

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO

APPELLAÇÃO CIVEL N. 16.336
CAPITAL

Appellante: — Francisco Antonio de Paula

Appellado: — Manoel Rodrigues David

Relator: o exmo. snr. Ministro Costa e Silva

ACCIDENTE DE AUTOMOVEL

RAZÕES DE APPELLAÇÃO

Pelo advogado

Dr. Adolpho A. da Silva Gordo



CASA ESPINDOLA
RUA S. BENTO, 29-A
SÃO PAULO

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO

APPELLAÇÃO CIVEL N. 16.336
CAPITAL

Appellante: — Francisco Antonio de Paula
Appellado: — Manoel Rodrigues David

Relator: o exmo. snr. Ministro Costa e Silva

ACCIDENTE DE AUTOMOVEL

RAZÕES DE APPELLAÇÃO

Pelo advogado

Dr. Adolpho A. da Silva Gordo



CASA ESPINDOLA
RUA S. BENTO, 29-A
SÃO PAULO

E. Tribunal,

O autor, ora appellado, — Manoel Rodrigues David, — empregado no commercio, propoz contra o appellante, a presente acção ordinaria para o fim de ser este condemnado a pagar-lhe 30:000\$000, como indemnisação pelas perdas e damnos que allegou ter soffrido, provenientes do facto de haver o automovel do mesmo appellante, n.º 1975, a 18 de Janeiro de 1921, quando subia a Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, dirigido pelo chauffeur Edmundo Madeira Navarro, com destino á Avenida Paulista, apanhado elle appellado, que descia de um bond, fracturando-lhe a perna esquerda e produzindo-lhe contusões e escoriações em diversas partes do corpo.

O honrado dr. Juiz de Direito, da 2.ª Vara Civel desta Capital, em sua respeitavel sentença de fls. 127 a 130, julgou procedente a acção, por considerar:

a) que o chauffeur que conduzia o automovel foi *imprudente*, «*resultando provada*» tal imprudencia — não sómente da sentença condemnatoria proferida no Juizo criminal, como ainda do facto de haver o chauffeur, com inobservancia de disposições regulamentares, dirigido o seu carro «*pelo lado por que desciam os passageiros do bond*», e, com tão grande ve-

locidade que «*não pode paral-o*», vendo o appellado no estribo do bond, de uma distancia de 10 a 30 metros, de modo que apanhou-o, quando saltava.

«*Ninguem, diz a sentença, ao descer de um bond, EM MOVIMENTO OU PARADO, não o faz do banco para o chão; sómente depois de descer ao estribo e de tomar as cautelas que o proprio instincto de conservação impõe, sómente depois de preparar o salto é que o executa.*»

b) Porque o appellante, como patrão que era do chauffeur, é responsavel pelo acto deste, porque cumpria-lhe velar pelo bom desempenho das suas funcções.

Eis como, com algumas palavras apenas, com duas ligeiras considerações que, se não tivessem sido escriptas e feitas por um intelligente magistrado, dir-se-hiam pueris, se decide que o proprietario de um automovel é responsavel pelos actos de seu chauffeur, sem prova alguma de sua culpabilidade no accidente!

E esta é uma das questões que tem provocado importantes e interessantissimos debates — quer nos parlamentos e Congressos Legislativos, como nos centros scientificos!...

I

Ha alguns annos, foi approvedo na Camara dos Deputados e remettido ao Senado, um projecto de lei regulando o exercicio da profissão de conductor de automoveis e dispondo sobre a responsabilidade criminal e civil dos conductores e proprietarios desses vehiculos, nos casos de accidentes.

Disponha o art. 6.º — que o proprietario de um automovel é responsavel pelos damnos resultantes de

um accidente, mesmo sem culpa, só podendo declinar de tal responsabilidade se provar que o accidente ou damno foi provocado ou aggravado por culpa da victima, ou que o vehiculo era conduzido ou manejado, no momento do accidente, pela propria victima ou por um seu preposto, ou que tenha sido posto em circulação por terceiro, sem sciencia ou conhecimento do proprietario.

Esse artigo reproduzia, quasi que *ipsis-verbis*, a disposição do art. 1.º do projecto relativo á responsabilidade civil, em materia de accidentes de automoveis, apresentado pela Société d'Études Legislatives de Paris á Camara dos Deputados da França e elaborado pelo eminente Secretario d'aquella Associação, o snr. Ambroise Collin.

Tal projecto era destinado a operar uma profunda modificação no direito vigente francez, fazendo repousar a responsabilidade civil — não na doutrina da culpa, originaria do direito romano e que se tornou classica, — mas na theoria do risco.

O projecto foi vehementemente combatido no Senado Brasileiro, com o fundamento de que a responsabilidade resultante de accidentes de automoveis não póde repousar na theoria do risco.

Basta citar as seguintes palavras do Senador Lopes Gonçalves:

«A theoria do risco profissional, Sr. Presidente, não tem, absolutamente, applicação aos accidentes de automovel, porque o risco profissional, objectivando a reparação civil, resulta das relações contractuaes entre patrão e operario, caracterizando os accidentes do trabalho. E' uma especie de mutualidade entre o capitalista e o traba-

lhador, em virtude da qual o industrial e o agricultor, que auferem vantagens da sua industria e da sua lavoura, indemnizam o auxiliar que concorre, que coopera para os seus lucros, reparando-lhe qualquer damno que venha a soffrer no exercicio da sua profissão: ao passo que, Srs. Senadores, a indemnização pecuniaria, em consequencia de accidentes de automovel, não obedece, estrictamente, rigorosamente, ás relações juridicas entre o conductor desse vehiculo e o respectivo proprietario, mas tem em vista um terceiro, que foi victima ou paciente de lesão ou prejuizo, pessoal ou material, em sua pessoa ou em seus bens.

Basta isto para assignalar a differença especifica que ha entre o risco profissional e o accidente do automobilismo. (*Apoiado*)»

O advogado infra assignado, como relator do parecer da Commissão de Justiça e Legislação do Senado, que foi favoravel ao projecto, envidou os seus melhóres esforços no sentido de ser elle approved e, em varios discursos, salientou:

— que o projecto francez resultou de brilhantissimos debates em que tomaram parte os eminentes jurisconsultos — Thaller, Ambroise Collin, Berthelemy, Pierre Binet, Bluisot, Bleteau Chalamel Defere, Honorat, Massigli, Piedlièvre, Poitvin, Salleiles e outros, que estavam, aliás, de pleno accôrdo com os mais notaveis jurisconsultos da Belgica, da Suissa, da Allemanha, da Austria e de outros paizes da Europa;

— que havia-se operado uma verdadeira evolução juridica em favor da theoria do risco, por ter a pratica demonstrado que o criterio da culpa, como

base da responsabilidade, é *insufficiente e incompleta*. Insufficiente e incompleta, porque, na grande maioria dos casos, a *victima não pôde fazer prova plena de culpa ou negligencia por parte do proprietario* do automovel. Com effeito: as testemunhas ou podem ter encontrado a morte no accidente ou podem ter observado mal, e, a falta ou o defeito das testemunhas, a situação em que fica a victima, o grande abalo produzido e varias outras circumstancias, tornam impossivel, na generalidade dos casos, a prova plena da culpa, negligencia ou imprudencia.

— que mesmo consagrada a theoria do risco nem sempre o patrão ou o proprietario é responsavel, porque a sua responsabilidade tem limites.

... «toute responsabilité, même objective, a ses limites; son fondement, quel qu'il soit, commande de la suborner à certaines conditions et ces conditions faisant défaut, il ne doit plus y avoir de responsabilité»

Albert Wahl. «La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles».

Como exemplo, pôde-se citar o caso em que a victima, por sua imprudencia, deu causa ao accidente;

— que estabelecer a responsabilidade dos patrões seria de grande conveniencia publica, porque os obri-garia a ter o maximo cuidado na escolha de seus chauffeurs, e a recommendar-lhes, insistentemente, a maxima prudencia no exercicio de suas funcções.

Pois bem: o Senado, rejeitou o mencionado projecto da Camara dos Deputados, continuando, portanto, em vigor o regimen do nosso Codigo Civil, fundado na theoria da culpa.

II

O art. 1521 n.º III do Código Civil considera responsáveis pela reparação civil:

«O patrão, amo ou committente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou por ocasião delles».

E dispõe o art. 1523:

«Exceptuadas as do art. 1521, n.º 5, só serão responsáveis as pessoas enumeradas nesse e no art. 152, *PROVANDO-SE que ellas concorreram para o damno por culpa, ou negligencia de sua parte*».

«Pela disposição deste artigo, diz João Luis Alves, confirma-se, á evidencia, a affirmação que fizemos, *de que o nosso Código filiou os seus preceitos á theoria da culpa*». Annotaç. Com. ao art. 1523.

«O art. 1523, disse Andrade Figueira, *vem renovar a theoria da culpa, porque, realmente, não empregar a necessaria diligencia ou precaução, é uma culpa*».

Em face da theoria da culpa, — quando o patrão ou o proprietario de um automovel é responsável civilmente por um accidente, causado por acto do seu chauffeur?

a) Cumpre distinguir entre o caso de accidente causado pelo facto de um automovel em repouso, como no caso de explosão, em que a responsabilidade póde, algumas vezes, pezar sobre o proprietario, e o caso, — que é o mais frequente, de accidente causado por um automovel em marcha, — em que a responsabilidade incide exclusivamente, *no caso de falta*, a

quem commetteu-a, isto é, geralmente, a quem dirigia o carro.

«Mais, dans le cas, le plus fréquent, d'accident causé par une automobile en marche, la responsabilité incombe, en cas de faute, a celui qui a commis cette faute, c'est à dire, d'une façon générale, à celui qui conduisait la voiture au moment de l'accident.»

Est-ce le propriétaire de l'automobile qui la conduisait et qui a causé l'accident? C'est lui qui est personnellement responsable. Ce propriétaire avait-il, au contraire, confié la conduite de la voiture à son mécanicien ou à un tiers muni d'un permis de conduire? Seul ce mécanicien, ou seul ce tiers répondra de l'accident, et pourra faire l'objet des poursuites civiles ou pénales qui s'ensuivront. Tel est le principe général que l'on peut denommer: principe de la personnalité de la responsabilité».

I. Imbrecq. «L'automobile devant la Justice». IX.

Ha um caso em que o proprietario embora não dirija o automovel é responsavel: — deve ser considerado responsavel sempre que a victima *provar* que elle deu ordens terminantes a seu chauffeur para que praticasse o acto que determinou o accidente, isto é, sempre que exerceu acção directa para o accidente. A Cour d'appel d'Amiens, na sentença proferida a 27 de Fevereiro de 1902, decidiu que o proprietario de um automovel, conduzido no momento do accidente, por um chauffeur, a seu serviço, mesmo achando-se elle no carro, se não se *provar a sua acção — determinando uma certa direcção e marcha, não tem responsabilidade alguma penal ou civil*. Gaz. Trib. 17 de Abril de 1902.

b) Tambem não é responsavel civil e criminalmente o patrão ou o proprietario do automovel si o

accidente teve lugar em virtude de uma falta ou de uma imprudencia da victima.

«Le pieton, avant de s'engager sur la chaussée, est en faute s'il ne s'assure pas, tout d'abord, qu'il ne risque pas, en la traversant, la rencontre d'un automobile». Revue Trimenselle — pag. 23.

«Le resultat de la jurisprudence actuelle, c'est que les pietons sont obligés, lorsqu'ils abandonnent le trottoir d'une rue ou les bas cotés d'une route pour traverser la chaussée, de prendre des precautions spéciales et de se mettre en mesure de pouvoir constamment se garer. Des tribunaux l'ont constaté: «Si la voie publique appartient aussi bien aux pietons qu'aux vehicules de toute espèce et aux cavaliers, il faut cépendant constater qu'en présence de l'état actuel de la circulation dans les artères importantes des grandes villes, les pietons, lorsqu'ils quittent le trottoir, que est leur domaine exclusif incontesté et s'aventurent sur la chaussée, soit pour la suivre, soit pour la traverser, sont tenus de veiller eux-mêmes sur leur propre securité et de s'assurer constamment s'ils ne s'exposent pas a entrer en contact avec l'un ou l'autre des nombreux vehicules ou engins de toute espèce dont la chaussée est la voie propre». Albert Wahl. «La responsabilité civile en matière d'accident d'automobile». N.º 24.

c) Não se póde, na generalidade dos casos, presumir a culpa pela velocidade do vehiculo, porque é muito difficil provar com testemunhas, que a velocidade excede a que é permittida pelas leis e regulamentos — Cit. Rev. Fls. 22.

«La question de savoir si la vitesse d'une automobile a été excessive, est difficile à trancher.

...*Une automobile, marchant à la vitesse réglementaire, peut faire l'illusion de passer comme un éclair*». Citado A. Wahl. N.º 26.

Estabelecidos os principios da theoria da culpa, base da responsabilidade, pelo nosso Codigo Civil, examinemos os factos.

III

Os factos

O que está plenamente provado dos presentes autos?

No correr da dilação probatoria depuzeram na presente causa 10 testemunhas: 6 do autor e 4 do réo.

As 6 testemunhas do autor não presenciaram o accidente e nem mesmo sobre elle foram inquiridas, de modo que não prestaram depoimento algum acerca do facto que constitue fundamento da presente demanda.

Ac contrario: as quatro testemunhas do réo presenciaram-no e não ha divergencia alguma entre os seus depoimentos. Effectivamente:

A primeira — Zacharias Lobo Vinhaes, brasileiro e funcionario em um Banco, depoz que no dia 18 de Janeiro de 1920, entre 18 e 19 horas da tarde, ia, com alguns amigos em um automovel pela Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, com destino a Avenida Paulista, seguindo atraz de um outro automovel em que se achavam o réo e sua familia, e atraz de um bond;

— que em certa occasião, parou o bond, afim de d'elle sahir uma senhora que atravessou a Avenida e, immediatamente, pararam tambem os dois automoveis;

— que pondo-se o bond, de novo, em movimento, distanciou-se, um pouco, dos dois automoveis;

— que estes puzeram-se, por sua vez, em movimento — seguindo pelo lado do bond em que descem os passageiros;

— que já estava o bond em movimento, *quando vio, em seu estribo um individuo* e, dahi a momentos, parando, de novo, o mesmo bond e os automoveis e sahindo elle depoente do seu carro para verificar o que havia, vio o autor cahido no chão, ferido, ao lado do bond e do automovel do réo.

Tendo visto o autor no estribo do bond, quando este já estava em movimento, attribuiu, naturalmente o desastre ao facto de ter o autor descido do bond quando já estava em movimento.

Depoz, finalmente, *que o automovel do réo ia em marcha regular, igual á marcha do automovel do depoente e dos demais que o seguiam*; e que o lugar do accidente *não era* ponto de parada.

A segunda, Hernani Ferraz Nogueira — brasileiro, engenheiro, depoz:

— que em dia que não póde bem precisar, das 18 para as 19 horas, ia, com outros amigos, entre os quaes — Zacharias Lobo Vinhaes, em um automovel Ford, com a capota erguida, com destino a Avenida Paulista, atraz de um bond que tinha a mesma direcção e atraz tambem do automovel do réo, que se achava ao lado direito do bond, todos em marcha regular, quando o bond teve de parar, parando tambem os dois automoveis. Que pondo-se o bond, de novo, em movimento, recommçaram a sua marcha, e nessa occasião, vio um passageiro descer ao estribo do bond, e notando que o bond parou logo, o depoente, descendo do seu carro com seus companheiros, verificou que aquelle passageiro fôra apanhado pelo automovel do réo.

Depoz, finalmente, que o logar do accidente *não era ponto de parada dos bonds*, e que o accidente de que foi victima o autor, *foi devido á sua imprudencia, por ter descido do bond quando já se achava este em movimento.*

A terceira, dr. René de Assis Moura, brasileiro e engenheiro civil, depoz:

— que em dia que não póde precisar, das 18 ás 19 horas, mais ou menos, ia com os companheiros Zacharias Lobo Vinhaes, Ernani Ferraz Nogueira e Alfredo Ferreira dos Santos Nogueira, em um automovel Ford, de sua propriedade e por elle depoente guiado, tomar parte no Corso, atraz de um bond e atraz de um outro automovel, que estava ao lado direito do bond, e que depois soube ser do réo, quando o bond parou, parando, tambem, immediatamente, não só esses dois automoveis como todos os demais que os seguiam. Que pondo-se o bond, de novo, em movimento, os automoveis do réo e o do depoente tambem puzeram-se em movimento, *vendo elle depoente que uma pessoa descia do bond em movimento*, e parando de novo, logo depois, o bond, pararam todos os automoveis que o seguiam e o depoente ponde verificar, em seguida, que a parada foi causada por accidente, porque o passageiro que descera do bond fôra apanhado por um automovel, que presume ter sido o do réo.

Depoz ainda que *a velocidade do automovel do réo era normal, porque havia poucos minutos que tinha começado a mover-se, não podendo, por isso ter velocidade excessiva e porque o automovel do depoente, que acompanhava aquelle, tinha velocidade regular.* Depoz, finalmente, que *o accidente foi devido á imprudencia do autor, por ter descido do bond quando este já se achava em movimento.*

A quarta testemunha, Guilherme Fernandes, portuguez, artista, depoz que:

— Achando-se na porta da casa em que reside, situada na Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, presenciou o accidente de que foi victima o autor e que se deu, do seguinte modo: — tendo um bond parado e d'elle descido uma senhora, que atravessou a Avenida, para o passeio do lado direito, deante de varios automoveis, estes tambem pararam; que pondo-se, de novo, o bond em movimento, o mesmo fizeram os automoveis, e nessa occasião quando *o bond já estava em movimento*, um de seus passageiros d'elle desceu e foi apanhado pelo automovel do réo, que parou immediatamente, antes mesmo de parar o bond; parando, tambem, os automoveis que vinham atraz. Depoz, finalmente, que o desastre deu-se em logar que *não era ponto de parada de bonds*.

Eis ahi o que affirmaram as unicas testemunhas presenciasaes.

Todas ellas dizem que o accidente foi determinado por uma imprudencia do autor porque, em logar de ter descido do bond quando este parou junto ao poste, desceu alguns momentos depois, quando já se achava o mesmo bond em movimento e era seguido pelo automovel do réo, que vinha pelo lado em que descem os passageiros.

Affirmam as testemunhas que a *marcha do automovel do réo era regular, porque o accidente realisou-se logo que poz-se em movimento e porque sendo seguido por muitos outros carros eram estes forçados a ter tambem uma marcha vagarosa*.

Sómente os que jamais presenciaram um «Corso» em S. Paulo é que poderão suppor que — ou na Avenida Paulista, ou na Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, ou na rua da Consolação, em dias de «Corso»,

os automoveis podem desenvolver marcha accelerada! Pelo extraordinario numero de automoveis que circulam nessas tres ruas, em taes dias, são elles obrigados a mover-se vagarosamente, parando de momento a momento.

Nenhuma testemunha depoz que o réo tivesse dado a seu chauffeur quaesquer ordens por occasião do accidente e que tivesse portanto, exercido uma acção directa para que o accidente se produzisse. Nem vislumbre de prova ha nos autos de qualquer imprudencia por parte do réo.

Quer em face do art. 1523 do nosso Codigo Civil, como em face da doutrina e da jurisprudencia patria e estrangeira — para que o proprietario de um automovel seja responsavel pelos damnos occasionados com esse vehiculo pelo seu chauffeur, *é necessaria a prova cumprida da concurrencia de culpa ou negligencia por parte do dono do carro*. E' a theoria da culpa (Vide Imbrecq — «L'automobile devant la Justice»; Revue Trimestrielle de Droit Civil, 7.º vol.; Rev. dos Trib., vol. 56, pag. 493)).

IV

Allegou o appellado, em suas razões de 1.ª instancia, que havendo o Juiz Criminal decidido que no processo ficara devidamente provada a culpabilidade do chauffeur Edmundo Madeira Navarro, por ter infringido uma disposição regulamentar e procedido com imprudencia — *«não mais se poderá questionar sobre esses factos e sobre quem seja seu autor»*.

Dispõe o art. 306 do Cod. Penal que «aquelle que por imprudencia, negligencia, ou impericia, ou por inobservancia de alguma disposição regulamentar, commetter ou for causa involuntaria, directa ou indi-

rectamente, de alguma lesão corporal, será punido com a pena de prisão cellualar por 15 dias a 6 mezes!

Pois bem: se no inquerito policial e processo criminal provocados pelo accidente, tivesse sido verificado que houve culpa, imprudencia ou negligencia por parte do appellado, tambem elle teria sido processado e punido. O que consta, porém, da certidão de fls. 87 a 93 verso, é que a Justiça criminal só punio o chauffeur, não tendo encontrado prova absolutamente alguma contra o appellante.

Ora, se, como allega o appellado, em vista dessa sentença, não se poderá mais questionar sobre o facto do accidente e sobre quem seja o seu autor, evidentemente, em vista dessa sentença, a presente acção é improcedente.

Accresce que o appellante não foi citado para o processo criminal, nelle não podia intervir e não interveio e o seu nome nem referido foi na sentença condemnatoria, de modo que é verdadeiro dispauterio invocar tal sentença como fundamento da sua pretensa responsabilidade civil!

E é terminante a disposição do art. 1525 do Código Civil: «*A responsabilidade civil é independente da criminal*».

V

Diz a veneranda sentença appellada que o réo appellante foi participe da culpa do seu «chauffeur», porque, viajando no mesmo carro, não o impedio de dirigil-o pelo lado por que desciam os passageiros do bond e de dar-lhe grande velocidade, vendo, entretanto, o appellado no estribo do mesmo bond.

Estas palavras tornam patente que o distincto magistrado que escreveu a respeitavel sentença appellada — não só não está a par do que se passa nesta, capital, como ainda nunca assistiu a um «*corso*» e não

teve tempo para ler, com atenção, os autos, naturalmente por estar muito sobrecarregado de trabalhos.

Effectivamente:

a) O serviço de bonds é tão mal feito nesta cidade, o seu numero é tão deficiente para as necessidades da população, que mesmo nos dias ordinarios, em que não ha movimento algum popular, passageiros, em grande numero, viajam nos estribos.

O facto, pois, de estar um passageiro no estribo não significa que elle vae descer do bond.

b) Nos dias de «*Corso*», mesmo antes do Carnaval, nas ruas principaes que communicam o centro da cidade com a Avenida Paulista, tão grande é o numero de automoveis, que ha nellas muitas vezes 4 filas de carros, tomando os seus dois lados e o centro.

Demais, a disposição regulamentar só é respeitada quando se trata de evitar o encontro e o choque de dois carros: quando, porém, todos elles caminham na mesma direcção, jamais aquella disposição é respeitada, como vê-se em todas as ruas da cidade, quer durante o dia, como durante a noite.

c) Se o honrado magistrado tivesse lido os autos, teria verificado que longe de haver prova de que o alludido automovel desenvolveu grande velocidade, ha prova e cabal de que, por ocasião do accidente — a sua marcha era normal. E' o que affirmam as testemunhas presenciaes.

Um juiz não tem autoridade para sobrepor a depoimentos de testemunhas insuspeitas, idoneas e presenciaes, declarações de uma parte, na causa, muito interessada, aliás, em receber 30:000\$000!

E em dias de «*Corso*», como é possível, em certas ruas, cheias de bonds e automoveis, obrigados a pararem, de momento a momento, que os vehiculos desenvolvam grande velocidade?!

VI

Diz a sentença appellada que o appellante era obrigado a velar pelo bom desempenho das funcções do seu chauffeur.

Desde que Edmundo Madeira Navarro prestou perante a repartição competente os exames legaes para exercer a profissão de chauffeur e foi habilitado, obtendo uma carta passada pela directoria da Policia Administrativa da Prefeitura do Municipio de S. Paulo, que exhibiu ao appellante quando entrou ao seu serviço — e desde que exerceu correctamente o seu emprego, durante 4 mezes anteriores ao accidente, com muita pericia, calma e prudencia, é evidente que o appellante não tinha razão alguma para nelle não confiar.

Accresce que foi a victima, por sua imprudencia, quem deu causa ao accidente.

Deixou de descer do bond quando este esteve parado e d'elle sahio uma senhora, para descer depois que o bond poz-se em movimento e era seguido por varios automoveis, que tambem haviam se posto em movimento! Bastaria que o appellado, na occasião em que desceu do bond, olhasse para traz, para não ter logar o accidente, porque o teria evitado!

Todas as testemunhas presencias affirmam que o accidente foi occasionado pela imprudencia do appellado.

«Le piéton, repetimos, avant de s'engager sur la chaussée, est en faute, s'il ne s'assure pas tout d'abord, qu'il ne risque pas, en la traversant, le rencontre d'une automobile». Maxima da doutrina consagrada pela jurisprudencia de todos os tribunaes.

Afirmaram tambem as testemunhas presencias que o chauffeur do appellado portou-se correctamente, fazendo parar immediatamente, o seu vehiculo afim de prestar soccorros ao ferido.

Entretanto—oh justiça humana!—elle foi processado, condemnado e cumpriu a pena, enquanto que o appellante, contente e feliz, está pedindo o auxilio dos tribunaes para tirar 30:000\$000 dos bolsos do appellante!

E. Tribunal

Dando provimento á appellação para ser reformada a sentença appellada e ser julgada improcedente a acção, fareis a necessaria

E. C.

JUSTIÇA.

São Paulo, 21 de Janeiro de 1929.

O advogado

Adolpho A. da Silva Gordo.



