização temporária, segundo a disciplina do Decreto Regulamentar nº 22-A/98 aplicável ao caso dos autos, à pré-sinalização regida nos termos do artigo 84º nº 1, deve seguir-se a sinalização avançada a que se refere o artigo 85º e sempre obrigatoriamente deve seguir-se a colocação do sinal A23, segundo o nº 2 do referido artigo 85º.

Com efeito, o referido artigo 84º dispunha:

“1 - Deve utilizar-se a pré-sinalização sempre que haja necessidade de fazer desvio de circulação ou mudança de via de trânsito ou sempre que a natureza e a importância de um obstáculo ocasional ou a zona de trabalhos o exijam.

2 - A materialização desta sinalização deve fazer-se com recurso aos sinais de indicação previstos no n.º 3 do artigo 90.º do presente Regulamento.

3 - De noite é obrigatória a colocação, nos vértices superiores do primeiro sinal, de um dispositivo luminoso com as características definidas no n.º 3 do artigo 93.º do presente Regulamento”.

E o artigo 85º dispunha:

“1 - Após a pré-sinalização deve ser colocada a sinalização avançada, que é dispensada apenas nos casos em que as obras e obstáculos ocasionais, pela sua natureza e extensão, não impliquem condicionamento de trânsito e possam ser identificados com segurança através da sinalização de posição.

2 - A materialização desta sinalização deve ser feita com recurso aos sinais de perigo a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 90.º do presente Regulamento, sendo sempre obrigatória a colocação do sinal A23.

3 - De noite, e sempre que a visibilidade seja insuficiente, é obrigatória a colocação, nos vértices do primeiro sinal, de um dispositivo luminoso com as características definidas no n.º 3 do artigo 93.º do presente Regulamento”.

O artigo 90º do mesmo Regulamento dispunha:

“1 - Na sinalização vertical podem ser usados os sinais de perigo, de regulamentação, de indicação, os painéis adicionais e a sinalização de mensagem variável previstos no capítulo II deste Regulamento, bem como os previstos no n.º 3 deste artigo que se revelem necessários.

2 - Os sinais verticais a utilizar devem ter as características constantes dos quadros I a XVIII, inclusive, com as seguintes especificidades:

a) Os sinais de perigo, de prescrição específica, de pré-sinalização e de direcção devem ter cor de fundo amarela;

b) As baias e balizas têm listas alternadas vermelhas e brancas.

3 - Em função da natureza da obra ou do obstáculo e dos condicionamentos de trânsito deles decorrentes, podem ainda ser utilizados os seguintes sinais de indicação, representados no quadro XXXIX, em anexo:

(...) ST5 - desvio para a faixa de rodagem contrária;

(...)

ST13 - acidente;

4 - Os sinais a que se refere o número anterior devem ter cor de fundo amarela, salvo o sinal ST13, que deve ter cor de fundo vermelha, e as dimensões previstas nos quadros V a XVI, inclusive, podendo ter dimensões inferiores quando as condições de localização não permitam o emprego dos sinais com as dimensões normais”.

Finalmente, o artigo 93º do mesmo Regulamento estabelecia:

1 - A sinalização temporária deve ser completada com os seguintes dispositivos complementares, representados no quadro XI, em anexo:

(...)

ET5 - balizas de posição;

ET6 - cones;

(...)

ET8 e ET9 - conjuntos de lanternas sequenciais, sem e com fios, respectivamente;

ET10 - perfil móvel, de plástico ou de betão, a utilizar na sinalização de posição dos limites dos trabalhos;

(...)

ET12 - atrelado de balizamento, a utilizar na sinalização de posição, indicando mudança brusca de direcção;

ET13 - seta luminosa, a utilizar na sinalização de posição, indicando mudança brusca de direcção.

2 - Os dispositivos ET1 a ET7 devem ser de material retrorreflector.

3 - Os sinais verticais e as marcas rodoviárias devem ser completados com dispositivos luminosos de cor amarela, de luz intermitente; estes dispositivos destinam-se a balizar eficazmente as partes frontais da zona de trabalhos ou de obstáculos ocasionais ou a demarcar a linha contínua exterior de um estreitamento da faixa de rodagem ou de desvio de circulação, devendo, neste caso, utilizar-se dispositivos ET8 ou ET9, devendo o seu funcionamento estar sincronizado.

4 - Independentemente da existência de iluminação pública, a instalação dos dispositivos referidos no número anterior é obrigatória durante a noite e de

dia, sempre que a visibilidade for insuficiente, devendo a sua fonte de energia ser autónoma da rede de iluminação pública.

(...)”.

Deste conjunto normativo resulta, em primeiro lugar, que o sinal ST5, previsto no nº 3 do artigo 90º e colocado ao km 9,950, 50 metros antes do início do basculamento, colocável ao abrigo do artigo 84º nº 2, como pré-sinalização, haveria de ser seguido por sinalização avançada, nos termos do artigo 85º nº 2, com referência à sinalização prevista nos nº 1 e 2 do artigo 90º, em que se devia incluir obrigatoriamente o sinal A23, que não foi colocado. Repare-se aliás que o sinal A23 é um sinal de perigo e que do artigo 20º do Regulamento resulta que “1 - Os sinais de perigo não devem ser colocados a menos de 150 m nem a mais de 300 m do ponto da via a que se referem, a não ser que as condições do local o não permitam, devendo, neste caso, ser utilizado um painel adicional indicador da distância”.

Mais se nota, do referido conjunto normativo e na sua aplicação ao caso dos autos, que apesar de não termos definido exactamente a curva (acentuada ou breve) por onde o trânsito passaria para a faixa contrária, é razoável supor que o comprimento dos separadores retirados para possibilitar essa passagem bem assim como os 50 metros que mediavam do sinal ST5 ao início do basculamento, bem poderiam (e sendo claro que era noite e que os nevoeiros são uma possibilidade real sobre uma ponte) chamar com utilidade a sinalização “ET12 - atrelado de balizamento, a utilizar na sinalização de posição, indicando mudança brusca de direcção; e “ET13 - seta luminosa, a utilizar na sinalização de posição, indicando mudança brusca de direcção”, que todavia não foram usadas. Mesmo que assim não fosse necessário, mais se nota que não foi usado o sinal ST13, de indicação de acidente, na proximidade do acidente, e para quem circulava já pela faixa da esquerda, sendo que a distância entre o corte da via central e o início do basculamento para a faixa contrária, ou seja, a distância a percorrer necessariamente e apenas na faixa esquerda era de 300 metros.

Finalmente, sabemos pelos nº 3 dos artigos 84º e 85º que “De noite” (e sempre que a visibilidade seja insuficiente) “é obrigatória a colocação, nos vértices do primeiro sinal, de um dispositivo luminoso com as características definidas no n.º 3 do artigo 93.º do presente Regulamento” e sabemos que este mesmo artigo 93º nos indica que “3 - Os sinais verticais e as marcas rodoviárias devem ser completados com dispositivos luminosos de cor amarela, de luz intermitente; estes dispositivos destinam-se a balizar eficazmente as partes frontais da zona de trabalhos ou de obstáculos ocasionais ou a demarcar a linha contínua exterior de um estreitamento da faixa de rodagem ou de desvio de circulação, devendo, neste caso, utilizar-se

dispositivos ET8 ou ET9, devendo o seu funcionamento estar sincronizado”, sendo ainda que independentemente da iluminação pública que possa existir “a instalação dos dispositivos referidos no número anterior é obrigatória durante a noite e de dia, sempre que a visibilidade for insuficiente (...)”, o que também vem a fazer com que esta iluminação específica se não possa considerar suprida pelo facto das balizas ET5 serem de material retrorreflector.

Considerando que, por via da alteração da decisão sobre a matéria de facto, apurámos que a iluminação obrigatória a que se refere o artigo 93º nº 3 do Regulamento em causa não estava a funcionar, evidente se torna que o desvio de circulação que devia ter sido iluminado pelos dispositivos ET9 sincronizados (sincronização do acender de cada uma as cinco lâmpadas ou lanternas, que acaba a funcionar como um sinal luminoso de indicação do caminho, mais concretamente que o caminho, ali, nessas luzes, não podia continuar a ser em frente mas era para a esquerda como a sincronia do funcionamento das luzes indicaria) não indicava com suficiência o desvio de trânsito anunciado 50 metros antes pelo sinal ST5.

Somos assim a concluir que, quer pela sinalização colocada, quer pelo facto da sinalização luminosa ter deixado de funcionar, as mesmas não identificavam com adequação, suficiência, precisão e clareza, ao Réu, a necessidade de executar a manobra de desvio de circulação para a faixa contrária, nem lhe indicavam de resto o perigo que exista após os perfis de plástico não iluminados, pelo que se não pode afirmar que o Réu tenha circulado com velocidade excessiva, ao não ter conseguido evitar o embate nos peões.

E, não sendo suficiente nem adequada a sinalização da própria interrupção de trânsito pela faixa de esquerda, e do próprio basculamento, podemos então passar à segunda fase, na qual já não identificamos (não podemos, não foi avisada atempadamente, iluminadamente) a zona subsequente da faixa de rodagem esquerda, subsequente aos perfis de plástico, como zona de trânsito interdito com potencialidade de ser descaracterizada como faixa de rodagem. Significa isto que se podem convocar os dispositivos relacionados com as actividades que decorriam para lá dos perfis enquanto ordenadores numa realidade previsível ao Réu.

Sabemos, pelo artigo 87º do Código da Estrada, que ocorrendo um acidente, o condutor deve retirar (pelos próprios meios do veículo ou outros, se não for possível) o veículo para fora da faixa de rodagem “ou aproximá-lo o mais possível do limite direito desta”.

E mais que isto e mais importante, sabemos pelo nº 2 do mesmo preceito que “2 - Nas circunstâncias referidas no número anterior, as pessoas que não estiverem envolvidas nas operações de remoção ou reparação do veículo não

devem permanecer na faixa de rodagem”. Isto é, é claro que as pessoas que foram atropeladas, porque estando no local os militares da GNR e um reboque, não deviam estar na faixa onde foram atropelados, o que vem a significar que a sua presença ali, para o Réu, não era previsível.

Sendo ainda verdade que à data já se encontrava em vigor a obrigação do uso de colete reflector - artigo 88º nº 4 do Código da Estrada, na versão do DL 44/2005 - e que nem a condutora acidentada antes nem os restantes atropelados o usavam, o que significa que se tornaam, para o Réu, menos visíveis.

Consequentemente, não encontramos, ao contrário do tribunal recorrido, que o Réu tenha violado o disposto no artigo 24º do Código da Estrada, nem que tenha cometido qualquer outro ilícito nem que o acidente lhe possa ser imputado a título de culpa. Assim, e não havendo nenhum outro facto provado além da taxa de álcool identificada no teste, entendemos que o Réu ilidiu a presunção de que o acidente é imputável à influência da taxa de álcool com que conduzia, e em consequência improcede a sua condenação nos pedidos fundados no direito de regresso invocado pela Autora, devendo revogar-se a sentença recorrida e substituir-se pelo presente acórdão que julga a acção inteiramente improcedente e absolve o Réu de todos os pedidos contra ele formulados.

E em consequência, procede o recurso do Réu, sendo a Autora responsável pelas custas - artigo 527º nº 1 e 2 do CPC - em primeira instância e em segunda instância.

E ainda em consequência, fica prejudicado o conhecimento do recurso da Autora, sendo irrelevante e inútil conhecer da não prescrição de obrigação que este tribunal não reconhece onerar o Réu.

Custas do recurso da A. pela A. - artigo 527º nº 1 e 2 do CPC.

*

V. Decisão

Nos termos supra expostos, acordam conceder provimento ao recurso do Réu e em consequência revogam a sentença recorrida, a qual substituem pelo presente acórdão que julga a acção improcedente por não provada e absolve o Réu dos pedidos contra ele formulados pela Autora, e acordam não conhecer do recurso da Autora por ter ficado prejudicado pela solução dada ao recurso do Réu.

Custas pela A., em primeira instância, e em segunda instância, tanto relativamente ao recurso do Réu quanto ao seu próprio recurso.

Registe e notifique.

Lisboa, 11 de Maio de 2023

Eduardo Petersen Silva
Nuno Lopes Ribeiro
Gabriela de Fátima Marques

[1] Com aproveitamento do relatório da sentença recorrida.

[2] No original.