



ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE  
PÚBLICO POR IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NOS MEIOS DE TRANSPORTE

Gabriela Ferreira Muniz da Silva

Rio de Janeiro  
2020

GABRIELA FERREIRA MUNIZ DA SILVA

A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE  
PÚBLICO POR IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NOS MEIOS DE TRANSPORTE

Monografia apresentada como exigência de  
conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato  
Sensu* da Escola da Magistratura do Estado do  
Rio de Janeiro.

Orientador:

Prof. Valter Shuenquener de Araújo

Coorientadora:

Prof<sup>a</sup> Mônica Cavaliere Fetzner Areal

Rio de Janeiro  
2020

GABRIELA FERREIRA MUNIZ DA SILVA

A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE  
PÚBLICO POR IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NOS MEIOS DE TRANSPORTE

Monografia apresentada como exigência de  
conclusão de Curso da Pós-Graduação *Lato  
Sensu* da Escola da Magistratura do Estado do  
Rio de Janeiro.

Aprovada em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2020. Grau atribuído: \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA

Presidente: Des. Claudio Brandão de Oliveira – Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro-EMERJ.

\_\_\_\_\_

Convidado: Prof. Des. Sergio Cavalieri Filho – Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro – EMERJ.

\_\_\_\_\_

Orientador: Prof. Dr. Valter Shuenquener de Araújo – Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro – EMERJ.

\_\_\_\_\_

A ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – EMERJ – NÃO APROVA NEM REPROVA AS OPINIÕES EMITIDAS NESTE TRABALHO, QUE SÃO DE RESPONSABILIDADE EXCLUSIVA DO(A) AUTOR(A).

Aos meus pais, por me ensinarem o valor do conhecimento.

## AGRADECIMENTOS

A Deus, que me deu forças para continuar e me permitiu chegar até aqui.

Ao professor e orientador Valter Shuenquener de Araújo, pela oportunidade e incentivo na conclusão desta monografia; por todas as ideias que enriqueceram o trabalho e por toda atenção a mim direcionada nesse período.

À professora e coorientadora Mônica C. F. Areal, por toda compreensão e pela confiança que depositou no presente trabalho.

À Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro, por me fazer amadurecer intelectual e profissionalmente, sempre me apresentando novos desafios.

Aos meus pais, pelo amor, apoio e incentivo nos momentos de desânimo. Obrigada por me ensinarem a importância de persistir e perseguir o meu sonho. Mais do que isso, por embarcar incondicionalmente nessa jornada junto comigo. Passar pela Emerj não foi uma tarefa fácil e sem o suporte que vocês me proporcionaram, com certeza não teria sido possível.

À minha avó, por sempre se preocupar comigo; por cada oração feita nos dias de prova; por cada injeção de animo nos momentos de cansaço; por comemorar comigo cada uma das pequenas vitórias;

À minha madrinha e à minha prima, por acreditarem em mim e me apoiarem integralmente ao longo dessa caminhada.

Ao meu namorado e melhor amigo, por estar presente em todas as minhas noites em claro, consolando minhas ansiedades e desesperos; por compreender toda atenção que não pude dar e todas as renúncias feitas em favor de intermináveis ocupações acadêmicas; por mais do que compreender, me incentivar.

A todos os professores que, de alguma forma, contribuíram para a minha formação, não só àqueles no âmbito desta Escola, mas, também, àqueles que me proporcionaram o conhecimento suficiente para chegar até aqui.

Aos meus colegas de classe, por todos os momentos bons e pela mão que sempre se estendia quando eu precisava.

A todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação acadêmica.

“A dominação masculina está tão enraizada em nosso inconsciente coletivo, que já nem sequer a vemos”.

Pierre Bourdieu

## SÍNTESE

Diariamente as mulheres são vítimas de importunação sexual nos espaços públicos, em especial no interior dos transportes coletivos. Nesse sentido, o presente trabalho pretende compreender a razão pela qual a importunação sexual é tão corriqueira nos transportes públicos, analisando, ainda, se existe ou não responsabilidade civil das empresas concessionárias pelos danos psicológicos causados às passageiras importunadas durante o percurso e se, existem, também, medidas que poderiam ser adotadas por estas empresas, para tentar evitar, ou, ao menos reduzir o número de importunações sexuais nos coletivos públicos. Ademais, serão estudados temas polêmicos na doutrina e na jurisprudência, tais como a existência de eventual omissão específica, se é hipótese de fortuito interno ou externo e a possibilidade da responsabilização civil por ato de terceiro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Direito Administrativo; Responsabilidade Civil; Concessionárias de serviço de transporte público; Contrato de transporte; Importunação sexual.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1. RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO .....	11
1.1. <b>Considerações iniciais</b> .....	11
1.2. <b>Contrato de transporte de passageiros</b> .....	13
1.2.1. Deveres do transportador e direitos dos usuários: incolumidade física e mental .....	14
1.2.2. Contrato de transporte de passageiro frente ao Código Civil e ao Código de Defesa do Consumidor .....	15
1.3. <b>Responsabilidade civil do estado</b> .....	17
1.3.1. Evolução teórica.....	18
1.3.2. Responsabilidade estatal por omissão: teoria da culpa anônima ou do risco administrativo? .....	20
1.3.3. Pressupostos da responsabilidade civil objetiva .....	23
1.4. <b>Responsabilidade das concessionárias prestadoras de serviços públicos</b> .....	26
1.5. <b>Causas excludentes de responsabilidade</b> .....	27
1.5.1. Fortuito interno e a responsabilidade civil por ato de terceiro.....	30
2. IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NOS TRANSPORTES URBANOS.....	33
2.1. <b>Dados Estatísticos da importunação sexual em geral</b> .....	33
2.2. <b>Das causas da importunação sexual no transporte público</b> .....	45
3. RESPONSABILIDADE DA EMPRESA TRANSPORTADORA DE PASSAGEIROS PELAS IMPORTUNAÇÕES SEXUAIS .....	51
3.1. <b>Importunação sexual: fato exclusivo de terceiro em relação ao transporte público?</b> .....	51
3.2. <b>Importunação sexual: fortuito interno ou fortuito externo?</b> .....	54
3.3. <b>Medidas para reduzir os casos de importunação sexual nos transportes públicos</b> ...	60
CONCLUSÃO.....	66
REFERÊNCIAS .....	69
ANEXO.....	79

## INTRODUÇÃO

O transporte coletivo tem grande importância na vida da sociedade contemporânea, notadamente, porque a maioria da população faz dele um uso diário para exercer o seu direito de ir e vir. Ocorre que, cotidianamente, as mulheres sofrem importunações sexuais nesses meios coletivos de deslocamento. Nesse sentido, o presente estudo se dedica a analisar a responsabilidade civil das empresas concessionárias de transporte público, visando a responder se subsiste, ou não, dever de indenizar.

Diante dos casos de importunação sexual, é forçoso reconhecer a ocorrência de danos de natureza moral às consumidoras; contudo, surgem questionamentos a respeito de quem deve responder por estes constrangimentos.

Se, por um lado, alguns entendem que os casos de importunação sexual no interior dos veículos públicos estão abarcados pelo fato exclusivo de terceiro – com causa excludente de responsabilidade do transportador –, além de ser fato estranho à atividade desenvolvida, outros entendem que, em razão do vertiginoso aumento de casos de importunação sexual, faz-se mister uma alteração nos paradigmas para que a importunação sexual passe a ser considerada um caso fortuito interno.

Nesse sentido, os objetivos específicos do presente trabalho são: analisar a responsabilidade das concessionárias prestadoras de serviço público de transporte de passageiros, enfatizando sua natureza objetiva, seja ela pautada no art. 37, § 6º da Constituição da República, seja com base no Código de Defesa do Consumidor; verificar se a qualidade do serviço prestado influencia ou incentiva os casos de importunação sexual, valer dizer, se há um nexo de causalidade entre a omissão das concessionárias e o dano experimentado pelas passageiras; analisar se o risco de importunação sexual nos transportes públicos são inerentes à atividade desenvolvida a ponto de ser considerado caso fortuito interno.

Para tanto, o trabalho utiliza as seguintes questões norteadoras: (i) Nos casos de importunação sexual, há uma omissão específica das concessionárias prestadoras de serviço público de transporte de pessoas? (ii) Quais são as causas da importunação sexual nos coletivos públicos? (iii) A importunação sexual é hipótese de caso fortuito interno ou externo?

O primeiro capítulo analisa as principais características do contrato de transporte de passageiros, com enfoque para os deveres do transportador e direitos dos usuários, utilizando como principais fontes legais o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, além da

doutrina e jurisprudência. Aborda, ainda, a responsabilidade civil da administração pública e de suas delegatárias por atos de terceiro, considerando a aplicação da teoria do risco administrativo, a luz do art. 37, §6º da Constituição, bem como o fato de que o Estado não pode ser considerado um segurador universal. Assim, demonstra-se que, muito embora não se aplique a teoria do risco integral, há hipóteses de fatos de terceiro em que será possível imputar ao Estado o dever de indenizar, bastando, para tanto, que haja uma omissão específica.

No segundo capítulo, é feita uma análise de dados estatísticos, bem como um estudo voltado para um viés sociológico, objetivando desvendar as causas da importunação sexual nos transportes públicos. A compreensão do que instiga o cometimento de atos de importunação sexual é fundamental para compreender se existe, ou não, um nexos de causalidade entre as condições dos transportes coletivos, alguma omissão específica por parte das concessionárias e a ocorrência das importunações sexuais.

O terceiro e último capítulo, por sua vez, analisa, sob a perspectiva dos Tribunais Superiores, se os casos de importunação sexual nos transportes públicos são considerados hipóteses de fortuito interno ou externo, para que seja possível concluir se as concessionárias devem, ou não, ser civilmente responsabilizadas por estes eventos. Por fim, serão discutidas medidas que as concessionárias poderiam/deveriam adotar para garantir a efetividade da cláusula de incolumidade das passageiras, considerando que, em caso de inexistência de medidas aptas, não seria possível imputar às concessionárias o dever de indenizar.

No que toca à metodologia de pesquisa, o presente trabalho utiliza uma abordagem crítico-dialética, desenvolvida principalmente no campo doutrinário, através do estudo de obras nacionais e internacionais, além de se propor a analisar a legislação vigente, principalmente o Código de Defesa de Consumidor e o entendimento dos Tribunais Superiores sobre o tema, por meio de pesquisa jurídica qualitativa. Analisam-se, igualmente, dados estatísticos sobre a importunação sexual nos transportes coletivos. Estabelecido se há ou não o dever de indenizar, a pesquisa passa a ser desenvolvida pelo método hipotético-dedutivo, objetivando a eleição de um conjunto de soluções para o problema da importunação sexual nos transportes públicos.

## 1. RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Embora o objeto do presente capítulo seja a responsabilidade civil das concessionárias de transporte público, antes de adentrar o tema, faz-se mister estabelecer algumas premissas acerca dos conceitos de serviço público, transporte de passageiros, concessão de serviço público e responsabilidade civil do estado.

### 1.1. Considerações iniciais

Na doutrina, diversos são os conceitos para a expressão “serviço público”. Hely Lopes Meirelles<sup>1</sup>, por exemplo, define serviços públicos como aqueles que a Administração Pública presta diretamente ou por meio de terceiros, que o fazem nas condições acordadas e sob fiscalização do ente público, mas por sua conta e risco. Nas palavras do autor:

Serviços de utilidade pública: são os que a Administração, reconhecendo sua conveniência (não essencialidade, nem necessidade) para os membros da coletividade, presta-os diretamente ou aquiesce em que sejam prestados por terceiros (concessionários, permissionários ou autorizatários), nas condisse regulamentadas e sob seu controle, mas por conta e risco dos prestadores, mediante remuneração dos usuários. São exemplos dessa modalidade os serviços de transporte coletivo, energia elétrica, gás, telefone.

Celso Antônio Bandeira de Mello<sup>2</sup>, por sua vez, define como sendo:

[...] toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, mas fruível singularmente pelos administrados, que o Estado assume como pertinente a seus deveres e presta por si mesmo ou por quem lhe faça as vezes, sob um regime de Direito público – portanto, consagrador de prerrogativas de supremacia e de restrições especiais –, instituído em favor dos interesses definidos como públicos no sistema normativo.

Na mesma linha, o art. 175 da CRFB/88 dispõe que “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. 26. ed. São Paulo: Malheiros, 2001. p. 312

<sup>2</sup> MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p.

<sup>2</sup> MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 671.

<sup>3</sup> BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constitucao/constitucao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constitucao/constitucao.htm)>. Acesso em: 15 jun. 2019.

Assim, analisando o art. 175 da CRFB/88, bem como os conceitos fornecidos pela doutrina, verifica-se a possibilidade da descentralização de serviços públicos por parte dos entes federativos.

A descentralização pode se materializar por meio da criação de pessoa jurídica integrante da Administração Indireta – denominada delegação por serviço ou legal –, ou por meio de delegação à pessoa da iniciativa privada – chamada delegação por colaboração ou comercial –, hipótese em que o Estado repassa a execução do serviço público, mas mantém sua titularidade<sup>4</sup>.

Assim, no modelo de Estado Gerencial a prestação dos serviços públicos é delegada a empresas privadas, que, na condição de delegatárias, se tornam responsáveis pela prestação de serviços públicos de qualidade, bem como por eventuais danos causados aos usuários e terceiros em decorrência do serviço, de modo que o Estado, na condição de ente “delegador”, responde tão somente de forma subsidiária.

Importante consignar, ainda, que o transporte de passageiros é considerado serviço público, sendo, portanto, passível de delegação. Isso porque o art. 21, XII “e”, da CRFB/88<sup>5</sup> determina que é competência da União explorar diretamente, ou mediante permissão ou concessão, o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Na mesma linha, o art. 30, V, CRFB/88<sup>6</sup> prevê a competência do município para prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo.

Destarte, tendo em conta que o transporte público de passageiros é um serviço de atribuição estatal passível de delegação, passa-se a analisar as principais características do contrato de transporte de passageiros, bem como tipo de responsabilidade civil a que se submete o Estado e seus delegatários, além das formas pelas quais essa responsabilidade pode ser afastada.

---

<sup>4</sup> CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de Direito Administrativo*. 25. ed. São Paulo: Atlas S.A., 2012, p 344.

<sup>5</sup> BRASIL, op. cit., nota 3

Art. 21. Compete à União: XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

<sup>6</sup> Ibidem. Art. 30. Compete aos Municípios: V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

## 1.2. Contrato de transporte de passageiros

O contrato de transporte, nas palavras de Silvio Venosa, é aquele por meio do qual particular ou empresa, mediante o pagamento de um valor, se obriga a conduzir pessoas ou coisas de um lugar outro, por via terrestre, aquática, ferroviária ou aérea, e independentemente da distância<sup>7</sup>.

Na mesma linha, segundo de Pontes de Miranda, “contrato de transporte é o contrato pelo qual alguém se vincula, mediante retribuição, a transferir de um lugar para o outro pessoa ou bens”<sup>8</sup>.

Nesse sentido, o legislador previu no artigo 730 do Código Civil que “pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”<sup>9</sup>.

Quanto ao contrato de transporte de passageiros, especificamente, Arnaldo Rizzado o define como “aquele em que o transportador se obriga a remover uma pessoa e sua bagagem, de um local para o outro, mediante remuneração”<sup>10</sup>, sendo que, nas palavras de Maria Helena Diniz, “nessa modalidade de contrato há dois contratantes: o transportador, que é a pessoa que se compromete a fazer o transporte, e o passageiro, que se propõe a ser transportado, pagando um certo preço”<sup>11</sup>.

Verifica-se, portanto, que o contrato de transporte de passageiros é composto por três elementos, quais sejam: o transportador, o passageiro e a transladação, que é o serviço prestado pelo transportador de deslocar pessoas de um ponto a outro, sob sua responsabilidade<sup>12</sup>.

Quanto às suas classificações, o contrato de transporte é um contrato típico, encontrando previsão expressa nos artigos 730 a 756 do Código Civil; de adesão, na medida em que possuem cláusulas previamente estipuladas pelas empresas transportadoras; oneroso, pois o transportador presta o serviço mediante remuneração; bilateral, uma vez que gera obrigações para as duas partes – o transportador deve deslocar o indivíduo de um local a

<sup>7</sup> VENOSA, Silvio de Salvo. *Direito Civil*. 9. ed. São Paulo: Atlas. 2009, p. 324.

<sup>8</sup> MIRANDA, Pontes de. *Tratado de direito privado*. 3. ed. Rio de Janeiro: Borsoi, 1972, p. 8.

<sup>9</sup> BRASIL. *Código Civil*. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)>. Acesso em: 16 jun. 2019.

<sup>10</sup> RIZZADO, Arnaldo. *Responsabilidade civil: lei n. 10.406, de 10.01.2002*, 1. ed. Rio de Janeiro: Forense. 2005, p. 442

<sup>11</sup> DINIZ, Maria Helena. *Tratado teórico e prático dos contratos*. São Paulo: Saraiva. 1993, p. 251.

<sup>12</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro: contratos e atos unilaterais*. V. 3. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. Disponível em: <file:///C:/Users/Escola/Downloads/Direito%20Civil%20Brasileiro%20-%20Vol.%20-%20Carlos%20Roberto%20Goncalves%20(11).pdf>. Acesso em: 7 jun. 2020, p. 470

outro e o passageiro deve pagar o preço, e comutativo, visto que as prestações são certas e determinadas<sup>13</sup>.

Trata-se, ainda, de contrato consensual, se aperfeiçoando com o acordo de vontades, que, muitas vezes, é feito de forma tácita, quando, por exemplo, um indivíduo acena para um meio de transporte público ou quando passa pela roleta e ingressa na plataforma de embarque<sup>14</sup>. Ou seja, o contrato de transporte é um contrato não solene, não dependendo de forma prescrita em lei para a sua conclusão.

### 1.2.1. Deveres do transportador e direitos dos usuários: incolumidade física e mental

O contrato de transporte de passageiros consiste em obrigação de resultado, em que o transportador se obriga a deslocar o passageiro ao seu lugar de destino<sup>15</sup>. Desse modo, só se considera adimplida a obrigação com a efetiva produção do resultado contratado<sup>16</sup>.

Contudo, mais do que conduzir o passageiro ao local pretendido, o transportador assume a obrigação implícita de transportar o indivíduo com segurança e sem danos. Tal obrigação é o que a doutrina denomina “cláusula de incolumidade”, que passa a produzir efeito a partir do momento em que a pessoa ingressa na plataforma de embarque ou no próprio meio de transporte, cessando com o desembarque<sup>17</sup>.

A forma de contratação e o início da execução do contrato de transporte varia conforme a modalidade de transporte que está sendo utilizada. Em alguns meios de transporte, é possível identificar especificamente o momento da celebração do contrato e a sua execução, como no caso do transporte aéreo; em outros, estes se confundem. É o caso dos ônibus, por exemplo, em que o contrato celebra-se e executa-se simultaneamente, a partir do momento em que a pessoa acena para o veículo<sup>18</sup>.

No transporte ferroviário, por sua vez, o passageiro passa a incidir na esfera do transportador a partir do momento em que ingressa na estação de embarque, passando pela roleta. No transporte rodoviário, por sua vez, a execução se inicia com o embarque propriamente dito, terminando com o desembarque<sup>19</sup>.

<sup>13</sup> DINIZ, Maria Helena. *Teoria das obrigações contratuais e extracontratuais*. V. 3. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 467.

<sup>14</sup> RIZZARDO, op. cit., p. 443.

<sup>15</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2007, p. 398.

<sup>16</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *Ensaio e pareceres de direito empresarial*. Rio de Janeiro: Forense, 1978, p. 539.

<sup>17</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 398.

<sup>18</sup> GONÇALVES, op. cit., p. 477

<sup>19</sup> Ibidem.

Segundo José de Aguiar Dias, a cláusula de incolumidade é intrínseca ao contrato de transporte de pessoas<sup>20</sup>. Sobre a importância desta cláusula destaca-se o pensamento de Sérgio Cavaliéri<sup>21</sup>:

A característica mais importante do contrato de transporte é a cláusula de incolumidade que nele está implícita. A obrigação do transportador não é apenas de meio, e não só de resultado, mas também de segurança. Não se obriga ele a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito.

Nesse sentido, importa consignar que a falha na preservação da integridade física e mental dos passageiros denota o inadimplemento das obrigações assumidas pelo transportador, e gera, conseqüentemente, responsabilidade civil pelos danos sofridos pelos passageiros durante o transporte, uma vez que assume o risco do empreendimento<sup>22</sup>.

Além da obrigação principal – transportar o passageiro em segurança –, o prestador de serviço possui outros deveres, como respeitar os horários de partida e chegada previstos, bem como os itinerários<sup>23</sup>; não recusar passageiros<sup>24</sup> e etc.

### 1.2.2. Contrato de transporte de passageiro frente ao Código Civil e ao Código de Defesa do Consumidor

Atento às necessidades contemporâneas e inovando em relação ao Código Civil de 1916, o legislador regulou expressamente o contrato de transporte nos artigos 730 a 756, do Código Civil de 2002, inclusive o transporte de passageiros<sup>25</sup>.

Nesse sentido, o legislador previu a responsabilidade objetiva do transportador pelos danos causados aos passageiros e suas bagagens<sup>26</sup>, prevendo, ainda, que a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de

<sup>20</sup> DIAS, José de Aguiar. *A Responsabilidade Civil*. V. 2. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994, p. 185

<sup>21</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 398.

<sup>22</sup> Ibidem, p. 7.

<sup>23</sup> BRASIL, op. cit., nota 9. Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

<sup>24</sup> Ibidem. Art. 739. O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem.

<sup>25</sup> SERTÃ, Renato Lima Charnaux. *Responsabilidade Civil no Contrato de Transporte: A Problemática do Crime de Roubo Perpetrado Durante o Percurso*. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/serieaperfeicoamentode magistrados/paginas/series/13/volumeII/10anoscodigocivil\\_volII\\_168.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/serieaperfeicoamentode magistrados/paginas/series/13/volumeII/10anoscodigocivil_volII_168.pdf)>. Acesso em: 4 out. 2019 p. 168

<sup>26</sup> Ibidem. Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade. Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

terceiro<sup>27</sup>. Nesses casos, o transportador deve indenizar o passageiro, considerando que deixou de cumprir a obrigação de resultado assumida, para só então poder discutir, em ação própria movida em face do terceiro, a culpa pelo acidente.

Ademais, os contratos de transporte de passageiros são igualmente regidos pelo Código de Defesa do Consumidor, inclusive nos casos em que o transporte é prestado por concessionárias de serviço público. Nesse sentido, destaca-se o REsp nº 993.511/MG<sup>28</sup>:

RECURSO ESPECIAL – PROCESSO CIVIL E DIREITO ADMINISTRATIVO – SERVIÇO DE TELECOMUNICAÇÕES – TELEFONIA FIXA – TARIFA DE ASSINATURA BÁSICA – DISCRIMINAÇÃO DE PULSOS ALÉM DA FRANQUIA E DE LIGAÇÕES DO TELEFONE FIXO PARA TELEFONE CELULAR MÓVEL – SISTEMÁTICA DE MEDIÇÃO – LEI GERAL DE TELECOMUNICAÇÕES X CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. (...) 5. Não existe incompatibilidade entre o sistema de regulação dos serviços públicos de titularidade do estado prestados de forma indireta e o de proteção e defesa do consumidor, havendo, ao contrário, perfeita harmonia entre ambos, sendo exemplo disso as disposições constantes dos arts. 6º, inc. X, do CDC, 7º da Lei 8.987/95 e 3º, XI; 5º e 19, XVIII, da Lei 9.472/97. 6. Os serviços públicos são prestados, na atualidade, por empresas privadas que recompõem os altos investimentos realizados no ato da concessão com o valor recebido dos usuários, através dos preços públicos ou tarifas, sendo certa a existência de um contrato estabelecido entre concessionária e usuário, de onde não ser possível a gratuidade de tais serviços, o que inclui a disponibilidade do "tronco" telefônico na comodidade do lar dos usuários, cobrado através do plano básico mensal. (...) 10. Não existe incompatibilidade entre o sistema de regulação dos serviços públicos de titularidade do estado prestados de forma indireta e o de proteção e defesa do consumidor, havendo, ao contrário, perfeita harmonia entre ambos. 11. Recurso especial não provido.

Na mesma linha do Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor prevê a responsabilidade objetiva do fornecedor de serviços – categoria em que se enquadra o transportador –, em decorrência das falhas relativas ao serviço prestado, nos termos do art. 14, §§ 1º e 3º, do CDC<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> Ibidem. Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

<sup>28</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº. 993.511/MG*, Relator Ministra Eliana Calmon, julgado em 11 dez 2007. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/revistaeletronica/Abre\\_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=3562268&sReg=200702328690&sData=20081201&sTipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/revistaeletronica/Abre_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=3562268&sReg=200702328690&sData=20081201&sTipo=5&formato=PDF)>. Acesso em: 31 mar. 2019.

<sup>29</sup> BRASIL. *Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm)>. Acesso em: 4 out. 2019.

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

- I - o modo de seu fornecimento;
- II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;
- III - a época em que foi fornecido.

§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

Além de prever a responsabilidade do fornecedor de serviços independentemente de culpa, o Código de Defesa do Consumidor dispõe acerca de uma série de princípios que também são aplicados aos contratos de transporte, destacando-se, dentre eles, o princípio da segurança, insculpido nos arts. 6º, I<sup>30</sup>, e 8º, *caput*,<sup>31</sup>, segundo o qual nenhum produto ou serviço disponibilizado pode acarretar riscos e danos à saúde ou à segurança dos consumidores<sup>32</sup>.

O CDC prevê, ainda, que o consumidor tem direito a uma prestação de serviços adequada, eficiente e segura<sup>33</sup>, inclusive em relação as concessionária de serviços públicos<sup>34</sup>.

Analisadas as principais características do contrato de transporte de passageiros, passa-se ao estudo da responsabilidade civil a que se submete o Estado e seus delegatários, além das formas pelas quais essa responsabilidade pode ser excluída.

### 1.3. Responsabilidade civil do estado

A responsabilidade civil consiste no dever jurídico de reparação dos danos causados a outrem em razão de um ato. Segundo Cavalieri Filho, a violação de um dever jurídico primário acarreta o surgimento de um dever jurídico secundário, denominado responsabilidade civil<sup>35</sup>.

---

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

§ 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

<sup>30</sup>Ibidem

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

[...]

<sup>31</sup> Ibidem. Art. 8º Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.

<sup>32</sup> SALOMÃO, Luis Felipe. *Aspectos gerais acerca da responsabilidade civil no transporte terrestre de passageiros*. Disponível em: <file:///C:/Meus%20documentos/EMERJ/CPIV/Metodologia/Material%20de%20pesquisa/Revista54\_155.pdf>. Acesso em: 30 out. 2019. p 159

<sup>33</sup> BRASIL, op. cit., nota 29

Art. 6º, X. São direitos básicos do consumidor: a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.

<sup>34</sup> Ibidem. Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

<sup>35</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 71.

Nessa mesma linha, segundo Marçal Justen Filho, “a responsabilidade civil do Estado consiste no dever de compensar os danos materiais e morais sofridos por terceiros em virtude de ação ou omissão antijurídica imputável ao Estado”<sup>36</sup>.

O ordenamento jurídico brasileiro prevê a existência de dois tipos de responsabilidade civil, quais sejam: a subjetiva, que depende da comprovação do elemento subjetivo – culpa ou dolo –, para que surja o dever de indenizar; e a objetiva, em que é dispensada a demonstração de culpa *latu sensu* para que haja responsabilização.

Nesse sentido, é preciso, antes de mais nada, identificar o tipo de responsabilização que se aplica ao Estado, passando, para tanto, por uma análise da evolução histórica das teorias da responsabilidade civil e dos seus pressupostos.

### 1.3.1. Evolução teórica

Ao longo dos anos, a responsabilidade civil do Estado passou por notável evolução. Foram diversas as teorias, iniciando-se pela que pregava a ausência de qualquer tipo de responsabilidade estatal, pautada na ideia de que o Estado Monárquico, manifestado na figura do Rei, nunca erra<sup>37</sup> ou na de que o Estado liberal, que por sua postura não intervencionista, não causaria danos<sup>38</sup>.

Em um segundo momento, foi desenvolvida a teoria da responsabilidade com culpa, em que era possível responsabilizar subjetivamente o Estado quando praticasse atos de gestão que produzissem danos; quanto aos atos de império, contudo, o Estado continuaria isento de responsabilidade<sup>39</sup>. Ocorre que, diante da dificuldade de distinção entre ato de gestão e ato de império, foi necessário o desenvolvimento de outras teorias.

Posteriormente, surgiu a teoria da culpa anônima, que, embora dependesse da demonstração do elemento subjetivo, prescindia da identificação do agente estatal causador do dano. Nesse momento, para configurar a responsabilidade civil do estado, bastava perquirir culpa pela inexistência de serviço, sua prestação ineficaz ou cujo retardamento tenha provocado o dano<sup>40</sup>.

<sup>36</sup> JUSTEN FILHO, Marçal. *Curso de Direito Administrativo*. 10 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p.1324.

<sup>37</sup> MEDAUAR, Odete. *Direito Administrativo Moderno*. 17 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p. 411.

<sup>38</sup> CARVALHO FILHO, op. cit., p. 544.

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 545.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

Por fim, o art. 37, §6º, da Constituição da República consagrou, como regra geral, a teoria do risco administrativo, adotada atualmente<sup>41</sup>, nos seguintes termos:

Art. 37, §6º, CRFB. As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo e culpa<sup>42</sup>.

Segundo essa teoria, é dispensável para que haja responsabilização estatal a constatação do elemento subjetivo – culpa *latu sensu* – na prática do ato que gerou o dano. Basta que o dano experimentado por terceiro seja consequência direta e imediata de atos praticados por agentes públicos, nessa qualidade<sup>43</sup>, conforme o entendimento de Di Pietro<sup>44</sup>:

Entende-se que, a partir da Constituição de 1946, ficou consagrada a teoria da responsabilidade objetiva do Estado; parte-se da ideia de que, se o dispositivo só exige culpa ou dolo para o direito de regresso contra o funcionário, é porque não quis fazer a mesma exigência para as pessoas jurídicas. No mesmo dispositivo constitucional estão compreendidas duas regras: a da responsabilidade objetiva do Estado e a da responsabilidade subjetiva do agente público.

Em síntese, aquele que, no exercício de sua atividade econômica gera risco para terceiros tem o dever de reparar os eventuais danos decorrentes do empreendimento, ainda que não tenha agido com culpa. Nas palavras de Silvio Rodrigues<sup>45</sup>:

Na responsabilidade objetiva a atitude culposa ou dolosa do agente causador do dano é de menor relevância, pois, desde que exista relação de causalidade entre o dano experimentado pela vítima e o ato do agente, surge o dever de indenizar, quer tenha este último agido ou não culposamente. A teoria do risco é a da responsabilidade objetiva. Segundo essa teoria, aquele que, através de sua atividade, cria risco de dano para terceiros deve ser obrigado a repará-lo, ainda que sua atividade e seu comportamento sejam isentos de culpa. Examina-se a situação, e, se for verificada, objetivamente, a relação de causa e efeito entre o comportamento do agente e o dano experimentado pela vítima, esta tem direito de ser indenizada por aquele.

Importante destacar que a responsabilidade do Estado, apesar de objetiva, não afasta a necessidade de comprovação do nexu causal entre a conduta e o prejuízo causado, na medida em que o ordenamento jurídico adotou a teoria do risco administrativo, e não a teoria

<sup>41</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. A Responsabilidade Civil Objetiva e Subjetiva do Estado. *Revista da Emerj*. Rio de Janeiro, V.14, n.55, p.10, jul-set. 2011. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista55/Revista55\\_10.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista55/Revista55_10.pdf)>. Acesso em: 15 jun. 2019

<sup>42</sup> BRASIL, op. cit., nota 3

<sup>43</sup> MEDAUAR, op. cit., p. 412.

<sup>44</sup> DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella. *Direito administrativo*. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 722.

<sup>45</sup> RODRIGUES, Silvio. *Direito Civil*. V. IV. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 10.

do risco integral, sob pena de o Estado se tornar garantidor universal<sup>46</sup>. Nesse sentido, Sérgio Cavalieri Filho<sup>47</sup>:

A expressão seus agentes, nessa qualidade, está a evidenciar que a Constituição adotou expressamente a teoria do risco administrativo como fundamento da responsabilidade da Administração Pública, e não a teoria do risco integral, porquanto condicionou a responsabilidade objetiva do Poder Público ao dano decorrente da sua atividade administrativa, isto é, aos casos em que houver relação de causa e efeito entre a atuação do agente público e o dano. Sem essa relação de causalidade não há como e nem porque responsabilizá-lo objetivamente.

A teoria do risco administrativo de forma alguma conduz à responsabilidade objetiva irrestrita do Estado. Ela apenas dispensa o administrado de provar a culpa do agente público, devendo a administração demonstrar eventuais causas que justifiquem o afastamento parcial ou total da responsabilização<sup>48</sup>.

Estabelecida a aplicação da responsabilidade civil objetiva para as ações que geram danos a terceiros, passa-se agora a analisar o tipo de responsabilidade aplicável nas hipóteses em que o evento danoso decorre de atos omissivos.

### 1.3.2. Responsabilidade estatal por omissão: teoria da culpa anônima ou do risco administrativo?

Tal qual a ação, a omissão de agentes públicos também é capaz de gerar prejuízos para o administrado, o que leva igualmente à responsabilidade do estado. Nesse sentido, nas palavras de José Cretella Jr.<sup>49</sup>:

Não apenas a ação produz danos. Omitindo-se, o agente público também pode causar prejuízos ao administrado e à própria administração. [...] São casos de inércia, casos de não-atos. Se cruza os braços ou se não vigia, quando deveria agir, o agente público omite-se, empenhando a responsabilidade do Estado por inércia ou incúria do agente. Devendo agir, não agiu. Nem como o *bonus pater familiae*, nem como o *bônus administrador*. Foi negligente. Às vezes imprudente e até imperito. Negligente, se a solércia o dominou; imprudente, se confiou na sorte; imperito, se não previu as possibilidades da confraternização do evento. Em todos os casos, culpa, ligada à ideia de inação, física ou mental.

Em que pese a notoriedade da aplicação da teoria do risco administrativo em relação aos danos oriundos de condutas comissivas dos agentes estatais, é manifesta a controvérsia

<sup>46</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2011, p. 10.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> CAHALI, Youssef Said. *Responsabilidade Civil do Estado*. 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 54.

<sup>49</sup> CRETELLA JR, José. *Tratado de Direito Administrativo*, 1 ed. V. 8. Rio de Janeiro: Forense, 1996, p. 210.

existente acerca da possibilidade da adoção do art. 37, §6º da CRFB/88 em relação às condutas omissivas do Estado.

Uma primeira corrente, capitaneada por Celso Antônio Bandeira de Mello, defende que em caso de omissão a responsabilidade estatal sempre será subjetiva, aplicando-se a teoria da culpa anônima, ao argumento de que se o Estado não agiu, não pode ser considerado causador do dano para fins de responsabilização objetiva<sup>50</sup>. Ou seja, para a referida corrente, o art. 37, §6º da CRFB/88 não teria nenhuma aplicação nas hipóteses de omissão. Assim, nas palavras do autor<sup>51</sup>:

Quando o dano foi possível em decorrência de uma omissão do Estado (o serviço não funcionou, funcionou tardia ou ineficientemente) é de aplicar-se a teoria da responsabilidade subjetiva. Com efeito, se o Estado não agiu, não pode, logicamente, ser ele o autor do dano. E se não foi o autor, só cabe responsabilizá-lo caso esteja obrigado a impedir o dano. Isto é: só faz sentido responsabilizá-lo se descumpriu dever legal que lhe impunha obstar o evento lesivo.

Por sua vez, corrente a que se filia Sérgio Cavalieri e Hely Lopes Meireles, defende a possibilidade de aplicação o art. 37, §6º da CRFB/88<sup>52</sup> e, conseqüentemente, a teoria do risco administrativo, tanto nas condutas comissivas, quanto nas omissivas, diferenciando, contudo, as omissões específicas e as genéricas<sup>53</sup>.

Verifica-se hipótese de omissão específica nos casos em que o Estado, a despeito da condição de garantidor, tenha se omitido e que isso tenha propiciado a ocorrência do evento danoso<sup>54</sup>. Nessa linha, Sérgio Cavalieri exemplifica o que a jurisprudência tem considerado omissão específica<sup>55</sup>:

São exemplos de omissão específica: morte de detento em rebelião em presídio (Ap. Civ. 58957/2008, TJRJ); suicídio cometido por paciente internado em hospital público, tendo o médico responsável ciência da intenção suicida do paciente e nada fez para evitar (REsp. 494206/MG); paciente que dá entrada na emergência de hospital público, onde fica internada, não sendo realizados os exames determinados

<sup>50</sup> MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Elementos de Direito Administrativo*. 2. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 1991, p. 344.

<sup>51</sup> *Ibidem*.

<sup>52</sup> Na mesma linha, Flávio de Araújo Willeman defende a aplicação da teoria do risco administrativo tanto para as ações, quanto para as omissões estatais, ao argumento de que, com o advento do Código Civil de 2002, o art. 43 do consolidou a aplicação de tal teoria para as pessoas jurídicas de direito público. Assim, entende que não haveria mais a possibilidade de aplicação de qualquer teoria subjetivista para a responsabilização do Estado. Nesse ponto, contudo, o entendimento de Flávio de Araújo Willeman difere da corrente adotada por Hely Lopes Meireles e Sergio Cavalieri, uma vez que estes defendem a responsabilidade subjetiva do Estado em caso de omissão genérica. WILLEMAN, Flávio de Araújo. *Responsabilidade das Agências Reguladoras*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005, p. 2.

<sup>53</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2011, p. 17.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

pelo médico, vindo a falecer no dia seguinte (Ap. Civ. 35985/2008, TJRJ); acidente com aluno nas dependências de escola pública – a pequena vítima veio a morrer afogada no horário escolar, em razão de queda em bueiro existente no pátio da escola municipal (Ap. Civ. 3611/1999, TJRJ).

De outro lado, a doutrina identifica a omissão genérica quando o Estado não possui um dever específico de agir. Nesses casos, quando, por sua omissão, o Estado concorrer para o resultado danoso, responderá subjetivamente, na forma da teoria da culpa anônima<sup>56</sup>. Nesse sentido, Sérgio Cavalieri exemplifica casos de omissão genérica<sup>57</sup>:

São exemplos de omissão genérica: negligência na segurança de balneário público – mergulho em lugar perigoso, conseqüente tetraplegia; o infortúnio ocorreu quando a vítima, aos 14 anos, após penetrar, por meio de pagamento de ingresso, em balneário público, mergulhou de cabeça em ribeirão de águas rasas, o que lhe causou lesão medular cervical irreversível (REsp.418713-SP); queda de ciclista em bueiro há muito tempo aberto em péssimo estado de conservação, o que evidencia a culpa anônima pela falta do serviço (Ap. Civ. 4846/2008, TJRJ); estupro cometido por presidiário, fugitivo contumaz, não submetido à regressão de regime prisional como manda a lei – *faute du service public* caracterizada; a omissão do Estado constituiu, na espécie, o fator determinante que propiciou ao infrator a oportunidade para praticar o crime de estupro contra menor de 12 anos de idade, justamente no período em que deveria estar recolhido à prisão (REsp. 409203/RS); poste de ferro com um sinal de trânsito cai sobre idosa no calçadão de Ipanema – a base de metal que sustentava o sinal estava bastante enferrujada e acabou quebrando com o apoio da idosa (Globo, 12/07/2010).

Em suma, em hipótese de dano gerado pela omissão genérica, atribui-se ao Estado a responsabilidade civil subjetiva com base na teoria da culpa anônima. Por outro lado, em se tratando de omissão específica, em que existe especial dever de agir, a responsabilidade estatal continuará sendo objetiva, nos termos da teoria do risco administrativo<sup>58</sup>. Nesse sentido foi a manifestação do Ministro Luiz Fux no julgamento da RE nº 841.526/RS, nos seguintes termos<sup>59</sup>:

Diante de tal indefinição, a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal vem se orientando no sentido de que a responsabilidade civil do Estado por omissão também está fundamentada no artigo 37, § 6º, da Constituição Federal, ou seja, configurado o nexo de causalidade entre o dano sofrido pelo particular e a omissão do Poder Público em impedir a sua ocorrência – quando tinha a obrigação legal específica de fazê-lo – surge a obrigação de indenizar, independentemente de prova da culpa na conduta administrativa, consoante os seguintes precedentes:  
[...]

<sup>56</sup> Ibidem, p. 18.

<sup>57</sup> Ibidem.

<sup>58</sup> Ibidem, p. 15

<sup>59</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE nº 841526. Relator Min. Luiz Fux. Disponível em: < <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4645403&numeroProcesso=841526&classeProcesso=RE&numeroTema=592>>. Acesso em: 4 out. 2019

Deveras, é fundamental ressaltar que, não obstante o Estado responda de forma objetiva também pelas suas omissões, o nexo de causalidade entre essas omissões e os danos sofridos pelos particulares só restará caracterizado quando o Poder Público ostentar o dever legal específico de agir para impedir o evento danoso, não se desincumbindo dessa obrigação legal. Entendimento em sentido contrário significaria a adoção da teoria do risco integral, repudiada pela Constituição Federal, como já mencionado acima.

O tema acerca da teoria aplicável à responsabilidade estatal por omissão é polêmico há muito tempo, e, a despeito da posição mais recente do STJ, não se pode afirmar com tranquilidade que a matéria está pacificada. Nada obstante, no presente estudo seguir-se-á a corrente que determina a aplicação da responsabilidade objetiva conforme a diferenciação de omissão genérica e específica.

### 1.3.3. Pressupostos da responsabilidade civil objetiva

São pressupostos essenciais à configuração da responsabilidade civil objetiva estatal e, conseqüentemente, do dever de indenizar, a demonstração da existência de conduta, comissiva ou omissiva específica, lícita ou ilícita, praticada por agente estatal em razão da função; e de dano, material ou moral, causado a terceiro, sendo este consequência direta e imediata da ação praticada, ficando dispensada, contudo, demonstração de culpa ou dolo<sup>60</sup>.

No que toca aos elementos que compõem a responsabilidade civil estatal, destaca-se que a ação apta a ensejar o dever de indenizar pode ser lícita ou ilícita, comissiva ou omissiva específica, singular ou coletiva, bastando que seja praticada em nome do Estado por algum agente estatal, ainda que fora de suas atribuições<sup>61</sup>. Nesse sentido, nas palavras de José dos Santos Carvalho Filho<sup>62</sup>:

Para configurar-se esse tipo de responsabilidade, bastam três pressupostos. O primeiro deles é a ocorrência do fato administrativo, assim considerado como qualquer forma de conduta, comitiva ou omissiva, legítima ou ilegítima, singular ou coletiva, atribuída ao Poder Público. Ainda que o agente estatal atue fora de suas funções, mas a pretexto de exercê-las, o fato é tido como administrativo, no mínimo pela má escolha do agente (culpa in eligendo) ou pela má fiscalização de sua conduta (culpa in vigilando).

Ademais, a doutrina consolidou o entendimento de que só haverá conduta apta a gerar responsabilização estatal se, de alguma forma, o exercício da atribuição pública

<sup>60</sup> CARVALHO FILHO, op. cit., p. 541.

<sup>61</sup> Ibidem, p.560.

<sup>62</sup> Ibidem.

oportunizou a prática do ato que ensejou o evento danoso, ainda que o agente esteja fora do estrito exercício da função<sup>63</sup>. Nesse sentido se manifestou Cavalieri, nos seguintes termos<sup>64</sup>:

[...] o mínimo necessário para determinar a responsabilidade do Estado é que o cargo, a função ou atividade administrativa tenha sido a oportunidade para a prática do ato ilícito. Sempre que a condição de agente do Estado tiver contribuído de algum modo para a prática do ato danoso, ainda que simplesmente lhe proporcionando a oportunidade para o comportamento ilícito, responde o Estado pela obrigação ressarcitória. Não se faz mister, portanto, que o exercício da função constitua a causa eficiente do evento danoso; basta que ela ministre a ocasião para praticar-se o ato. A nota constante é a existência de uma relação entre a função pública exercida pelo agente e o fato gerador do dano. Em suma, haverá a responsabilidade do Estado sempre que se possa identificar um laço de implicação recíproca entre a atuação administrativa (ato do seu agente), ainda que fora do estrito exercício da função, e o dano causado a terceiro.

Ou seja, não basta que o ato tenha sido praticado por agente estatal. É necessário, também, que o agente público tenha se valido dessa condição na prática do ato danoso. Por outro lado, o Estado não poderá ser responsabilizado por atos de terceiros alheios à função pública, e nem quando, embora praticado por agente estatal, a função pública não tenha sido, de alguma forma, preponderante na prática do ato, hipóteses em que o cargo, a função ou atividade administrativa não oportunizaram a prática do ato<sup>65</sup>.

Ademais, Sergio Cavalieri defende que sem lesão a um bem jurídico pode haver responsabilidade penal. Contudo, não há responsabilidade civil<sup>66</sup>. Ou seja, não há dever de indenizar se a ação estatal não gerou algum dano, seja ele patrimonial, na forma dos arts. 402 e 403 do Código Civil, ou moral, nos termos do art. 186 do Código Civil<sup>67</sup>. Isso porque indenização sem dano importaria enriquecimento sem causa<sup>68</sup>.

Sobre o tema, se manifestou Marçal Justen Filho<sup>69</sup>, nos seguintes termos:

A responsabilidade civil do Estado comporta, em primeiro lugar, a compensação por perdas e danos materiais. Isso significa, na maior parte dos casos, o dever de pagar o valor correspondente aos danos emergentes e aos lucros cessantes - vale dizer, aquilo que o lesado perdeu e o que razoavelmente deixou de ganhar. Mas compreende também eventual execução específica de obrigação de fazer. Já a responsabilidade civil por dano moral compreende usualmente (mas não apenas) o pagamento de uma importância destinada a atenuar o sofrimento moral acorrentado em virtude de atuação ilícita, com forte conotação de punição. A natureza não econômica do dano moral impede uma equiparação pecuniária precisa. A indenização visa fornecer um conforto imaterial ao indenizado - seja através da obtenção de recursos materiais,

<sup>63</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2011, p. 12.

<sup>64</sup> Ibidem.

<sup>65</sup> Ibidem, p. 12/13.

<sup>66</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 71. 2007

<sup>67</sup> CARVALHO FILHO, op. cit., p. 560.

<sup>68</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 71.

<sup>69</sup> JUSTEN FILHO, op. cit., p. 1324.

seja pela constatação de punição aplicada ao autor da ilicitude. Mas a compensação pelo dano moral pode abranger outras prestações, destinadas a reduzir os efeitos negativos sofridos pelo sujeito em seu âmbito não patrimonial.

Por fim, o último elemento necessário para configurar a responsabilidade civil do estado é a existência de relação de causa e efeito entre a conduta estatal e o dano experimentado por terceiro. Nesse sentido, nas palavras de José dos Santos Carvalho Filho:

O último pressuposto é o nexo causal (ou relação de causalidade) entre o fato administrativo e o dano. Significa dizer que ao lesado cabe apenas demonstrar que o prejuízo sofrido se originou da conduta estatal, sem qualquer consideração sobre o dolo e a culpa. Se o dano decorre de fato que, de modo algum, pode ser imputado à Administração, não se poderá imputar responsabilidade civil a esta; inexistindo o fato administrativo, não haverá, por consequência, o nexo causal<sup>70</sup>.

Sobre o nexo causal, o STF adotou a teoria do dano direto ou imediato – também chamada de teoria da interrupção do nexo causal ou teoria da causalidade imediata –, pela qual apenas os danos decorrentes única e exclusivamente de atos do Estado, ou dos que atuam em seu nome, são civilmente indenizáveis, nos termos do art. 403 do Código Civil<sup>71</sup>.

A aplicação da teoria da causa direta e imediata evita que o Estado se torne segurador universal, uma vez que a regra no ordenamento jurídico é a da teoria do risco administrativo, e não da teoria do risco integral, que não admite excludentes de responsabilidade. Nesse sentido, para Youssef Said Cahali<sup>72</sup>:

Assim, o prejuízo de que se queixa o particular tem que ser consequência da atividade ou omissão administrativa: ‘A responsabilidade da Administração Pública, desvinculada de qualquer fator subjetivo, pode, por isso, ser afirmada independente da demonstração de culpa - mas está sempre submetida, como é óbvio, à demonstração de que foi o serviço público que causou o dano sofrido pelo autor’, pois ‘não está o estado obrigado a indenizar se inexistira vínculo entre a omissão ou a falha e o dano causado.

A demonstração do nexo de causalidade é fundamental inclusive em relação às condutas omissivas. Para que haja responsabilização, deve-se identificar no caso concreto se é razoável exigir a atuação estatal. É necessário perceber se a ausência teria dado causa ou concorrido para o dano experimentado pela vítima. A conduta estatal omissiva por si só não é

<sup>70</sup> CARVALHO FILHO, op. cit., p. 560.

<sup>71</sup> BRASIL, op. cit., nota 9. Art. 403, CC. Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.

<sup>72</sup> CAHALI, op cit., p. 74.

capaz de gerar responsabilidade civil, sendo necessário que haja causalidade entre a inércia e o evento danoso<sup>73</sup>.

Nos casos omissivos, o nexo de causalidade é compreendido como um juízo hipotético de inclusão da ação naquele cenário. Será evidente a causalidade quando a ação supostamente necessária e não executada for inserida no contexto fático, e se perceber o desaparecimento do dano<sup>74</sup>.

#### **1.4. Responsabilidade das concessionárias prestadoras de serviços públicos**

Consolidado o entendimento de que o Estado responde independentemente da demonstração de culpa ou dolo pelos danos que suas ações ou omissões específicas causarem, nos termos da teoria do risco administrativo, é preciso estabelecer a premissa de que o art. 37, §6º da CRFB/88 também se aplica às concessionárias prestadoras de serviços públicos. O art. 37, §6º da Constituição da República estendeu o cabimento da teoria do risco administrativo para além daqueles que compõem a Administração Pública, empregando-a também às pessoas jurídicas de direito privado que atuam em nome do Estado na prestação de serviços públicos<sup>75</sup>. Foi essa a tese fixada pelo STJ no julgamento do RE nº 591874, de Relatoria do Ministro Ricardo Lewandowski<sup>76</sup>.

Ao determinar a aplicação do art. 37, §6º às concessionárias, o Constituinte atentou para o fato de que não seria justo que a delegação dos serviços originalmente públicos a terceiros particulares afastasse a responsabilidade objetiva, dificultando a reparação de prejuízos causados<sup>77</sup>.

Assim, para que haja responsabilização das concessionárias prestadoras de serviços públicos, é necessário que se verifique, no caso concreto, a existência dos elementos ensejadores da responsabilidade civil objetiva – um ato praticado por particular, durante a prestação do serviço público delegado, que seja causa direta e imediata de um dano anormal e específico a terceiro<sup>78</sup> –, bem como a inexistência de eventuais excludentes do dever de indenizar.

---

<sup>73</sup> CAHALI, op. cit., p.223

<sup>74</sup> Ibidem.

<sup>75</sup> CARVALHO FILHO, op. cit., p. 556.

<sup>76</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE nº 591874. Relator Min. Ricardo Lewandowski. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=2635450>>. Acesso em: 4 out. 2019.

<sup>77</sup> MEIRELLES, op. cit., p. 614

<sup>78</sup> DI PIETRO, op. cit., p. 722

Ainda sobre a responsabilidade civil objetiva, o art. 927, parágrafo único, do Código Civil prevê que “haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”.

Assim, em que pese a Constituição seja clara ao dispor acerca da responsabilização objetiva dos concessionários de serviços públicos, a legislação infraconstitucional também o fez, tanto no art. 25<sup>79</sup> da Lei Federal sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos (Lei Federal nº 8.987/95), quanto no art. 22 do Código de Defesa do Consumidor<sup>80</sup>.

Verifica-se, portanto, que qualquer dano que tenha relação direta e imediata com a prática de atos pela Administração Pública, ou por entes privados que com ela atuem em colaboração, enseja obrigação de indenizar. Desta forma, tendo em vista que a Constituição considera o transporte de passageiros como serviço público, todos os particulares que prestarem este serviço por meio de permissão ou concessão estarão sujeitos à aplicação do art. 37, §6º CRFB/88.

### **1.5. Causas excludentes de responsabilidade**

Conforme estudado, o art. 37, §6º da CRFB adotou a teoria do risco administrativo, que não se confunde com a teoria do risco integral, porque aquela admite a exclusão da responsabilidade civil objetiva. Nesse sentido, a legislação infraconstitucional prevê diversas causas excludentes, dentre as quais: a culpa da vítima; o caso fortuito; a força maior; e o fato de terceiro.

Havendo culpa exclusiva da vítima, não será possível a responsabilização do Estado, na medida em que inexistente ação praticada por agentes estatais ounexo de causalidade<sup>81</sup>. Noutr giro, o mesmo raciocínio não se aplica em caso de culpa concorrente entre Estado e vítima. A culpa concorrente não é causa excludente do dever de indenizar e o Estado será responsabilizado, porém, de forma proporcional a sua conduta.

<sup>79</sup> BRASIL. *Lei Federal nº 8.987* de 1995. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18987/compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987/compilada.htm). Acesso em: 30 out. 2019.

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

<sup>80</sup> BRASIL, op. cit., nota 29

<sup>81</sup> CARVALHO FILHO, op. cit., p. 545.

Nas hipóteses em que o dano for causado por atos exclusivos de terceiros, a princípio, também não será possível responsabilizar o Estado, tendo em vista ausência de conduta estatal e nexo de causalidade. Contudo, existem casos em que ao Estado possui especial dever de agir e, conseqüentemente, dever de impedir a ocorrência de eventuais danos<sup>82</sup>. Verifica-se, nessas hipóteses, a existência do que a doutrina convencionou chamar de “omissão específica”, situação em que o Estado poderá ser responsabilizado objetivamente ainda que por fato de terceiro.

Também são excludentes da responsabilidade civil objetiva a força maior e o caso fortuito, os quais encontram disposição expressa no art. 393 do Código Civil, nos seguintes termos:

Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.  
Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir<sup>83</sup>

A doutrina diverge fortemente acerca desses conceitos. Parcela dos doutrinadores, dentre os quais Diógenes Gasparini, Antônio Queiroz Telles e Hely Lopes Meirelles, se posiciona no sentido de que “força maior” seria evento proveniente da vontade humana; ao passo que “caso fortuito” seria evento produzido pela natureza, tais quais fortes chuvas, terremotos, ventanias, etc.<sup>84</sup>.

Noutro giro, doutrinadores como Di Pietro, Lucia Valle Figueiredo e Celso Antônio Bandeira de Mello e Sérgio Cavalieri conceituam “caso fortuito” e “força maior” de forma diametralmente oposta. Para eles, e, nas palavras de Cavalieri, “o que caracteriza o fortuito é a imprevisibilidade, ao passo que a inevitabilidade caracteriza a força maior”<sup>85</sup>. Entendem, assim, que somente a força maior é causa excludente da responsabilidade, na medida em que é proveniente de ação da natureza, de modo que não pode ser imputada à Administração Pública; ao passo que o caso fortuito, por ser previsível e passível de prevenção, quando causar danos, será decorrente de falha da administração<sup>86</sup>. Nas palavras de Di Pietro:

Sem maiores aprofundamentos sobre a controlaria, temos entendido, desde a primeira edição deste livro, que força maior é acontecimento imprevisível, inevitável e estranho à vontade das partes, como uma tempestade, um terremoto, um raio. Não sendo imputável à administração, não pode incidir a responsabilidade do Estado; não

<sup>82</sup> JUSTEN FILHO, op. cit., p. 1349.

<sup>83</sup> BRASIL, op. cit., nota 9.

<sup>84</sup> CARVALHO FILHO, op. cit., p. 557

<sup>85</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 291.

<sup>86</sup> DI PIETRO, op. cit., p.725.

há nexos de causalidade entre o dano e o comportamento da Administração. Já o caso fortuito - que não constitui causa excludente da responsabilidade Estado - ocorre nos casos em que o dano seja decorrente de ato humano ou de falha da administração; quando se rompe, por exemplo, uma adutora ou um cabo elétrico, causando dano a terceiros, não se pode falar em força maior, de modo a excluir a responsabilidade do Estado<sup>87</sup>.

Segundo Themístocles Cavalcanti, caso fortuito e força maior possuem aspectos semelhantes: imprevisibilidade e a inevitabilidade. Contudo, se diferenciam na medida em que o caso fortuito é algo interior, inerente ao próprio negócio desenvolvido, ao passo que a força maior é exterior, um elemento alheio a atividade desenvolvida, como inundações e tempestades<sup>88</sup>.

De toda sorte, e a despeito das considerações tecidas por todos os doutrinadores supracitados, a interpretação gramatical do art. 393 CC indica que “caso fortuito” e “força maior” seriam sinônimos, tendo em vista a utilização do vocábulo “ou” ligando os institutos. Nessa linha é o posicionamento do Supremo Tribunal Federal (STF) e de doutrinadores como Orlando Gomes, José dos Santos Carvalho Filho e Marçal Justen Filho, que não fazem qualquer distinção entre os conceitos. Seguindo esse posicionamento, a responsabilidade do Estado será afastada nos dois casos, considerando a inevitabilidade do dano, ainda que fossem adotadas todas as medidas importas pelo dever de cuidado<sup>89</sup>.

Nesse sentido, se manifestou Marçal Justen Filho:

O caso fortuito ou força maior afasta, em todos os setores do direito, a responsabilização civil. Envolve hipóteses em que o dano é produzido por causas alheias à vontade ou ao controle de alguém, insuscetíveis de impedimento. Dito em outras palavras, a responsabilidade do Estado é afastada porque o dano não poderia ser evitado mesmo com a adoção de todas as cautelas derivadas do dever de diligência a ele imposto<sup>90</sup>.

Embora o caso fortuito e a força maior sejam causas excludentes da responsabilidade civil – tomando por base o entendimento do STF –, importa consignar que é possível a responsabilização subjetiva, por exemplo, pelos fenômenos da natureza quando, por omissão genérica, o Estado concorrer para o resultado danoso<sup>91</sup>. Nessa linha, Yussef Said Cahali:

<sup>87</sup> Ibidem.

<sup>88</sup> CAVALCANTE, Themístocles. *Tratado de direito administrativo*. 5 ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos. 1964. p. 415

<sup>89</sup> JUSTEN FILHO, op. cit., p.1349.

<sup>90</sup> Ibidem.

<sup>91</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2011, p. 16.

A Administração Pública será responsabilizada pela reparação dos danos sofridos pelos particulares, provocados por eventos inevitáveis da Natureza (chuvas torrenciais, inundações, alagamentos, desmoronamentos), desde que, por sua omissão ou atuação deficiente, deixando de realizar obras que razoavelmente lhe seriam exigíveis (ou as realizando de maneira insatisfatória), poderia ter evitado a causação do prejuízo, ou atenuado as suas consequências<sup>92</sup>.

Ademais, é possível que haja também, excepcionalmente, hipóteses de responsabilização objetiva, tanto por casos fortuitos, como por atos de terceiros, o que será devidamente abordado no capítulo a seguir.

#### 1.5.1. Fortuito interno e a responsabilidade civil por ato de terceiro

Conforme estudado, via de regra, quando o dano é causado por atos exclusivos de terceiros há hipótese de exclusão da responsabilidade civil, em razão da ruptura do nexo de causalidade. Contudo, tem relevância, aqui, a distinção entre os conceitos de fortuito externo e interno para verificar as hipóteses em que a omissão estatal, diante do seu especial dever de agir, admita a responsabilidade objetiva por fato de terceiro<sup>93</sup>.

Leciona a doutrina que o fortuito interno está relacionado aos riscos do negócio, inerente à própria execução do serviço, razão pela qual não seria capaz de elidir a responsabilidade do Estado e das concessionárias de serviço público. O fortuito externo, por sua vez, é fato completamente estranho às atividades exercidas pelo agente público, não podendo ser considerado um risco da própria atividade, motivo pelo qual o fortuito externo exime do dever de indenizar, sendo considerada uma excludente de responsabilidade civil.

Nas palavras de Cavalieri<sup>94</sup>:

Entende-se por fortuito interno o fato imprevisível, e, por isso, inevitável, que se liga à organização da empresa, que se relaciona com os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador. O estouro de um pneu de ônibus, o incêndio do veículo, o mal súbito do motorista etc. são exemplos do fortuito interno, por isso que, não obstante acontecimentos imprevisíveis, estão ligados à organização do negócio explorado pelo transportador. (...) O fortuito externo é também fato imprevisível e inevitável, mas estranho à organização do negócio. É o fato que não guarda nenhuma ligação com a empresa, como fenômenos da natureza - tempestades, enchentes etc. Duas são, portanto, as características do Fortuito externo: autonomia em relação aos riscos da empresa e inevitabilidade, razão pela qual alguns autores o denominam força maior.

<sup>92</sup> CAHALI, op. cit., p. 58

<sup>93</sup> JUSTEN FILHO, op. cit., p.1349.

<sup>94</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 292.

Exemplificando a possibilidade de responsabilidade civil do Estado por ato de terceiro destaca-se que o RE 841.526/RS, de Relatoria do Ministro Luiz Fux, julgado em 30/3/2016, em que o Plenário do STF decidiu que, em caso de inobservância do dever específico de proteção insculpido no art. 5º, inciso XLIX, da CF/88, o Estado é responsável pela morte de detento<sup>95</sup>. Nesse sentido, nas palavras do Min. Gilmar Mendes, relator do ARE 662.563 AgR/GO, DJe de 02/04/2012<sup>96</sup>:

[...] a jurisprudência dominante desta Corte que se firmou no sentido de que a negligência estatal no cumprimento do dever de guarda e vigilância dos detentos configura ato omissivo a dar ensejo à responsabilidade objetiva do Estado, uma vez que, na condição de garante, tem o dever de zelar pela integridade física dos custodiados [...].

Na mesma linha, destaca-se o RE nº 109.615-RJ, de relatoria do Ministro Celso de Mello, em que o STF fixou entendimento de que o Estado, no caso o Município do Rio de Janeiro, deveria responder objetivamente pelos danos causados a um aluno que, ferido por um colega de classe durante o horário escolar e dentro do estabelecimento de ensino público, acabou ficando cego<sup>97</sup>.

Nesse *leading case*, o STF entendeu que houve omissão específica por parte do Município que deixou de assegurar a incolumidade física de aluno que, a partir do momento em que ingressou no ambiente escolar, estava sob sua guarda. Nesse sentido, nas palavras do Relator<sup>98</sup>:

As circunstâncias do presente caso – apoiadas em pressupostos fáticos soberanamente reconhecidos pelo Tribunal *a quo* – evidenciam que o nexo de causalidade material restou plenamente configurado em face do comportamento omissivo em que incidiu o agente do Poder Público (funcionário escolar), que se absteve de adotar as providências reparatórias que a situação estava a exigir. Na realidade consta dos autos que, por incompreensível omissão administrativa, não só deixou de ser solicitado e prestado imediato socorro médico à vítima, mas, também, absteve-se a própria administração escolar de notificar os pais da aluna atingida, com a urgência que o caso requeria. É preciso enfatizar que o Poder Público, ao receber o menor estudante em qualquer dos estabelecimentos da rede oficial de ensino, assume o grave compromisso de velar pela preservação de sua integridade física, devendo empregar todos os meios necessários ao integral desempenho desse encargo jurídico, sob pena de incidir em responsabilidade civil pelos eventos lesivos ocasionados ao aluno, os quais, muitas vezes, decorrem da inércia, da omissão ou

<sup>95</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE nº 841526/RS. Relator Ministro Luiz Fux. Disponível em: < <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=11428494> >. Acesso em: 5 out. 2019

<sup>96</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ARE nº 662.563 AgR/GO. Relator Ministro. Gilmar Mendes. Disponível em: < <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=1874413> >. Acesso em: 5 out. 2019

<sup>97</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE nº 109615-RJ. Relator Ministro Celso de Mello. Disponível em: < <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28109615%2E+OU+109615%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/yylqahn3> >. Acesso em: 5 out. 2019

<sup>98</sup> Ibidem.

indiferença dos servidores estatais. A obrigação de preservar a intangibilidade física dos alunos, enquanto estes se encontram no recinto do estabelecimento escolar, constitui encargo indissociável do dever que incumbe ao Estado de dispensar proteção efetiva a todos os estudantes que se acharem sob a guarda imediata do Poder Público nos estabelecimentos oficiais de ensino. Descumprida essa obrigação, e vulnerada a integridade corporal do aluno – tal como no caso ocorreu – emerge a responsabilidade civil do Poder Público pelos danos causados a quem, no momento do fato lesivo, se achava sob guarda, atenção, vigilância e proteção das autoridades e dos funcionários escolares” (RE 109.615-RJ – RTJ nº 163/1107-1114)

Verifica-se, portanto, que, tendo em vista os diferentes conceitos, bem como as consequências que emanam de cada uma das espécies de caso fortuito, a doutrina e a jurisprudência têm desenvolvido assíduo debate acerca de quais hipóteses configuram fortuito interno e externo, de modo que a responsabilização estatal por fato de terceiro depende da análise no caso concreto.

## 2. IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NOS TRANSPORTES URBANOS

Diariamente, os transportes públicos se tornaram essenciais ao exercício de inúmeros direitos fundamentais e para que sejam cumpridas as funções sociais do Estado<sup>99</sup>. Contudo, a despeito da grande importância que eles exercem, frequentemente mulheres são vítimas de importunação sexual em seu interior<sup>100</sup>. Contudo, antes de imputar o dever de indenizar, seja com fundamento no artigo 37, §6º da Constituição, seja com base no Código de Defesa do Consumidor, é preciso verificar se existe, ou não, nexos de causalidade entre uma eventual omissão específica por parte das concessionárias e a ocorrência das importunações sexuais. Isso porque nas hipóteses em que não se vislumbre essa relação de causa e consequência, não há que se falar em responsabilidade da concessionária.

Nesse sentido, o presente capítulo é dividido em dois sub tópicos. O primeiro destina-se à análise de dados estatísticos sobre a importunação sexual; já o segundo propõe um estudo voltado para o viés sociológico, objetivando desvendar as causas da importunação sexual nos transportes públicos, considerando principalmente que a compreensão do que instiga o cometimento de atos de importunação sexual é fundamental para a verificação do nexos de causalidade entre as condições dos transportes coletivos e os danos causados às passageiras.

### 2.1. Dados Estatísticos da importunação sexual em geral<sup>101</sup>

No ano de 2013, buscando ampliar o debate sobre importunação sexual<sup>102</sup> em locais públicos, a jornalista Karin Hueck, em conjunto com a organização não governamental *Think*

<sup>99</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p. 287.

<sup>100</sup> ACTIONAID. *Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos*. Disponível em: [http://actionaid.org.br/na\\_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos//>](http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos//>). Acesso em: 22 abr. 2019

<sup>101</sup> Para que se possibilite uma visualização mais clara dos dados estatísticos coletados sobre os casos de importunação sexual, algumas das informações coletadas com foram transformadas em gráficos, que se encontram no anexo do presente trabalho.

<sup>102</sup> As pesquisas e notícias de jornal, em sua maioria absoluta, abortam o tema com a nomenclatura “assédio sexual”. Contudo, é importante ressaltar que a maioria das pesquisas foi realizada antes da tipificação do crime de importunação sexual, especialmente desenvolvido para as situações de que trata o presente trabalho. Ademais, a rigor a termo “assédio sexual” refere-se aos casos em que o agente se prevalece da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função. Nesse sentido, a redação do art. 216-A, do Código Penal:

Art. 216-A. Constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função.

Verifica-se, portanto, que a configuração do crime de assédio sexual pressupõe a existência de hierarquia, o que não ocorre nos casos de violência sexual contra a mulher nos transportes públicos, já que nesses casos a vítima

*Olga* realizaram, em âmbito nacional, pesquisa *online* sobre importunação sexual. Os resultados apontaram que 99,6% das 7.762 entrevistadas já teriam sofrido algum tipo de importunação sexual enquanto estavam na rua, no transporte público ou em eventos públicos. Destas, 85% das mulheres foram apalpadas durante as importunações sexuais, sendo 73% tocadas nas nádegas, 46% na cintura, 17% nos seios, 14% entre as pernas e 4% em outras partes. Ainda segundo a mesma pesquisa, 64% das entrevistadas disseram ter sofrido importunação sexual especificamente no transporte público<sup>103</sup>.

Ainda em âmbito nacional, no ano de 2015, o instituto de pesquisa Datafolha revelou que uma em cada três passageiras relatou já ter sofrido alguma forma de violência sexual dentro de trens, metrô e ônibus<sup>104</sup>.

Por sua vez, o Instituto Patrícia Galvão, em conjunto com o Instituto Vladimir Herzog realizaram, no ano de 2015, questionários *online* sobre importunação sexual com 2285 mulheres, de 14 a 24 anos, das classes C, D e E, moradoras de 370 cidades brasileiras. A pesquisa apurou que 94% das entrevistadas afirmaram que já haviam sido assediadas verbalmente e 77%, importunadas fisicamente. Das mulheres que foram fisicamente abordadas, 72% dos contatos foram provocados por desconhecidos, sendo que as agressões incluem: beijos forçados em bares ou festas; bater ou passar a mão nas nádegas em lugares públicos; e “encoxadas” nos transportes públicos<sup>105</sup>.

Já pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP) e pelo Datafolha, no ano de 2016, revelou que entre 5,2 milhões e 7,9 milhões de mulheres com mais de 16 anos já teriam sido vítimas de importunação física nos transportes públicos<sup>106</sup>.

Ainda no ano de 2016, a organização internacional *ActionAid* divulgou pesquisa realizada pelo Instituto *YouGov* sobre importunação sexual no Brasil, na Índia, na Tailândia e no Reino Unido, em que foram ouvidas um total de 2.236 mulheres com idade acima de 16 anos, sendo 1.038 na Grã-Bretanha, 502 no Brasil, 496 na Tailândia e 200 na Índia<sup>107</sup>. A

sequer costuma conhecer o agente. Nesse sentido, em que pese as pesquisas utilizem o termo “assédio sexual”, por questões de precisão técnica, será utilizado preferencialmente a expressão “importunação sexual”, ao longo do texto, na forma do art. 215-A, do Código Penal.

<sup>103</sup> THINK OLGA. *Chega de fiu fiu: resultado da pesquisa*. Disponível em: <<https://thinkolga.com/2013/09/09/cheega-de-fiu-fiu-resultado-da-pesquisa/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>104</sup> AGÊNCIA BRASIL. *Lei no Rio prevê campanha para inibir assédio sexual no transporte público*. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2018-01/lei-no-rio-preve-campanha-para-inibir-assedio-sexual-no-transporte>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

<sup>105</sup> VEDUCA. *Assédio sexual no Brasil em sete estatísticas impressionantes*. Disponível em: <<https://blog.veduca.org/assedio-sexual-no-brasil-em-sete-estatisticas-impressionantes/>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

<sup>106</sup> WRI BRASIL. *Com inovação, Fortaleza age para coibir o assédio no transporte coletivo*. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/03/com-inovacao-fortaleza-age-para-coibir-o-assedio-no-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

<sup>107</sup> ACTIONAID, op. cit., nota 100.

pesquisa concluiu que 86% das mulheres brasileiras sofreram importunação em público e, questionadas sobre em quais situações sentiram mais medo de serem vítimas de importunação sexual, 70% responderam “ao andar pelas ruas”; 69% responderam “ao sair ou chegar em casa depois que escurece” e 68% responderam “no transporte público”<sup>108</sup>.

Em comparação com os outros países estudados (Índia, Tailândia e Reino Unido), o Brasil foi o que apresentou o maior índice de importunação sexual entre as mulheres, inclusive sofrido por meninas antes dos 10 anos. O levantamento concluiu que os índices de importunação sexual nos espaços públicos no Brasil (86%) é igual ao da Tailândia e pior do que na Índia (79%), país extremamente marcado pela violência contra a mulher e pela desigualdade de gênero, bem como na Inglaterra (75%)<sup>109</sup>.

Em novo levantamento realizado no ano de 2017, o Datafolha apurou que quatro em cada dez brasileiras afirmaram que já foram vítimas de importunação sexual<sup>110</sup>. Ou seja, 42% das brasileiras com 16 anos ou mais declararam já terem sofrido algum tipo de importunação em lugares públicos, que englobam além da importunação sexual física em transporte público (5,2 milhões), receber comentários desrespeitosos (20,4 milhões de vítimas) e ser beijada a força (2,2 milhões de mulheres)<sup>111</sup>. Na mesma pesquisa, o Datafolha revelou que 29% das mulheres que relataram ter vivenciado a importunação na rua; 22%, no transporte público, sendo importunação sexual física (11%) e verbal (8%); 15% no trabalho; 10% na escola/faculdade e 6% na própria casa<sup>112/113</sup>.

Por sua vez, em âmbito estadual e municipal, os dados são igualmente alarmantes.

Pesquisa realizada pelo Datafolha em outubro de 2015 na cidade de São Paulo, em que foram entrevistados 1092 moradores com 16 anos ou mais, apontou que o local onde mais ocorrem casos de importunação sexual é no transporte público<sup>114</sup>.

Segundo o levantamento, que considerou indivíduos de ambos os gêneros, dentre os lugares em que ocorrem importunação sexual, o transporte público e a rua estão empatados e lideram as ocorrências com 22% de menções. Importante mencionar que, nos transportes

<sup>108</sup> Ibidem

<sup>109</sup> GÊNERO E NÚMERO. *Elas não se sentem livres*. Disponível em: <<http://www.generonumero.media/elas-nao-se-sentem-livres/>>. Acesso em: 22 abr. 2019

<sup>110</sup> A pesquisa tem margem de erro de dois pontos.

<sup>111</sup> REVISTA EXAME. *Os números da violência contra mulheres no Brasil*. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/brasil/os-numeros-daviolencia-contra-mulheres-no-brasil/>. Acesso em: 22 abr. 2019

<sup>112</sup> A soma das respostas ultrapassa os 42% iniciais porque cada mulher poderia indicar mais de um local.

<sup>113</sup> OPINIÃO PÚBLICA. *42% das mulheres brasileiras já sofreram assédio sexual*. Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2018/01/1949701-42-das-mulheres-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

<sup>114</sup> DATAFOLHA. *50% das moradoras de São Paulo já sofreram assédio sexual*. Disponível em: <<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2015/11/1704375-50-das-moradoras-de-sao-paulo-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019

coletivos, a importunação sexual física se manifestou em 14% dos casos, ao passo que o assédio verbal foi citado por 6%. Noutro giro, ao analisar as formas pelas quais a importunação sexual se manifestou nas ruas, o levantamento constatou que os resultados se invertem, isso porque, nas ruas percebeu-se a predominância dos assédios verbais, com um percentual de 18%, em detrimento da importunação sexual em sua forma física, que se manifestou em 2% das ocorrências<sup>115/116</sup>.

Analisando essa estatística, não se pode deixar de questionar a razão pela qual nas ruas o assédio é predominantemente verbal, ao passo que nos transportes públicos, a importunação física lidera as ocorrências. Na análise donexo de causalidade, é importante questionar qual a peculiaridade que existe nos transportes coletivos que faz com que isso ocorra.

Ainda em São Paulo, o levantamento revelou que 35% das mulheres declararam ter sofrido importunação sexual no transporte coletivo, sendo que em 22% dos casos houve contato físico; em 8%, a violência foi verbal; e em 4%, ambas as modalidades. Em seguida ao transporte público, os locais onde foram relatados mais casos de importunação sexual são: a rua (33%); a balada (19%) e o trabalho (10%)<sup>117/118</sup>.

Só no primeiro trimestre de 2017, o Estado de São Paulo registrou 165 casos de importunação sexual nos transportes<sup>119</sup>. Ademais, o jornal O Estado de S. Paulo realizou levantamento na cidade de São Paulo, no ano de 2017, sobre o número de registros de ocorrência feitos por mulheres vítimas de importunação sexual nos transportes urbanos e apurou que, em média, ocorrem mais de quatro casos por semana<sup>120</sup>.

Pesquisa realizada no final de 2018 pelo IBOPE Inteligência em conjunto com a Rede Nossa São Paulo indicou que 37,1 % das brasileiras com 16 anos ou mais, ou seja, 22 milhões de brasileiras, relataram ter sofrido algum tipo de importunação sexual nos últimos 12 meses, sendo que de todos os casos, 7,8% das brasileiras (3,9 milhões) foram

---

<sup>115</sup>Ibidem.

<sup>116</sup> A margem de erro máxima da pesquisa é de 3 pontos percentuais, para mais ou para menos, para o total da amostra.

<sup>117</sup> A margem de erro máxima da pesquisa é de 3 pontos percentuais, para mais ou para menos, para o total da amostra.

<sup>118</sup> VEJA SÃO PAULO. *Transporte público é local onde mulheres mais sofrem assédio*. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/transporte-publico-assedio-datafolha/>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

<sup>119</sup> CATRACA LIVRE. *Casos de abuso sexual no transporte público aumentam 9% em 2018*. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/cidadania/casos-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-aumentam-9-em-2018/>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

<sup>120</sup> VEDUCA, op. cit., nota 105.

importunadas fisicamente em transportes públicos e 4,0% em transportes particulares chamados por aplicativos<sup>121</sup>.

A pesquisa realizada na capital paulista indagou às entrevistadas em quais lugares as mulheres acreditavam que correriam mais riscos de sofrer alguma importunação sexual: em bares e casas noturnas; nos pontos de ônibus; no transporte público; na rua; no ambiente familiar; em transportes particulares (táxi, Uber, Cabify, *EasyTaxi* e 99); ou no trabalho. Da amostra de 416 mulheres, 44% responderam “no transporte público”; 23% responderam “na rua”; 11% responderam “em bares e casas noturnas”; 4% responderam “nos pontos de ônibus”; 4% responderam “no ambiente familiar”; 4% responderam “em transportes particulares”; 3% responderam “no trabalho”; e 3% não souberam responder<sup>122</sup>.

Em resumo, a pesquisa promovida IBOPE Inteligência em conjunto com a Rede Nossa São Paulo concluiu que “o transporte público é percebido por mais de 4 em cada 10 mulheres como o local em que elas correm mais risco de sofrer algum tipo de assédio”<sup>123</sup>.

Já no ano de 2019, uma pesquisa do IBOPE Inteligência realizada em São Paulo, com amostra de 416 mulheres, indicou que 38% das entrevistadas sofreram importunação sexual dentro de transportes coletivos. Ou seja, quase duas em cada cinco mulheres, o que indica um aumento de 13 p.p. em comparação com a pesquisa realizada no ano de 2018, em que, dentro de uma amostragem de 428 entrevistadas, 25% relataram ter sofrido esse tipo de assédio<sup>124</sup>.

Vale ressaltar que a mesma pesquisa indicou que 6% das mulheres alegaram ter sofrido importunação sexual dentro de transportes particulares, um acréscimo de 2 p.p. em relação aos dados coletados em 2018, que apontaram um percentual de 4%<sup>125</sup>.

Em São Paulo, as denúncias de importunação sexual contra mulheres dentro do transporte público tiveram um aumento de 850% do ano de 2014 ao ano de 2018<sup>126</sup>.

Do final de setembro de 2018 – quando entrou em vigor a lei que tipifica o crime de importunação sexual – até o final do mês de fevereiro de 2019, foram registradas 293 queixas, sendo que 130 casos foram no transporte público<sup>127</sup>.

<sup>121</sup> REDE NOSSA SÃO PAULO. *Viver Em São Paulo: mulheres*. Edição 2019. Disponível em: [https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986\\_viver\\_em\\_sp\\_mulher\\_2019.pdf](https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986_viver_em_sp_mulher_2019.pdf). Acesso em: 22 abr. 2019.

<sup>122</sup> Ibidem.

<sup>123</sup> Ibidem.

<sup>124</sup> Ibidem.

<sup>125</sup> Ibidem.

<sup>126</sup> REVISTA ÔNIBUS - FETRANSPOR. *Mais uma luta para a mulher*. Disponível em: <http://www.revistaonibus.com.br/materias/mais-uma-luta-para-a-mulher/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

No ano de 2019, só nos primeiros 3 meses, foram registradas 180 ocorrências, ou seja, um aumento de 9% nos casos de importunação sexual no transporte público do Estado de São Paulo, conforme dados obtidos por meio da Lei de Acesso à Informação e divulgados pela Secretaria de Segurança de Segurança Pública. Importante destacar que, de acordo com a pesquisa, 56% dos casos descritos nos boletins de ocorrência aconteceram nos horários de pico – pela manhã, das 6h às 9h, e pela tarde, das 17h às 20h –, ou seja, nos horários em que os transportes se encontram superlotados<sup>128</sup>.

A pesquisa "Viver em São Paulo - Mulher" do ano de 2020, realizada pelo Ibope Inteligência e divulgada pela Rede Nossa São Paulo, apurou-se que o número de mulheres que dizem ter sofrido importunação sexual dentro do transporte coletivo subiu 18 pontos percentuais de 2018 para 2020. O levantamento comparativo entrevistou, na cidade de São Paulo, nos anos de 2018, 2019 e 2020, aproximadamente 400 mulheres com diferentes rendas, escolaridades, classes sociais, idades, raças e religiões. A pesquisa evidenciou que, no ano de 2018, 25% das mulheres entrevistadas disseram já ter sofrido assédio no transporte coletivo, ao passo que em 2020, a porcentagem saltou para 43%<sup>129</sup>.

Em resumo, na cidade de São Paulo, o transporte público é o local onde mais ocorrem casos de importunação sexual<sup>130</sup>.

Já no Rio de Janeiro, o Instituto de Segurança Pública (ISP) registrou, do ano de 2014 ao ano de 2017, um aumento das ocorrências de importunação sexual nos transportes coletivos: enquanto no ano de 2014 foram registrados 30 casos; em 2017, as ocorrências chegaram a 156. Entre 2014 e 2017 foi registrados um total de 399 casos de assédio nos transportes públicos, que englobam estupro (180 casos), tentativa de estupro (28 casos), importunação ofensiva ao pudor (163 casos) e ato obsceno (28 casos)<sup>131</sup>.

---

<sup>127</sup> G1. *Transporte público de SP concentra casos de assédio sexual na cidade*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/02/25/transporte-publico-de-sp-concentra-casos-de-assedio-sexual-na-cidade.ghtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

<sup>128</sup> CATRACA LIVRE, op. cit., nota 119.

<sup>129</sup> G1. *Relatos de assédio no transporte público aumentam 18 pontos percentuais em 2020 em SP, diz pesquisa*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/03/04/relatos-de-assedio-no-transporte-publico-aumentam-18-pontos-percentuais-em-2020-em-sp-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 4 mai. 2020.

<sup>130</sup> G1, op. cit., nota 127.

<sup>131</sup> O GLOBO. *Aumentam registros de abuso sexual no transporte público: ano passado, foram 156 ocorrências em ônibus, vans, metrô e trens*. Em 2014, 30 casos chegaram à polícia. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/aumentam-registros-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-22723985>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

No do Rio de Janeiro, em 2017, foi registrado, em média, um caso de importunação sexual nos transportes públicos a cada 16 horas<sup>132</sup>.

Em Brasília, no Distrito Federal, do ano de 2017 para o ano de 2016, houve um aumento de 40% nos casos de importunação sexual nos transportes coletivos: enquanto em 2016 foram feitas 186 ocorrências; em 2017 foram 301 casos registrados<sup>133</sup>.

Em Natal, no Rio Grande do Norte, pesquisa realizada pela Secretaria Municipal da Mulher, em 2018, com um total de 800 usuárias do transporte coletivo, apontou que 59,87% das entrevistadas teriam sofrido importunação sexual dentro dos coletivos que rodam na cidade. Os tipos de importunações sexuais mais relatados foram: “encoxadas” propositais (57,41%); olhares inconvenientes (34,66%); cantadas (34,24%); toque em alguma parte do corpo (30,48%); sussurros (15,24%); gestos obscenos, como tocar os órgãos sexuais ou se masturbar (8,56%). Perguntadas a respeito de já terem presenciado algum tipo de violência sexual dentro dos ônibus, 67,24% das entrevistadas afirmaram que sim<sup>134</sup>.

Quanto às estatísticas, é importante destacar que muitos casos de importunação sexual nos transportes coletivos não são denunciados, seja por vergonha, pelo medo de sofrer represálias, pela dificuldade de denunciar ou mesmo pela ausência de orientação por parte dos funcionários das empresas<sup>135</sup>.

Nesse sentido, a pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP) em conjunto com o Datafolha indicou que de todos os casos de violência contra a mulher ocorridos no ano de 2016 – estimados entre 16 milhões e 19,9 milhões –, apenas 11% das vítimas afirmaram ter denunciado<sup>136</sup>. Igualmente, na pesquisa realizada Secretaria Municipal da Mulher de Natal- RN, 97,92% das entrevistadas responderam que não chegaram a denunciar os crimes; apenas 1,04% responderam “sim”<sup>137</sup>. No Distrito Federal, a situação

<sup>132</sup> EXTRA. *A cada 16 horas, Rio tem um caso similar ao de homem que ejaculou em mulher no BRT*. Disponível em: <<https://extra.globo.com/casos-de-policia/a-cada-16-horas-rio-tem-um-caso-similar-ao-de-homem-que-ejaculou-em-mulher-no-brt-21776879.html>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

<sup>133</sup> DESTAK BRASÍLIA. *Assédio a mulheres em transporte público cresce 40%*. Disponível em: <<https://www.destakjornal.com.br/cidades/brasil/detalhe/assedio-a-mulheres-em-transporte-publico-cresce-40>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>134</sup> G1. *60% das mulheres dizem ter sofrido assédio sexual dentro do transporte público de Natal, diz pesquisa*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/60-das-mulheres-dizem-ter-sofrido-assedio-sexual-dentro-do-transporte-publico-de-natal-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>135</sup> VEDUCA, op. cit., nota 105.

<sup>136</sup> WRI BRASIL, op. cit., nota 106.

<sup>137</sup> G1, op. cit., nota 134.

não é melhor, 90% das mulheres que sofrem abusos nos coletivos urbanos não denunciam<sup>138</sup>.

Nesse sentido, os índices divulgados oficialmente estão muito aquém da realidade<sup>139</sup> e, é exatamente essa subnotificação, somada as diferentes metodologias de pesquisa utilizada, bem como as variações de tempo e espaço, que justificam a existência de estatísticas tão distintas<sup>140</sup>.

Em suma, analisando as estatísticas, constata-se que é difícil encontrar uma mulher brasileira que não tenha sofrido importunação sexual nos transportes públicos<sup>141</sup>.

Em âmbito global, no ano de 2014, a *YouGouv* e a *Thomson Reuters Foundation News* realizaram a maior pesquisa já conduzida sobre os sistemas de transporte mais perigosos para mulheres ao redor do mundo, levando em conta, para tanto, 16 países, que foram classificados do pior para o melhor, seguindo os critérios de: segurança durante a noite; reação dos demais passageiros diante do abuso; nível de confiança nas autoridades; frequência da importunação nas modalidades física e verbal e a segurança do transporte em geral<sup>142</sup>.

A pesquisa foi realizada *online* com a participação de 6.550 mulheres residentes nas 15 maiores capitais do mundo e em Nova Iorque, que é a cidade mais populosa dos Estados Unidos da América<sup>143</sup>.

Importante destacar que o estudo não pode ser realizado em cinco das maiores capitais – Cairo, Dhaka, Kinshasa, Tehran and Baghdad –, tanto por razões de conflito interno, quanto pelo fato de que, nesses países, foi impossível assegurar que a pesquisa online seria respondida exclusivamente por mulheres. O Brasil, igualmente, não foi objeto da pesquisa<sup>144</sup>.

Uma análise conjunta de todos os seis critérios avaliados permitiu a formação de um *ranking* geral, sendo o 1º classificado considerado o sistema de transporte em que as mulheres mais sofrem importunações sexuais e o 16º aquele em que menos sofrem. Os países se

<sup>138</sup> JUSBRASIL. *A violência de gênero no âmbito do transporte público brasileiro*. Disponível em: <<https://lauravilacaadv.jusbrasil.com.br/artigos/401190828/a-violencia-de-genero-no-ambito-do-transporte-publico-brasileiro>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>139</sup> ACTIONAID, op. cit., nota 100.

<sup>140</sup> VEDUCA, op. cit., nota 105.

<sup>141</sup> THE INTERCEPT BRASIL. *Assédio no transporte público: um problema antigo que ninguém resolve*. Disponível em: <<https://theintercept.com/2017/09/04/assedio-no-transporte-publico-um-problema-antigo-que-ninguem-resolve/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>142</sup> THOMSON REUTERS FOUNDATION NEWS. *Most dangerous transport systems for women*. Disponível em: <<https://news.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/>>. Acesso em: 2 jun. 2020.

<sup>143</sup> Ibidem.

<sup>144</sup> Ibidem.

classificaram da seguinte forma: Bogotá, México, Lima, Nova Déli, Jakarta, Buenos Aires, Kuala Lumpur, Bangkok, Moscou, Manila, Paris, Seoul, Londres, Beijing, Tóquio, Nova Iorque<sup>145</sup>.

A pesquisa apontou a cidade de Bogotá como a mais insegura para as mulheres, seguida pela da Cidade do México e de Lima. Ademais, foi apurado que seis de cada dez mulheres são fisicamente abusadas dentro dos transportes coletivos das principais capitais da América Latina<sup>146</sup>.

No México, 64% das entrevistadas disseram ter sofrido importunações sexuais no transporte público. Em Lima, o percentual é de 58% e em Bogotá, 57%<sup>147</sup>, sendo que neste último, 82% das entrevistadas afirmaram que não se sentem seguras nos transportes coletivos<sup>148</sup>.

De outro lado, Nova Iorque, Tóquio, Beijing, Londres, Seoul e Paris foram as capitais mais bem avaliadas<sup>149</sup>.

Destaca-se que o fato de o sistema de transporte nova-iorquino ter sido considerado o mais seguro para mulheres, de forma alguma significa que a cidade esteja livre de casos de importunação sexual nos transportes públicos. Mesmo os países que foram mais bem avaliados possuem casos de importunação sexual nos transportes coletivos. A importunação sexual que ocorre nos transportes coletivos mundiais é causada principalmente pelo machismo que estruturou as sociedades contemporâneas; contudo, existem fatos externos, alheios à cultura machista, que fazem com que os transportes coletivos de determinados países sejam mais propícios a atos de violência sexual do que em outros, sendo fundamental compreender a razão disso<sup>150</sup>.

Importante consignar, que os países apontados na pesquisa como aqueles que apresentam menores índices de casos de importunação sexual nos sistemas de transporte público também são aqueles que têm sido eleitos, nos últimos anos, os países com os melhores sistemas de transportes públicos do mundo.

<sup>145</sup> Ibidem.

<sup>146</sup> EL PAIS. *Passagem para o abuso no transporte público da América Latina: Seis de cada dez mulheres sofrem abusos de tipos diferentes nos ônibus e metrô*. Disponível em: <[https://brasil.elpais.com/brasil/2014/11/01/internacional/1414873447\\_925511.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2014/11/01/internacional/1414873447_925511.html)>. Acesso em: 3 mai. 2020.

<sup>147</sup> Ibidem.

<sup>148</sup> CITYMETRIC. *A German rail operator is introducing woman-only carriages. Is this progressive or depressing?*. Disponível em: <<https://www.citymetric.com/transport/german-rail-operator-introducing-woman-only-carriages-progressive-or-depressing-1956>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>149</sup> THOMSON REUTERS FOUNDATION NEWS, op. cit., nota 142.

<sup>150</sup> Ibidem.

Pesquisa realizada pelo Inhabitat, no ano de 2007, apontou como sendo os cinco melhores sistemas de transporte público do mundo: Tóquio, Nova Iorque, Londres, Paris, Moscou, nessa ordem<sup>151</sup>.

Estas cidades são conhecidas por investir profundamente em mobilidade urbana e pela preocupação com a redução o fluxo de carros nas cidades. Tóquio, por exemplo, possui o sistema de transporte público mais complexo do mundo, comportando milhões de passageiros diariamente; em Nova York, o metrô funciona 24 horas por dia; Londres possui o Metropolitano de Londres, que é o metrô mais antigo do mundo e Paris se destaca por ter construído estações de metrô a cada 500 metros<sup>152</sup>.

No ano de 2014, segundo o site Descubra o Mundo, os cinco melhores transportes mundiais foram eleitos, em ordem decrescente: Tóquio, Nova Iorque, Londres, Paris e Dinamarca<sup>153</sup>.

Por sua vez, em pesquisa realizada pelo Onmobih, em 2019, dentre os 8 melhores transportes públicos do mundo estão: Paris, na terceira posição; Seul, em quinto; Nova Iorque, em sétimo e Beijing, em oitavo<sup>154</sup>, sendo certo que todas essas cidades foram apontadas pela *YouGov* dentre as que menos apresentavam sistemas de transporte perigosos para mulheres<sup>155</sup>.

Analisando as três pesquisas acima – sobre os melhores sistemas de transporte público no mundo –, em comparação com a pesquisa realizada sobre os países com os maiores índices de importunações sexuais nos transportes coletivos, é impossível não perceber a relação entre qualidade do serviço prestado e ocorrências de violências sexuais contra mulheres nos trajetos.

Os países que apresentaram menores índices de violência sexual contra mulheres nos transportes públicos também são aqueles mundialmente considerados como os que possuem sistemas de transporte que oferecem melhores condições físicas aos usuários.

<sup>151</sup> CICLOVIVO. *Os 5 melhores transportes públicos do mundo*. Disponível em: <<https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/os-5-melhores-transportes-publicos-do-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>152</sup> MUNDO EDUCAÇÃO. *Transporte público no mundo*. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/transporte-publico-no-mundo.htm>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>153</sup> DESCUBRA O MUNDO. *Os 5 países com os melhores transportes públicos do mundo*. Disponível em: <<https://blog.descubraomundo.com/viagem/os-5-paises-com-os-melhores-transportes-publicos-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>154</sup> ONMOBIH. *8 lugares com os melhores transportes públicos do mundo*. Disponível em: <<https://www.onmobih.com.br/8-lugares-com-os-melhores-transportes-publicos-do-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>155</sup> THOMSON REUTERS FOUNDATION NEWS, op. cit., nota 142.

Verifica-se, portanto, que a qualidade do serviço de transporte público prestado é inversamente proporcional à ocorrência de importunações sexuais nos trajetos e nas dependências das estações.

Conforme analisado, o ranking da *YouGov* – sobre a segurança nos transportes para mulheres – é uma classificação final, que levou em conta a análise conjunta dos seis critérios avaliados durante o levantamento. Nada obstante, a pesquisa desenvolveu também *rankings* considerando individualmente cada um dos critérios avaliados<sup>156</sup>.

Assim, quanto à frequência da importunação sexual física em cada sistema de transporte, os países se classificaram da seguinte forma, do mais perigoso para o mais seguro: México, Bogotá, Lima, Tóquio, Delhi, Jakarta, Manila, Moscou, Buenos Aires, Beijing, Seoul, Bangkok, Kuala Lumpur, Nova Iorque, Londres, Paris<sup>157</sup>, mantendo, portanto, nas melhores posições as cidades com os sistemas de transportes coletivos mais qualificados.

Em pesquisa mais recente, realizada pela ONG *Plan International*, no ano de 2018, foi apurado que a cidade de Lima, no Peru, era considerada a cidade mais perigosa, dentre as analisadas, para as mulheres usarem o transporte público, sendo Estocolmo, a capital da Suécia, a cidade mais segura<sup>158</sup>.

Considerando que Estocolmo foi apontada, na pesquisa mais recente, como a cidade com o sistema de transporte público mais seguro para mulheres, passa-se a uma análise comparativa da percepção do público acerca da qualidade do transporte coletivo na capital Sueca e o da capital Brasileira.

Segundo o estudo “Análise multicritério para avaliação comparativa entre os sistemas de transporte público coletivo de Brasília e de Estocolmo: a percepção do usuário”, publicado no periódico científico *Universitas: Gestão e TI*, no ano de 2016, os usuários do transporte público de Estocolmo avaliam melhor o seu sistema, do que os usuários de Brasília em relação ao seu<sup>159</sup>.

O artigo avaliou, comparativamente, os sistemas de transporte público de Brasília e de Estocolmo do ponto de vista do usuário, levando em conta inúmeros critérios: confiabilidade; acessibilidade; conforto; conveniência (oferta de adequadas condições físicas

---

<sup>156</sup> Ibidem.

<sup>157</sup> Ibidem.

<sup>158</sup> THE GUARDIAN. *Which city is the worst for sexual harassment on public transport?* Disponível em: <<https://www.theguardian.com/cities/2019/oct/08/which-city-is-the-worst-for-sexual-harassment-on-public-transport>>. Acesso em: 3 jun. 2020.

<sup>159</sup> UNIVERSITAS GESTÃO E TI. *Análise multicritério para avaliação comparativa entre os sistemas de transporte público coletivo de Brasília e de Estocolmo: a percepção do usuário*. Disponível em: <<file:///C:/Users/Escola/Downloads/3869-18171-3-PB.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

e relativas à operação do sistema); segurança (proteção quanto à acidentes e crimes nas instalações físicas) e custo do serviço<sup>160</sup>.

O transporte público de Estocolmo foi melhor avaliado que o de Brasília em quase todos os critérios. O único critério em que Brasília obteve média de desempenho mais favorável do que na capital Sueca, foi o quesito custo do serviço (tarifa)<sup>161</sup>.

Assim, o estudo concluiu que o sistema de transporte público de Estocolmo tem mais qualidade do que o da capital brasileira, e que, portanto, Estocolmo fornece ao usuário um serviço de mais qualidade<sup>162</sup>.

Ainda sobre a qualidade do sistema de transporte público brasileiro, destaca-se levantamento realizado pelo instituto de pesquisa americano Expert Market, para classificar os sistemas de transporte públicos das 74 dos principais regiões metropolitanas do mundo, que se baseou em dados do aplicativo Moovit e levou em consideração os critérios de tempo de viagem, tempo de espera pela condução, distância total e custo mensal do transporte em relação ao salário médio da população<sup>163</sup>.

Dentre os 74 sistemas de transporte analisados, sete foram de cidades brasileiras e quatro delas estão entre as piores colocadas do *ranking*, quais sejam: Brasília, em 68º lugar; Salvador, em 70º; São Paulo em 72º e Rio de Janeiro, em 74º, no último lugar do *ranking*<sup>164</sup>.

Ademais, segundo pesquisa realizada em 2008 pelo CoMet (organização internacional relacionada aos sistemas de transporte mundial), o metrô de São Paulo é o mais lotado do mundo. A pesquisa apurou, à época, que no horário de pico (das 17h às 20h), o metrô transportava em média 785 mil pessoas. Ou seja, 8,6 passageiros por metro quadrado dentro dos vagões, sendo que, segundo os especialistas, o limite possível de se suportar é de seis pessoas por metro quadrado<sup>165</sup>.

---

<sup>160</sup> Ibidem.

<sup>161</sup> Ibidem.

<sup>162</sup> Ibidem, p. 50.

<sup>163</sup> G1. *Brasília está entre os 10 piores sistemas de transporte público do mundo, diz estudo*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/brasilia-esta-entre-os-10-piores-sistemas-de-transporte-publico-do-mundo-diz-estudo.ghtml>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>164</sup> DIÁRIO DO TRANSPORTE. *Pesquisa internacional coloca sistemas de transportes públicos de cidades brasileiras entre os piores do mundo*. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/07/17/pesquisa-internacional-coloca-sistemas-de-transportes-publicos-de-cidades-brasileiras-entre-os-piores-do-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>165</sup> G1. *Metrô de SP é o mais lotado do mundo, segundo organização internacional*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL751741-5598,00-METRO+DE+SP+E+O+MAIS+LOTADO+DO+MUNDO+SEGUNDO+ORGANIZACAO+INTERNACIONAL.html>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

Nesse diapasão, não restam dúvidas de que as condições precárias em que se encontra o sistema de transporte coletivo brasileiro contribui efetivamente para a ocorrência de mais casos de importunações sexuais, fornecendo um ambiente propício para tanto<sup>166</sup>.

A conclusão é ainda mais evidente quando se comparam os resultados da pesquisa “Assédio sexual entre as mulheres”, realizada pelo Datafolha em 2017, sobre as importunações sexuais ocorridas em transportes públicos por região do país, com os dados apurados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), no ano de 2011, que analisou a opinião dos usuários quanto à qualidade do transporte coletivo<sup>167</sup>.

Segundo os dados do Ipea, na região Sul, 8,1% dos usuários consideram o sistema de transporte público “muito ruim” e 39,5% consideram “bom”. Por outro lado, na região Sudeste, 24,1% classificaram o sistema como “muito ruim” e 22,7%, como “bom”<sup>168</sup>.

Por sua vez, a pesquisa Datafolha apontou que 27% das usuárias entrevistadas na região Sudeste já teriam sofrido importunações sexuais no transporte público, ao passo que, na região Sul – onde o sistema transporte foi mais bem avaliado –, o percentual de relatos foi de apenas 13%, ou seja, menos da metade do percentual da Região Sudeste<sup>169</sup>.

Uma análise conjunta das pesquisas permite concluir pela existência de correlação entre a qualidade do serviço de transporte público prestado e a ocorrência de casos de importunações sexuais. Quanto menos qualidade, mais chance de importunações sexuais acontecerem, já que a superlotação dos coletivos facilita esse tipo de violência<sup>170</sup>.

## 2.2. Das causas da importunação sexual no transporte público

Importunação sexual consiste no “cerco insistente e indesejado, a investida inoportuna e não querida”<sup>171</sup>, em que se inserem abordagens invasivas, comentários sexuais, contatos físicos, atos obscenos e até mesmo ameaças de cunho sexual<sup>172</sup>.

<sup>166</sup>REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. *Assédio no transporte público*. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-e.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2020. p. 28/28.

<sup>167</sup> Ibidem.

<sup>168</sup> IPEA. *Moradores da Região Sul são os mais satisfeitos com o transporte público, segundo pesquisa*. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_alphacontent&ordering=3&limitstart=5140&limit=20&Itemid=24](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent&ordering=3&limitstart=5140&limit=20&Itemid=24)>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>169</sup> DATAFOLHA. *Assédio sexual entre as mulheres*. Disponível em: <[https://assets-dossies-ipg-v2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/3/2018/04/Datafolha\\_assediosexual\\_novembro2017.pdf](https://assets-dossies-ipg-v2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/3/2018/04/Datafolha_assediosexual_novembro2017.pdf)>. Acesso em: 4 jun. 2020.

<sup>170</sup> REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS, op. cit., nota 166.

<sup>171</sup> SILVA NETO, Manoel Jorge e. Constituição e assédio sexual. In: JESUS, Damásio E. de; GOMES, Luiz Flávio. *Assédio Sexual*. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 105.

<sup>172</sup> PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Assédio sexual: Questões conceituais. In: Ibidem, p. 119.

Por um lado, parte dos importunadores enxergam essas atitudes agressivas e invasivas como algo positivo, ao argumento de que seria uma espécie de elogio e que isso elevaria a autoestima das mulheres; por outro, parcela da sociedade opta por atribuir sua ocorrência ao comportamento da própria vítima, culpabilizando as mulheres e retirando dos homens toda responsabilização<sup>173</sup>.

Confirmando o discurso da culpabilização da vítima e legitimando a conduta dos assediadores, pesquisa realizada pelo IPEA em 2014 acerca da percepção dos brasileiros sobre a violência de gênero revelou que 26% dos entrevistados concordaram com a frase “mulheres que usam roupas que mostram o corpo merecem ser atacadas” e 58,5% concordaram que “se as mulheres soubessem como se comportar, haveria menos estupros”<sup>174</sup>.

A despeito desse pensamento, na verdade, a importunação sexual tem a ver com a manutenção, por meio de constrangimento, das relações de poder e de dominação, constituindo um fenômeno estrutural amparado pela depreciação social da mulher e pela desigualdade de gênero<sup>175</sup>. Relaciona-se à concepção da mulher enquanto objeto sexual, ideia profundamente arraigada na sociedade e que corrobora comportamentos invasivos e que violam a dignidade feminina<sup>176</sup>.

Muito embora a sociedade culpabilize a própria vítima, o fato é que a importunação ocorre com qualquer mulher, independente de suas roupas, de seu comportamento ou o local em que se encontre, isso porque a importunação sexual está relacionado à denominada “cultura do estupro”, em que o corpo feminino é visto como público e disponível para aqueles que desejem tocá-lo<sup>177</sup>.

A importunação sexual fere o direito constitucionalmente consagrado da mulher de ir e vir, na medida em que basta sair de casa para que sua dignidade seja violada, com olhares, cantadas e toques indesejados. Assim, a importunação sexual nos espaços públicos acaba definido como e onde as mulheres decidem circular<sup>178</sup>.

<sup>173</sup> SANTOS, Maria da Conceição dos. *Corpos em trânsito: um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju*. 2016. 148 f. Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, 2016. Disponível em: <[https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/8649/2/MARIA\\_CONCEICAO\\_SANTOS.pdf](https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/8649/2/MARIA_CONCEICAO_SANTOS.pdf)>. Acesso em: 20 mai. 2019. p. 112/113.

<sup>174</sup> INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA. *Nota técnica 2014, número 17*. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_alphacontent&ordering=3&limitstart=12080&limit=10](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent&ordering=3&limitstart=12080&limit=10)>. Acesso em: 22 abr. 2019.

<sup>175</sup> DIAS, Isabel. Violência Contra as Mulheres no Trabalho. O caso do assédio sexual. In: *Sociologia, problemas e práticas*, n.º 57, 2008, p.11-23.

<sup>176</sup> SANTOS, op. cit., p. 52/53.

<sup>177</sup> Ibidem, p. 14 e 57/58.

<sup>178</sup> INSTITUTO MANA. *Fiu, fiu não é elogio: assédio sexual contra mulher nos espaços públicos e suas implicações na saúde da vítima*. Disponível em: <<https://www.institutomana.com/single-post/2017/09/05/FIU->

A naturalização da violência cotidiana, inclusive da importunação sexual, seja por parte da própria vítima, seja por parte do agressor, também colabora com esse cenário. O que se percebe entre as vítimas é que a frequência com que ocorrem e impotência diante dessas situações gera uma conformação tão grande, que a importunação sexual se torna algo rotineiro, até mesmo banal. Em resumo, se a mulher precisa utilizar o transporte coletivo, ela tem que ter a ciência de que estará sujeita a abordagens indesejadas e, mesmo com as experiências traumáticas, terá que manter sua rotina<sup>179</sup>.

Diante dos casos de importunação sexual, é comum que a vítimas se mantenham em silêncio, o que gera subnotificação dos crimes e, conseqüentemente, maior dificuldade de repressão. Ocorre que, quando se trata de importunação nos transportes coletivos, o silêncio – fomentado pela vergonha, pela deslegitimação da palavra da vítima, pela omissão dos demais passageiros, pela naturalização do assédio, pela dificuldade de se provar o crime, pela crença na impunidade, etc. –, se torna ainda mais ensurdecidor<sup>180</sup>.

Considerar o viés sociológico das causas da importunação sexual levaria a uma digressão infinita – o que não é o objeto do presente estudo; contudo, analisando premissas superficialmente expostas até então, é possível concluir que a causa da importunação sexual é cultura e pode se resumir na ausência de reconhecimento dos direitos humanos das mulheres – enquanto grupo socialmente oprimido –, da igualdade de gênero e da sua própria cidadania<sup>181</sup>. Sobre o tema, destaca-se<sup>182</sup>:

Realmente, para além de um problema do transporte coletivo, a questão relativa à violação da liberdade sexual de mulheres em espaços públicos trata-se preponderantemente de um problema cultural. Em uma sociedade nitidamente patriarcal como a brasileira, a transição da mulher da esfera privada – isto é, doméstica – para a esfera pública – espaço de atuação do homem – revela e dá visibilidade à histórica desigualdade de gênero existente nas relações sociais. Conflitos que antes permaneciam reservados à esfera doméstica ultrapassam os limites simbólicos e morais impostos “entre quatro paredes” e ganham maior visibilidade, expondo o caráter opressivo dos papéis sociais.

A importunação sexual é um fenômeno que já foi vivenciado por praticamente todas as mulheres, independentemente de classe social ou etnia, ocorrendo, ainda, nos mais variados

---

FIU-N% C3% 83O-% C3% 89-ELOGIO-ass% C3% A9dio-sexual-contra-mulher-nos-espaa% C3% A7os-p% C3% B Ablicos-e-suas-implica% C3% A7% C3% B5es-na-sa% C3% BAde-da-v% C3% ADtima>. Acesso em: 5 out. 2019.

<sup>179</sup> SANTOS, op. cit., p. 20.

<sup>180</sup> Ibidem, p. 55/57.

<sup>181</sup> Ibidem, p. 22/23.

<sup>182</sup> FUKUDA, Rachel Franzan. Assédio sexual: uma releitura a partir das relações de gênero. *Revista Simbiótica*. Universidade Federal do Espírito Santo, n. 01, junho/2012.

cenários: no trabalho, nas instituições de ensino, na academia, nas ruas, nos transportes coletivos e privados<sup>183</sup>.

Embora a importunação sexual possa ocorrer em qualquer lugar, o presente trabalho busca entender o porquê de a importunação sexual ser tão mais frequente nos transportes públicos, conforme apontam as estatísticas. Isso porque, a verificação do nexos causal entre o dano causado às passageiras e as ações/omissões das concessionárias de transporte público passa pela constatação do que motiva a ocorrência de taxas tão elevadas de importunações sexuais, principalmente na modalidade física, nos transportes urbanos, com percentuais que superam inclusive as ruas e os ambientes de trabalho.

Os dados apontam que os casos de importunação sexual nos transportes públicos, são mais comuns na “hora do rush”, ou seja, das 6h às 9h e das 17h às 20h, quando os transportes se encontram lotados<sup>184</sup>. Importante consignar ainda que, na maioria das vezes, o agente não utiliza violência ou faz grave ameaça na prática das importunações sexuais no interior dos transportes coletivos. Ele se aproveita tão somente da aglomeração de pessoas e da proximidade física para praticar os atos<sup>185</sup>.

É inegável, portando, a existência de vínculo entre o grande número de importunações sexuais que ocorrem nos transportes coletivos e a qualidade do serviço prestado. A superlotação dos transportes públicos fornece ao agressor um ambiente propício para a prática do assédio, seja pela proximidade física da vítima, seja porque a grande quantidade de pessoas permite que os atos sejam praticados de forma discreta, seja porque a vítima, na maioria das vezes, sequer tem a possibilidade de se afastar do agressor, seja porque o agressor utiliza a própria multidão para garantir sua impunidade<sup>186</sup>.

Em síntese, a superlotação dos transportes coletivos fornece uma oportunidade àqueles que já estão motivados e dispostos a praticar a importunação sexual. Nesse sentido, destaca-se a teoria da oportunidade que, dentro do estudo da Criminologia Ambiental, relaciona o comportamento do indivíduo à interação deste com o ambiente em que se encontra. Assim, para esta teoria, a oportunidade pode ser considerada como uma das principais causas dos crimes, o que reforça a tese da existência de nexos causal entre o elevado

---

<sup>183</sup> SANTOS, op. cit., p. 49/52.

<sup>184</sup> Ibidem, p. 77.

<sup>185</sup> VISÃO JURÍDICA. *Assédio sexual no transporte público: os crimes sexuais no transporte público e o Direito Penal*. Disponível em: <<http://revistavisaojuridica.com.br/2017/02/23/assedio-sexual-no-transporte-publico/>>. Acesso em: 5 out. 2019.

<sup>186</sup> Ibidem.

índice de assédios praticados nos transportes públicos e a baixa qualidade do serviço prestado<sup>187</sup>.

Evidencia-se, portanto, o nexó de causalidade necessário para imputar o dever de indenizar às concessionárias de transporte público, uma vez que a ausência de segurança, a má qualidade do transporte, e a superlotação deixam as passageiras em situação de maior vulnerabilidade, estimulando a violência constante<sup>188</sup>.

Na mesma linha, importante destacar o levantamento publicado pela *ActionAid* durante a divulgação da campanha “Cidades Seguras para as Mulheres”, em que se apurou que, para 53% das mulheres entrevistadas, a baixa qualidade do serviço aumenta casos de importunação sexual<sup>189</sup>.

A questão da importunação sexual nos transportes publicou se tornou tão relevante, tão corriqueira, que levou o legislador a tipificar o crime de importunação sexual com pena de um a cinco anos de prisão. Antes da tipificação, surgiram diversos projetos de lei com esse mesmo objetivo. Assim, demonstrando a relação entre as condições do serviço prestado e os danos causados às passageiras, destaca-se trecho da justificativa do Projeto de Lei do Senado nº 64 de 2015, que atribui a prática do crime à superlotação dos transportes coletivos. Nos seguintes termos:

A imprensa tem noticiado frequentemente que nos corredores lotados dos ônibus, trens e metrô nos centros urbanos, a população que se espreme no transporte público sofre não apenas com a falta de comodidade. Assediadores, principalmente do sexo masculino, aproveitam a ocasião para praticar as chamadas “encoxadas”, ao se esfregarem em mulheres, com discriminação e perversidade<sup>190</sup>.

No mesmo sentido, vale mencionar a dissertação de mestrado defendida por Maria da Conceição Santos, perante o Programa de Pós Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Sergipe, em que a autora se dedicou a estudar a importunação sexual nos transportes coletivos de Aracaju. Em sua pesquisa a autora utilizou a experiência antropológica como um instrumento de compreensão da importunação nos transportes públicos como um fenômeno sócio jurídico. Ao desenvolver a análise cognitiva e o trabalho de campo nos transportes coletivos a autora evidencia, ao longo da sua pesquisa, que a baixa

<sup>187</sup> FELSON, M.; CLARKE, R.V. *Opportunity Makes the Thief: Practical theory for crime prevention*. Police Research Series Paper 98. Londres: Home Office, 1998. p. 4

<sup>188</sup> SANTOS, op. cit., p. 77.

<sup>189</sup> ACTIONAID, op. cit., nota 100.

<sup>190</sup> SENADO FEDERAL. *Projeto de Lei nº 64 de 2015*. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3562270&ts=1553275535233&disposition=inline>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

qualidade do serviço de transporte público e a superlotação que instigam casos de importunação sexual nos transportes públicos<sup>191</sup>:

São 7h da manhã, no terminal do Campus, onde os passageiros, em sua maioria trabalhadores ou estudantes secundaristas, estão indo para a região central de Aracaju. Pegamos o Tijuquinha, famoso por ser uma das linhas cujos ônibus foram, historicamente, mais sucateados. Nesse horário, a maioria dos passageiros viaja em pé, e muito próxima entre si devido à superlotação. Sinto o cheiro de creme dos cabelos úmidos das passageiras. O contato físico é tão grande que o suor que desce pelo corpo do homem ao meu lado fica impregnado no meu. Uma mulher segura em minha cintura para não cair, pois é o único apoio que encontrou, assim seguimos. Nesse horário o trânsito de pessoas é intenso em todos os terminais.

Analisando ainda a pesquisa feita por Maria da Conceição dos Santos, destaca-se o teor de uma das entrevistas realizadas pela autora, em que o entrevistado (Sr. Antônio, cobrador de ônibus) se manifesta sobre os casos de importunação sexual que já teria presenciado no serviço<sup>192</sup>:

Acontece mais em horário de pico. Acontece direto. Já virou corriqueiro. É o chamado “quebra coco” né, roçar nas mulheres. Teve um caso, era no ônibus que ia pro Marcos Freire que o cara se roçou tanto que... (fica sem jeito de me dizer, faz uma pausa) chegou a ejacular. A mulher viu mas estava com medo. Saiu com o vestido todo manchado. Outro no Cidade 1, o cara se roçou muito e quando ele tava alterado, ela pegou na “porra” dele e apertou. Os homens fizeram ele descer na tora. Não é natural. O contato entre pessoas sempre existe porque é um transporte de grande circulação, mas se aproveitar do ônibus cheio pra fazer isso. Uns vem com cantadas baratas, “gostosa”. Alguns ficam indignados. Quem é de molecagem gosta. As mulheres (alvo do assédio) umas reagem, outras não reagem por medo [...] O que contribui para o assédio é a roupa. As mulheres andam quase seminua. Cada um sabe o que usa, mas o homem não pensa bem assim. Tem mulher que dá bandeira (Antônio, 48 anos, cobrador).

Assim, em que pesem as causas do assédio serem muito mais profundas e ocorrerem não só no transporte público, mas em todos os ambientes que as mulheres frequentam, os dados acima apontados indicam que a importunação sexual é maior nos transportes urbanos, local de muita proximidade física entre os passageiros, e ainda maior nos horários de pico, quando os transportes estão superlotados.

Verifica-se, portanto, relação entre as condições do serviço prestado e o fato de a importunação sexual ser extremamente comum nos transportes urbanos, na medida em que passageiros que se aproveitam da superlotação para, das mais diversas formas, violar o corpo e a dignidade feminina<sup>193</sup>.

<sup>191</sup> SANTOS, op. cit., p. 37/38.

<sup>192</sup> Ibidem, p. 124.

<sup>193</sup> Ibidem, p. 126.

### 3. RESPONSABILIDADE DA EMPRESA TRANSPORTADORA DE PASSAGEIROS PELOS IMPORTUNAÇÕES SEXUAIS

Passa-se à análise propriamente dita da responsabilidade das concessionárias pelos casos de assédio sexual nos transportes públicos, tendo como base todas as ideias até então expostas, bem como as jurisprudências do Superior Tribunal de Justiça e do Tribunal da Justiça do Rio de Janeiro.

#### 3.1. Importunação sexual: fato exclusivo de terceiro em relação ao transporte público?

Em apertada síntese, o fato de terceiro é causa apta a afastar a responsabilidade civil do transportador na medida em que rompe o nexo de causalidade. Isso ocorre, pois, ainda que as concessionárias respondam de forma objetiva pelos danos experimentados pelos passageiros, é imprescindível a demonstração da relação de causa e consequência entre a ação/omissão da concessionária e o dano.

Assim, via de regra, o fato de terceiro, por ser algo estranho ao contrato de transporte de passageiros e aos riscos inerentes à referida atividade econômica, rompe o nexo causal e afasta o dever de indenizar. Nessa linha, o Superior Tribunal de Justiça em diversas oportunidades entendeu pelo afastamento da responsabilidade civil das concessionárias de transporte público por fato de terceiro, dentre as quais destacam-se os casos dos danos causados pelo arremesso de pedras contra coletivos<sup>194</sup>; o óbito de passageiro atingido no

<sup>194</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt nos EREsp 1.325.225/SP*. Relator Ministro Marco Aurélio Bellizze. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=64439132&num\\_registro=201304208346&data=20160919&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=64439132&num_registro=201304208346&data=20160919&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça *AgRg nos EDcl no AREsp 156.998/RJ*. Relator Ministro Sidnei Beneti. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=23628667&num\\_registro=201200504917&data=20120904&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=23628667&num_registro=201200504917&data=20120904&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça *REsp 247.349/MG*. Ministro Relator Aldir Passarinho Junior. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=4477671&num\\_registro=200000100560&data=20090226&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=4477671&num_registro=200000100560&data=20090226&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

interior de transporte coletivo por bala perdida<sup>195</sup> e os danos causados por explosão de bomba no interior de trem<sup>196</sup>.

Sobre o tema, destacam-se os casos de assaltos a mão armada no interior dos coletivos e estações de trem e metrô. O STJ, em sede de recurso especial, se manifestou reiteradas vezes pela exclusão da responsabilidade civil, ao argumento de que se trata de hipótese de fortuito externo, nesse sentido o REsp nº 435.865/RJ, 2ª Seção, DJ de 12/05/2003; AgRg no REsp nº 620.259/MG, 4ª Turma, DJe de 26/10/2009; AgRg no REsp nº 960.578/SP, 4ª Turma, DJ de 08/10/2007 e REsp nº 974.138/SP, 4ª Turma, DJe de 09/12/2016.

Em que pese a tese do fortuito externo seja a prevalente para os casos de assalto a mão armada nos transportes públicos, há alguns julgados divergentes entendendo pela necessidade de se verificar, em cada caso concreto, se o evento danoso, o assalto, de fato era algo imprevisível. Nesse sentido, destaca-se trecho do voto da Desembargadora Relatora Gilda Maria Dias Carrapatoso no julgamento da apelação cível nº 0043644-30.2007.8.19.0038, pela Oitava Câmara Cível do TJRJ em 12/02/2012<sup>197</sup>:

Por certo, o fortuito externo exonera o transportador de qualquer responsabilidade, vez que a sua ocorrência não é pertinente ao serviço prestado pela concessionária. Contudo, a ação de meliantes armados em coletivo urbano, se revela recorrente em nossa Cidade, não podendo mais ser considerada como fortuito externo à atividade. A prática do ato lesivo impõe que as empresas de transporte atuem cotidianamente com firmeza para impedir eventos como o ora em análise.(...) Assim, não pode se aceitar que se trata de fato de terceiro, excludente de responsabilidade civil da transportadora. A impunidade nos assaltos a ônibus, cada vez mais comuns na Baixada Fluminense, é fato notório e, portanto, previsível, o que só vem a reforçar a falha no dever de prestação de serviço seguro, e a necessidade de responsabilização civil da Apelada, que deve ressarcir à Apelante os danos suportados.

Ademais, importante destacar que o fato de terceiro que autoriza a exclusão da responsabilidade civil é tão somente o fato exclusivo de terceiro, de modo que nas hipóteses em que a atitude da concessionária concorra para o surgimento do dano, o reconhecimento da

<sup>195</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg no REsp 1.049.090/SP*. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=35772796&num\\_registro=200800839171&data=20140819&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=35772796&num_registro=200800839171&data=20140819&tipo=51&formato=PDF). Acesso em: 5 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *REsp 613.402/SP*. Relator Ministro CESAR ASFOR ROCHA. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1180150&num\\_registro=200302175014&data=20041004&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1180150&num_registro=200302175014&data=20041004&tipo=51&formato=PDF). Acesso em: 5 nov. 2019.

<sup>196</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg nos EDcl nos EREsp 1.200.369/SP*. Relator Ministro Sidnei Beneti. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=32996349&num\\_registro=201303173898&data=20131216&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=32996349&num_registro=201303173898&data=20131216&tipo=51&formato=PDF). Acesso em: 5 nov. 2019.

<sup>197</sup> BRASIL. TJRJ. Oitava Câmara Cível. *Apelação cível nº 0043644-30.2007.8.19.0038*. Relatora Des. Gilda Maria Dias Carrapatoso. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=00035C45195EEE7D1E1E5D97D070A39CBAD31CC4031D2635&USER=>>. Acesso em: 4 out. 2019.

responsabilidade civil solidária entre a concessionária e o terceiro é medida que se impõe. Nesse sentido, nas palavras de Bruno Miragem<sup>198</sup>:

O fato de terceiro que exclui a responsabilidade de determinado agente será o fato exclusivo de terceiro. Aqui também, a exemplo do que se menciona em relação ao fato da vítima, exige-se que a causa que tiver associada ao terceiro seja exclusiva, assim entendida aquela que foi determinante, excluindo-se todas as demais possíveis para a realização de dano à vítima.

[...]

Nesse âmbito não se incluem as situações em que a conduta do agente concorre com a conduta de terceiro, hipótese em que, ao contrário de permitir a exclusão da responsabilidade, induz a responsabilidade solidária entre o agente e o terceiro pela reparação à vítima.

Sobre o tema, doutrina e jurisprudência se coadunam, cabendo aqui destacar caso em que o transportador for responsabilizado por ato de terceiro que, dolosamente, empurrou a vítima para fora de ônibus em movimento. No caso em comento, o veículo trafegava com a porta traseira aberta, o que contribuiu para o evento danoso, uma vez que, não tivesse a empresa agido de forma omissa e negligente, o agressor não teria empurrado a vítima para fora do coletivo em movimento, causando o acidente fatal. Nesse sentido, ressalta-se trecho da ementa<sup>199</sup>:

[...]4. Na espécie, restou consignado pelo Tribunal de Justiça que, embora diretamente provocado o acidente por ato doloso de terceiro - a vítima foi empurrada para fora de ônibus em movimento por seu companheiro, com quem discutia - contribui para o resultado o fato de que o veículo se deslocava com a porta traseira aberta, a configurar hipótese de omissão e negligência imputáveis à pessoa jurídica de direito privado prestadora do serviço público de transporte coletivo de passageiros, porque "concorrendo com culpa para a consumação do acidente fatal". 5. No julgamento do RE 591.874/MS (DJe-237 18.12.2009), o Plenário do Supremo Tribunal Federal consagrou, à unanimidade, sob o rito da repercussão geral, o entendimento de que, a teor do art. 37, § 6º, da Constituição da República, presente o nexo de causalidade entre o ato administrativo e o dano causado ao terceiro, a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público é objetiva em relação a usuários e não usuários do serviço. (...) Nessa linha, a jurisprudência de ambas as Turmas do Supremo Tribunal Federal evoluiu no sentido de que a responsabilidade objetiva do art. 37, § 6º, da Lei Maior alcança atos comissivos e omissivos. (...) Na mesma linha enuncia, ainda, a Súmula 87/STF, [...].

Quanto à importunação sexual, destaca-se que este não pode ser considerado fato exclusivo de terceiro, na medida em que, na mesma linha do julgado supra, a empresa concorre para a ocorrência do resultado, considerando a o ambiente proporcionado pelas empresas de transporte coletivo, onde há grande aglomeração de pessoas, aliado à baixa

<sup>198</sup> MIRAGEM, Bruno. *Direito civil: responsabilidade civil*. São Paulo: Saraiva, 2015, p. 242/243

<sup>199</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *RE nº 529.241 AgR-EDv*. Relatora Ministra Rosa Weber. Disponível em: < <http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=308174893&ext=.pdf>>. Acesso em: 3 dez. 2019.

qualidade do serviço prestado, fornece aos assediadores um ambiente propício para a prática das importunações sexuais. Verifica-se, portanto, que a importunação sexual nos transportes públicos guarda conexão com a própria prestação do serviço, razão pela qual não é possível reconhecer o fato exclusivo de terceiro como forma de excluir a responsabilidade civil das concessionárias pelos casos de importunação sexual.

### 3.2. Importunação sexual: fortuito interno ou fortuito externo?

Por outro lado, mesmo em casos de fato exclusivo de terceiro ainda é possível o reconhecimento da responsabilidade civil das empresas de transporte quando, embora o dano tenha sido causado exclusivamente ação de terceiro, o fato é inerente ao risco do empreendimento. Nessa linha<sup>200</sup>:

Mencione-se, contudo, que nem sempre o fato exclusivo de terceiro tem por consequência o afastamento da responsabilidade do agente. Isso porque há situações em que, mesmo tendo a realização do dano, por causa necessária, o fato de terceiro, tal evento é colocado na esfera de risco de determinado agente, que terá de por ele responder. (...) O critério para que dado fato de terceiro seja considerado inserido na cadeia causal entende-se que seja o da sua associação com a conduta que deu causa ao dano.

Em síntese, o fato de terceiro pode ou não afastar o nexo de causalidade, sendo que só é possível admitir o rompimento do nexo causal quando o fato de terceiro seja, de forma exclusiva, a causa do evento danoso e, simultaneamente, não seja um risco inerente a atividade econômica desenvolvida pela concessionária de transporte coletivo, ou seja, quando se tratar de caso fortuito externo<sup>201</sup>. Noutro giro, caracterizando o dano um risco ínsito à atividade, a doutrina e a jurisprudência convencionaram chamar o fato de fortuito interno, hipótese em que se verifica a responsabilidade civil objetiva por fato de terceiro. Nesse sentido, colaciona-se a ementa do EREsp nº 1318095/MG<sup>202</sup>:

EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. PROCESSUAL CIVIL. TRANSPORTE ONEROSO DE PASSAGEIROS. EXCLUDENTES DA OBRIGAÇÃO REPARATÓRIA. ARESTO EMBARGADO: ACIDENTE DE TRÂNSITO PROVOCADO POR ATO CULPOSO DE TERCEIRO. FORTUITO INTERNO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR CONFIGURADA. ACÓRDÃO

<sup>200</sup> MIRAGEM, op. cit., p. 242/243.

<sup>201</sup> DIAS, op. cit., 1994, p. 207/208.

<sup>202</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Relator Min. Raul Araújo. *EREsp nº 1318095/MG*. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=49019401&num\\_registro=201202256846&data=20170314&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=49019401&num_registro=201202256846&data=20170314&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 3 dez. 2019.

PARADIGMA: PEDRA ARREMESSADA CONTRA ÔNIBUS. ATO DOLOSO DE TERCEIRO. FORÇA MAIOR. FORTUITO EXTERNO. RESPONSABILIDADE AFASTADA. DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL NÃO DEMONSTRADA. AUSÊNCIA DE SIMILITUDE FÁTICA ENTRE OS ACÓRDÃOS CONFRONTADOS. EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA NÃO CONHECIDOS. 1. Conforme concordam doutrina e jurisprudência, a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva, sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado ao passageiro quando demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço, pois o contrato de transporte acarreta para o transportador a assunção de obrigação de resultado, impondo ao concessionário ou permissionário do serviço público o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino. É a chamada cláusula de incolumidade, que garante que o transportador irá empregar todos os expedientes que são próprios da atividade para preservar a integridade física do passageiro, contra os riscos inerentes ao negócio, durante todo o trajeto, até o destino final da viagem. 2. Nos moldes do entendimento uníssono desta Corte, com suporte na doutrina, o ato culposo de terceiro, conexo com a atividade do transportador e relacionado com os riscos próprios do negócio, caracteriza o fortuito interno, inapto a excluir a responsabilidade do transportador. Por sua vez, o ato de terceiro que seja doloso ou alheio aos riscos próprios da atividade explorada, é fato estranho à atividade do transportador, caracterizando-se como fortuito externo, equiparável à força maior, rompendo o nexo causal e excluindo a responsabilidade civil do fornecedor. [...] 4. O acórdão embargado assevera que os corriqueiros acidentes automotivos, mesmo que causados exclusivamente por ato culposo de terceiro, são considerados fortuitos internos, incapazes de excluir a responsabilidade civil do transportador quanto à incolumidade do passageiro. 5. Por sua vez, o aresto paradigma afirma que o arremesso de pedra contra ônibus, fato doloso atribuído a terceiro que não se encontrava no veículo de transporte coletivo, constitui fortuito externo, caracterizando motivo de força maior que exclui a responsabilidade do transportador pela reparação dos danos causados ao passageiro. 6. Embargos de divergência não conhecidos.

Exemplificando as hipóteses de fatos de terceiros que se amoldam aos riscos inerentes ao transporte, pelos quais os transportadores podem ser responsabilizados, destacam-se os casos de tombamento de ônibus provocado por terceiros<sup>203</sup> e os acidentes de trânsito, na forma do art. 735 do Código Civil<sup>204</sup>, da Súmula nº 187 do STF<sup>205</sup>, bem como da jurisprudência do STJ<sup>206</sup>.

<sup>203</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt no REsp nº 1.632.269/DF*. Relator Ministro Marco Aurélio Bellizze. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=69135483&num\\_registro=201602712018&data=20170622&tipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=69135483&num_registro=201602712018&data=20170622&tipo=5&formato=PDF)>. Acesso em: 3 dez. 2019.

<sup>204</sup> BRASIL, op. cit., nota 10. Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

<sup>205</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Súmula nº 187*. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3505>>. Acesso em: 3 dez. 2019.

Sumula 187, STF. A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

<sup>206</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt no AREsp nº 1.042.632/RJ*. Ministro Relator Luis Felipe Salomão. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=72271784&num\\_registro=201700079798&data=20170526&tipo=91&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=72271784&num_registro=201700079798&data=20170526&tipo=91&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg nos EDcl no REsp nº 1.318.095/MG*. Relator Ministro Sidnei Beneti. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC>>

Verifica-se, portanto, que a análise do fortuito interno ou externo é casuística. O fato exclusivo de terceiro no transporte coletivo ora rompe a relação de causa e consequência entre a conduta das concessionárias e o dano experimentado, ora se amolda aos riscos da própria prestação do serviço público, gerando o dever de indenizar. Nesse sentido, necessário analisar a possibilidade de reconhecimento da importunação sexual no transporte coletivo como fortuito interno, hipótese em que será possível responsabilizar as empresas de transporte coletivo pelos fatos de terceiro.

Primeiramente, destaca-se que o conceito de “riscos inerentes à atividade econômica” é algo dinâmico, que se encontra em constante mutação, alterando-se conforme as demandas da sociedade em que se insere. Ou seja, algo que antes não ocasionava o dever de indenizar, pode ser que hoje, ou mesmo no futuro, venha a gerar tal obrigação<sup>207</sup>. Nesse sentido, diante dos corriqueiros casos de importunação sexual nos transportes coletivos, agregado ao fato de que as empresas não atuam para evitar sua ocorrência, passa a ser necessário considerar os casos de importunação sexual como riscos inerentes à atividade, aplicando-se, assim, a tese do fortuito interno<sup>208</sup>.

A imprevisibilidade e inevitabilidade dos casos fortuitos também é ideia que se encontra em mutação. Isso porque a frequência com que certos acontecimentos ocorrem, fazem com que eles deixem de ser imprevisíveis. Além disso o avanço tecnológico reduz sua inevitabilidade. Nas palavras de Sérgio Cavalieri<sup>209</sup>:

[...] à medida que se tornam disponíveis novos meios técnicos de preventivos, menor se torna o campo de incidência da inevitabilidade. [...]. É preciso, destarte, apreciar caso por caso as condições em que o evento ocorreu, verificando se nessas condições o fato era imprevisível ou inevitável em função do que seria razoável exigir-se.

A frequência com que ocorrem importunações sexuais nos coletivos públicos é tanta, que se torna algo previsível, de modo que as concessionárias poderiam adotar medidas que

---

&sequencial=22827212&num\_registro=201200819938&data=20120627&tipo=51&formato=PDF>. Acesso em: 5 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 469.867/SP*. Relator Ministro Carlos Alberto Menezes Direito. Disponível em:<[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1465363&num\\_registro=200201241207&data=20051114&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1465363&num_registro=200201241207&data=20051114&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 427.582/MS*. Relator Ministro Castro Filho. Disponível em:<[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1457431&num\\_registro=200200441480&data=20041217&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1457431&num_registro=200200441480&data=20041217&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

<sup>207</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de; BRAGA Netto, Felipe; e ROSENVALD, Nelson. *Novo tratado de responsabilidade civil*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 1.067

<sup>208</sup> BRASIL. *Recurso Especial nº 1.662.551 – SP*. Relatora Ministra Nancy Andrighi. Disponível em:<<https://www.conjur.com.br/dl/empresa-transporte-responde-assedio.pdf>>. Acesso em: 3 dez. 2019. p. 16/17.

<sup>209</sup> CAVALIERI FILHO, op. cit., 2007, p.72.

garantissem a eficácia da cláusula de incolumidade às passageiras, razão pela qual esses eventos devem ser considerados inerentes à atividade fim das concessionárias de transporte coletivo<sup>210</sup>.

Nesse sentido foi o entendimento do STJ no julgamento do REsp nº 1662551-SP, no qual Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, foi condenada a indenizar por danos morais passageira que foi vítima de importunação sexual no interior de uma composição de trem na cidade de São Paulo<sup>211</sup>:

DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. ATO LIBIDINOSO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM NA CIDADE DE SÃO PAULO/SP (“ASSÉDIO SEXUAL”). FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. NEXO CAUSAL. ROMPIMENTO. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. AUSÊNCIA DE CONEXIDADE COM A ATIVIDADE DE TRANSPORTE. [...] 2. O propósito recursal consiste em definir se a concessionária de transporte de trens metropolitanos da cidade de São Paulo/SP deve responder pelos danos morais sofridos por passageira que foi vítima de ato libidinoso ou assédio sexual praticado por outro usuário, no interior de um vagão. [...] 4. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, salvo se demonstrada causa de exclusão do nexo de causalidade, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. 5. O fato de terceiro, conforme se apresente, pode ou não romper o nexo de causalidade. Exclui-se a responsabilidade do transportador quando a conduta praticada por terceiro, sendo causa única do evento danoso, não guarda relação com a organização do negócio e os riscos da atividade de transporte, equiparando-se a fortuito externo. De outro turno, a culpa de terceiro não é apta a romper o nexo causal quando se mostra conexa à atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração, caracterizando fortuito interno. 6. Na hipótese, conforme consta no acórdão recorrido, a recorrente foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro do trem durante a viagem, isto é, um conjunto de atos referidos como assédio sexual. 7. É evidente que ser exposta a assédio sexual viola a cláusula de incolumidade física e psíquica daquele que é passageiro de um serviço de transporte de pessoas. 8. Mais que um simples cenário ou ocasião, o transporte público tem concorrido para a causa dos eventos de assédio sexual. Em tal contexto, a ocorrência desses fatos acaba sendo arrastada para o bojo da prestação do serviço de transporte público, tornando-se assim mais um risco da atividade, a qual todos os passageiros, mas especialmente as mulheres, tornam-se sujeitos. 9. Na hipótese em julgamento, a ocorrência do assédio sexual guarda conexidade com os serviços prestados pela recorrida e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente. 10. Recurso especial conhecido e provido

<sup>210</sup> FREDO, André Luiz de Jesus. *A caracterização do caso fortuito como excludente de responsabilidade civil nos contratos de transporte de passageiros em coletivo*. Disponível em: < <https://andrefredo.jusbrasil.com.br/artigos/118689533/a-caracterizacao-do-caso-fortuito-como-excludente-de-responsabilidade-civil-nos-contratos-de-transporte-de-passageiros-em-coletivo>>. Acesso em: 08 set 2019.

<sup>211</sup> BRASIL, op. cit., nota 208.

No julgamento do referido REsp, o STJ destacou a necessidade de implementar continuamente uma releitura da ordem jurídica, revendo os entendimentos doutrinários e as jurisprudências consolidadas sobre o tema, para atender as demandas sociais em constante mutação, bem como o pedido de socorro das mulheres, nos seguintes termos<sup>212</sup>:

O ciclo histórico que estamos presenciando exige um passo firme e corajoso, muitas vezes contra uma doutrina e jurisprudência consolidadas. É papel do julgador, sempre com olhar cuidadoso, tratar do abalo psíquico decorrente de experiências traumáticas ocorridas durante o contrato de transporte. Como afirmei no julgamento do REsp 1.349.790/RJ, “na condição de agente responsável pelo exercício desse papel, não pode o Ministro assumir uma postura resignada e comodista. Deve a todo momento questionar a jurisprudência, inclusive aquela sumulada, ciente de que a sociedade se encontra em constante transformação, circunstância que exige a contínua releitura da ordem jurídica, como fenômeno cultural que é, de sorte a atender aos novos anseios sociais”. O momento é de reflexão, pois não se pode deixar de ouvir o grito por socorro das mulheres, vítimas costumeiras desta prática odiosa, que poderá no futuro ser compartilhado pelos homens, também objetos potenciais da prática de assédio.

Em que pese todo o exposto, é importante mencionar que, no que toca aos casos de importunação sexual nos transportes coletivos, o STJ ainda não pacificou seu entendimento acerca da responsabilidade das transportadoras. Se por um lado a 3ª Turma do STJ entendeu, no julgamento do REsp nº 1662551-SP, em 15/05/2018, que a concessionária de transporte ferroviário pode responder por dano moral sofrido por passageira, vítima de importunação sexual, praticado por outro usuário no interior do trem<sup>213</sup>, por outro, a 4ª Turma do STJ entendeu, no julgamento do REsp nº 1748295-SP, em 13/12/2018, de relatoria do Ministro Luis Felipe Salomão, que a concessionária de transporte ferroviário não responde por ato ilícito cometido por terceiro e estranho ao contrato de transporte. Colaciona-se a ementa:<sup>214</sup>.

RECURSO ESPECIAL - DIREITO CIVIL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS - ATO LIBIDINOSO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM DO METRÔ PAULISTA - AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA - FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE - PRECEDENTES DO STJ. INCONFORMISMO DA AUTORA. 1. Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, não há responsabilidade da empresa de transporte coletivo em caso de ilícito alheio e estranho à atividade de transporte, pois o evento é considerado caso fortuito ou força maior, excluindo-se, portanto, a responsabilidade da empresa transportadora. Precedentes do STJ. 2. Não pode haver diferenciação quanto ao tratamento da questão apenas à luz da natureza

<sup>212</sup> Ibidem, p. 15

<sup>213</sup> Ibidem.

<sup>214</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 1748295-SP*. Relator Ministro Luis Felipe Salomão. Rel. Acd. Min. Marco Buzzi. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=91110831&num\\_registro=201800940327&data=20190213&tipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=91110831&num_registro=201800940327&data=20190213&tipo=5&formato=PDF)>. Acesso em: 3 dez. 2019.

dos delitos. 3. Na hipótese, sequer é possível imputar à transportadora eventual negligência pois, como restou consignado pela instância ordinária, o autor do ilícito foi identificado e detido pela equipe de segurança da concessionária de transporte coletivo, tendo sido, inclusive, conduzido à Delegacia de Polícia, estando apto, portanto, a responder pelos seus atos penal e civilmente. 4. Recurso especial desprovido.

No âmbito do TJRJ, por sua vez, foram localizados apenas dois julgados sobre o tema. A baixa judicialização da matéria, apesar de serem inúmeros os casos de importunação sexual, demonstra que a questão não vem sendo devidamente abordada. Passa-se a analisar os julgados:

O primeiro processo é a apelação nº 0347481-53.2015.8.19.0001, em que o TJRJ reconheceu que a omissão da concessionária contribuiu para a prática do ato lesivo contra a passageira, afastando a possibilidade de exclusão da responsabilidade civil pelo fortuito externo, conforme ementa a seguir colacionada<sup>215</sup>:

Apelação. Ação indenizatória por danos morais. Transporte de passageiros. Metro. Superlotação da composição metroviária. Passageiro que se aproveitou da situação para a prática de atos constrangedores. Concessionária que tem o dever de zelar pela incolumidade física e psíquica dos passageiros. Responsabilidade objetiva do concessionário do serviço público. Inteligência do §6º do art.37, da CRFB/88. Concessionária que não adota medidas de segurança em prol dos usuários do serviço. Ofensa aos artigos 22, do CDC, 6º da Lei nº 8987/95 e Termo de Ajuste de Conduta celebrado entre a concessionária e o Ministério Público. A fim de dar efetividade aos comandos normativos supracitados, cabe à concessionária do serviço público adotar medidas de segurança de modo a impedir a superlotação da composição metroviária, e, conseqüentemente, impedir a prática de condutas constrangedoras praticadas contra as passageiras. Omissão da concessionária que contribuiu para a prática do ato lesivo contra a passageira. A superlotação da composição do metrô não é fato raro, ao contrário, é um problema que ocorre diariamente e dá margem à prática de inúmeros ilícitos praticados contra a liberdade individual das mulheres, em especial, a prática de assédio sexual, como o ocorrido com a autora, de atos obscenos, de atos libidinosos, dentre outros. Inaplicabilidade da excludente do fortuito externo ao presente. Dano moral configurado. Erro praticado por agente estatal que não acarretou qualquer dano à parte autora. Parcial provimento do apelo.

Já no segundo processo, a apelação nº 0016599-63.2015.8.19.0008, julgado pela 18ª Câmara Cível, foi mantida a sentença, sendo o resultado final a improcedência do pedido por ausência de prova mínima do alegado. Nesse sentido, a ementa<sup>216</sup>:

<sup>215</sup> BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. *Apelação nº 0347481-53.2015.8.19.0001*. Relator Des(a). Paulo Sérgio Prestes dos Santos. Disponível em: < <http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2018.01.33992>>. Acesso em: 11 mai. 2020.

<sup>216</sup> BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. *Apelação nº 0016599-63.2015.8.19.0008*. Rel. Des(a). Eduardo de Azevedo Paiva. Disponível em: < <http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2019.001.59389>>. Acesso em: 11 mai. 2020.

APELAÇÃO CÍVEL. INDENIZATÓRIA. ASSÉDIO SEXUAL NO INTERIOR DE ÔNIBUS. AUSÊNCIA DE PROVA MÍNIMA DO ALEGADO. INOBSERVÂNCIA DA REGRA DO ART. 373, INCISO I, DO CPC. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA MANTIDA. DESPROVIMENTO DO RECURSO.

Na sentença do processo supra mencionado, o magistrado ressaltou que autora, vítima da suposta importunação sexual não teria apresentado como testemunha nenhum dos passageiros que estavam no ônibus no momento do assédio, nos seguintes termos<sup>217</sup>:

Pelo contrário, a autora não apresentou como testemunha nenhum dos passageiros que estavam no momento do evento no interior do veículo, o que facultaria a este Magistrado uma melhor apreciação dos fatos para a formação do seu convencimento. Destarte, não há como se acolher as alegações autorais de que houve a ocorrência de danos materiais e morais que pudessem, em tese, basear os pedidos. Diante do exposto, JULGO IMPROCEDENTE o pedido autoral, e, em consequência, JULGO EXTINTO O PROCESSO com resolução de mérito, nos termos do artigo 487, I, do CPC/2015.

Tal fundamentação traz à tona a questão da dificuldade probatória, que, muitas vezes, acaba desestimulando a realização de registros de ocorrência e mesmo a propositura de ações indenizatórias, seja contra o assediador, seja contra a concessionária.

Em síntese, verifica-se, que não há consenso jurisprudencial quanto à responsabilidade civil das concessionárias prestadoras de serviços públicos de transporte coletivo pelos danos causados por terceiros às passageiras no momento da prestação de serviço<sup>218</sup>, principalmente no que toca aos casos de importunação sexual.

### **3.3. Medidas para reduzir os casos de importunação nos transportes públicos**

Por fim, é preciso analisar medidas que as concessionárias poderiam adotar, tendo em vista que, em caso de inexistência de medidas aptas a garantir a efetividade da cláusula de incolumidade das passageiras, não é possível imputar às concessionárias o dever de indenizar.

A precarização do transporte público afeta diretamente aqueles que dependem desse serviço, instigando, ainda, casos de importunação sexual. Assim, implementar um serviço de transporte público de maior qualidade, mais rápidos e sem superlotação, significa assegurar à parcela feminina da população o direito a mobilidade urbana, à dignidade e à cidadania, na medida em que isso contribuiria para a redução dos casos de importunação sexual<sup>219</sup>.

<sup>217</sup> Ibidem.

<sup>218</sup> CAHALI, op. cit., p. 229.

<sup>219</sup> SANTOS, op. cit., p. 35/37.

Quanto às medidas que as concessionárias poderiam tomar para assegurar a incolumidade das passageiras, destaca-se a necessidade de melhoria dos serviços prestados, com maior regularidade, eficiência e segurança, isso porque, só assim, as mulheres terão garantido o seu direito de ir e vir<sup>220</sup>.

Objetivando coibir os assédios, é necessário que as empresas invistam principalmente no aumento do número de funcionários destinado à segurança, sendo fundamental, ainda, que esses funcionários sejam treinados especificamente para os casos de importunação sexual.

Quanto ao número de funcionários, em maio de 2018, em entrevista prestada ao jornal O Globo, o Metrô Rio informou que “diariamente, 450 agentes e 160 auxiliares de plataforma realizam rondas nas estações e nos trens para coibir qualquer ocorrência deste tipo<sup>221</sup>”. Ocorre que, atualmente, são transportados cerca de 880 mil passageiros por dia entre as 41 estações que compõem o metrô do Rio de Janeiro<sup>222</sup>. Nesse sentido, é importante questionar se o número de funcionários disponibilizados para garantir a incolumidade das pessoas realmente é suficiente para a demanda atual de passageiros que o metrô recebe diariamente.

Além disso, as empresas deveriam investir em um sistema de câmeras em tempo real, possibilitando a intervenção dos agentes no momento em que eventual importunação sexual esteja ocorrendo.

É necessário, também, que as empresas realizem métodos e campanhas de conscientização das pessoas, tanto para evitar o assédio, quanto para incentivar as vítimas a denunciarem. A exemplo disso, o Metrô de São Paulo desenvolveu métodos para que as passageiras comuniquem os casos por meio de mensagem de texto ou aplicativo do metrô<sup>223</sup>.

Fortaleza, por sua vez, lançou o Programa de Combate ao Assédio Sexual no Transporte Público na Capital, que possui como uma das medidas a implementação do botão virtual Nina. Trata-se de uma funcionalidade inserida no aplicativo “Meu Ônibus Fortaleza” para facilitar a realização de denúncias de importunação sexual nos transportes públicos junto às instituições responsáveis<sup>224</sup>.

---

<sup>220</sup> ACTIONAID, op. cit., nota 100.

<sup>221</sup> O GLOBO, op. cit., nota 131.

<sup>222</sup> O SÃO GONÇALO. *Metrô Rio completa 40 anos e leva 800 mil passageiros diariamente*. Disponível em: <<https://www.osaogoncalo.com.br/servicos/58246/metro-rio-completa-40-anos-e-leva-800-mil-passageiros-diariamente>>. Acesso em: 5 out. 2019.

<sup>223</sup> G1, op. cit., nota 123.

<sup>224</sup> SUMMIT MOBILIDADE URBANA 2020. *Como Fortaleza tem atuado para coibir assédios nos ônibus?* Disponível em: <<https://summitmobilidade.estadao.com.br/como-fortaleza-tem-atuado-para-coibir-assedios-nos-onibus/>>. Acesso em: 6 jun. 2020.

Uma vez acionada, a Nina ativa automaticamente câmeras espalhadas dentro do ônibus. As gravações das imagens são encaminhadas às autoridades policiais, de modo que existam provas do ocorrido quando a vítima ou testemunha comparecer à delegacia para registrar o fato. A Nina não só possibilita a produção de provas, como auxilia na redução das subnotificações dos casos de importunações sexuais<sup>225</sup>.

Segundo os dados coletados pelo Botão Nina, de março a junho de 2019 mais de 930 denúncias foram recebidas, sendo que 58% das importunações sexuais ocorreram dentro dos ônibus e 42% em paradas ou em terminais, sendo que todas as denúncias foram feitas por mulheres e os horários de maior incidência foram às 13h, às 18h e as 20h<sup>226</sup>.

Nesse sentido, restou consignado no julgamento do Resp nº 1.662.551 – SP que “há uma plêiade de soluções que podem talvez não evitar, mas ao menos reduzir a ocorrência deste evento ultrajante, tais como a disponibilização de mais vagões, uma maior fiscalização por parte da empresa, etc.”<sup>227</sup>.

Quanto ao Poder Público, o melhor meio de reduzir, a longo prazo, os índices de importunação sexual, dentro e fora dos transportes públicos, seria por meio da implementação de investimentos em mobilidade urbana, além de políticas públicas que beneficiem as mulheres<sup>228</sup>.

Segundo Nadine Gasman<sup>229</sup>, ex-representante do Escritório da ONU Mulheres no Brasil e atual Ministra da Mulher no México, “é necessário implementar políticas públicas que garantam a segurança da mulher em espaços públicos, com políticas públicas específicas, como a iluminação adequada das ruas e transporte público exclusivo para mulheres”<sup>230</sup>.

Contudo, é preciso atuar com cautela, sob pena de as iniciativas acabarem reafirmando ainda mais as desigualdades de gênero<sup>231</sup>.

Como tentativa de minimizar a importunação sexual nos trens e metrô, foram criados vagões exclusivos para as mulheres nos horários de grande movimento de passageiros

<sup>225</sup> Ibidem.

<sup>226</sup> Ibidem.

<sup>227</sup> BRASIL, op. cit., nota 208.

<sup>228</sup> JUSBRASIL, op. cit., nota 138.

<sup>229</sup> ONU MULHERES BRASIL. *Dra. Nadine Gasman*. Disponível em: <<http://www.onumulheres.org.br/curriculum-vitae-dra-nadine-gasman/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>230</sup> AGÊNCIA BRASIL. *Pesquisa mostra que 86% das mulheres brasileiras sofreram assédio em público*. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2016-05/pesquisa-mostra-que-86-das-mulheres-brasileiras-sofreram-assedio-em>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>231</sup> JUSBRASIL, op. cit., nota 138.

no Rio de Janeiro (Lei estadual nº 4.733/2006<sup>232</sup>), em Belo Horizonte (Lei estadual nº Lei 10.989/2016<sup>233</sup>), em Brasília (Lei Distrital nº Lei nº 4.848/2012<sup>234</sup>) e em outras capitais. O vagão exclusivo existe, também, no México, no Irã, no Egito, na Malásia, na Indonésia, nas Filipinas no Japão, na Índia e em Dubai<sup>235</sup>.

A medida é extremamente controversa. Se por um lado a segregação de homens e mulheres nos vagões representa uma tentativa solução imediata para o assédio, por outro, não colabora, a longo prazo, com a redução do assédio no interior dos transportes coletivos e nem em outros ambientes, além de não trazer qualquer avanço para o debate de gênero ou para o empoderamento feminino<sup>236</sup>.

Os vagões femininos remontam à criticável doutrina estadunidense “*separate but equal*”, que promovia a segregação racial ao permitir que setores públicos e privados fornecessem serviços separados para brancos e negros, desde que fossem de igual qualidade. Tal doutrina foi confirmada pela Suprema Corte dos Estados Unidos no julgamento do caso *Plessy v. Ferguson* de 1896, que negou à população negra o direito de utilizar os mesmos vagões de trem que as pessoas brancas, e somente entrou em declínio após diversas decisões da Suprema Corte Americana em sentido oposto, mas principalmente após a decisão *Brown v. Board of Education* de 1954<sup>237</sup>.

Assim como ocorria na doutrina “*separate but equal*”, a criação de vagões femininos de forma alguma assegura a igualdade ou a dignidade às mulheres, sendo apenas um *apartheid* de gênero<sup>238</sup>.

Independentemente da controvérsia, o fato é que nem sempre a medida é efetiva. No Rio de Janeiro, por exemplo, dados fornecidos pela Agetransp, no início de 2017, indicam que a presença de homens nos vagões exclusivos dos trens chega próximo a 90%. Em Recife, onde o vagão feminino foi instalado no início de 2017, a situação não é

<sup>232</sup> BRASIL. *Lei Ordinária do Estado do Rio de Janeiro nº 4.733 de 23 de março de 2006*. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/8b7edb66591cb20b832571450063d55e?OpenDocument>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>233</sup> BRASIL. *Lei Estadual nº 10.989 de 20 de outubro de 2016*. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=330072>>. Acesso em: 23 abr. 2019

<sup>234</sup> BRASIL. *Lei nº 4.848, de 1º de junho de 2012*. Disponível em: <<http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR-228113!buscarTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR.action>>. Acesso em: 23 abr. 2019

<sup>235</sup> BRASIL DE FATO. *Projeto de “Vagão Rosa” no Recife recebe crítica das usuárias*. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2017/02/14/projeto-de-vagao-rosa-no-recife-recebe-critica-das-usuarias/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

<sup>236</sup> THE INTERCEPT BRASIL, op. cit., nota 141

<sup>237</sup> WOODWARD, BOB; ARMSTRONG, SCOTT. *Por detrás da Suprema Corte*. Revista técnica: Renato Guimarães Júnior, 2 ed., São Paulo: Saraiva, 1985, p. 76.

<sup>238</sup> O termo se refere a discriminação econômica e social contra indivíduos em razão de seu gênero ou sexo. *Apartheid* significa separação e remete ao regime de segregação racial implementado na África do Sul de 1948 à 1994.

diferente. Tendo em vista a ausência da fiscalização, homens circulam livremente no local que deveria ser reservado às mulheres<sup>239</sup>.

Em verdade, além de políticas específicas voltadas para as mulheres, é importante que haja participação feminina no próprio planejamento da mobilidade urbana<sup>240</sup>, visando ao aumento da qualidade do serviço de transportes coletivos, mas também de todas as políticas públicas futura, promovendo a integração de gênero e contribuindo para a redução das desigualdades entre homens e mulheres<sup>241</sup>. Destaca-se que atualmente o planejamento da mobilidade urbana é composto majoritariamente por homens, o que influencia na forma como as cidades são pensadas<sup>242</sup>.

Nesse sentido se manifestou Glauce Arzua – coordenadora da campanha “Cidades Seguras para as Mulheres no Brasil” e, atualmente, gestora de Engajamento Público da *ActionAid*<sup>243</sup>:

A política urbana deve incorporar a perspectiva das mulheres para garantir que possam desfrutar plenamente das cidades em que vivem. Exemplo disso é a garantia da participação das mulheres nos Conselho das Cidades, para que influenciem as diretrizes do planejamento urbano. Em termos de qualidade dos serviços públicos propriamente, eles precisam ser disponíveis, seguros, acessíveis, eficientes, realmente públicos e ter uma gestão participativa.

Além das políticas públicas, no final de 2018, foi publicada a Lei nº 13.718/2018 que, promovendo mudanças na redação no Código Penal (Decreto-Lei nº 2.848/1940), tipificou o crime de importunação sexual no ordenamento penal brasileiro, nos seguintes termos:<sup>244</sup>:

Art. 215-A. Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro:  
Pena – reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o ato não constitui crime mais grave<sup>245</sup>.

Ainda no âmbito do legislativo, como forma de redução dos casos de assédio sexual nos transportes urbanos, destaca-se o Projeto de Lei nº 405/2017, do vereador Gardel Rolim,

<sup>239</sup> THE INTERCEPT BRASIL, op. cit., nota 141.

<sup>240</sup> ACTIONAID, op. cit., nota 100.

<sup>241</sup> JUSBRASIL, op. cit., nota 138.

<sup>242</sup> WRI BRASIL, op. cit., nota 106.

<sup>243</sup> ACTIONAID, op. cit., nota 100.

<sup>244</sup> MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ. Centro de apoio operacional das promotorias criminais, do júri e de execuções penais. *Lei nº13.718/2018 Crimes contra a Dignidade Sexual: breves apontamentos*. Curitiba, 2018, p. 5

<sup>245</sup> BRASIL. *Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940*. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm)>. Acesso em: 22 abr. 2019.

do PPL de Fortaleza, que propõe a limitação do número de passageiros que podem ir em pé no transporte público a, no máximo, metade da quantidade de cadeiras no veículo. O projeto propõe que, em caso de descumprimento do número máximo, as empresas sejam punidas com advertência, multa e até mesmo o fim da concessão do serviço<sup>246</sup>.

---

<sup>246</sup> O POVO ONLINE. *Vereador de Fortaleza quer limitar número de passageiros em pé no transporte público*. Disponível em: < <http://blogs.opovo.com.br/politica/2017/10/10/vereador-de-fortaleza-quer-limitar-numero-de-passageiros-em-pe-no-transporte-publico/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

## CONCLUSÃO

A importunação sexual é um fenômeno estrutural, uma forma de perpetrar, por meio de constrangimento, as desigualdades de gênero, a concepção da mulher enquanto objeto sexual e as relações de poder e de dominação.

Atualmente, a importunação sexual é um problema generalizado, que ocorre em qualquer lugar e com mulheres de qualquer classe social. Quando perpetrado nos espaços públicos, a importunação acaba violando o direito de ir e vir das mulheres, que são as principais vítimas dessa prática. Assim, a importunação sexual nos espaços públicos acaba definido como, quando e onde as mulheres decidem circular.

Nada obstante, a análise de dados realizada ao longo deste trabalho permitiu concluir que o número de importunações sexuais perpetrados nos transportes coletivos é muito superior em relação aos demais ambientes, superando inclusive os números de importunações nas ruas, bem como os assédios sexuais nos locais de trabalho. Em verdade, é difícil encontrar, especialmente no Brasil, uma mulher que não tenha sofrido esse tipo de violência nos transportes públicos.

Identificou-se, ainda, que a ocorrência de taxas tão elevadas de importunações sexuais nos coletivos públicos está diretamente relacionada à baixa qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias, considerando que os casos de importunação sexual nos transportes públicos são mais comuns nas horas de rush e através de contato físico, ou seja, quando os transportes estão superlotados e a proximidade entre as pessoas é maior.

No interior dos transportes coletivos abarrotados, o agressor encontra um ambiente tão adequado para a prática dos assédios – em que a vítima se encontra tão vulnerável –, que ele sequer precisa utilizar de violência ou de grave ameaça para assegurar a praticar das condutas invasivas. Nos transportes de massa saturados de passageiros, o assediador é favorecido pela proximidade física na vítima; pela dificuldade que a vítima encontra de se esquivar em meio a tantas outras pessoas; pelo fato de que a multidão permite a prática dos atos de maneira discreta e pela dificuldade de identificação do agressor, que se utiliza da própria multidão para garantir a impunidade.

Em síntese, os transportes públicos superlotados fornecem ao agressor um cenário em que as vítimas são presas fáceis.

Assim, por todo o exposto, é possível concluir pela existência de nexo de causalidade entre o alto número de importunações sexuais sofridos pelas mulheres nos interiores dos transportes coletivos e a baixa qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias. Tal

conclusão que fica ainda mais evidente quando se percebe – através da comparação de estudos sobre a qualidade dos sistemas de transporte público ao redor do mundo e os índices de ocorrência de importunações sexuais nesses ambientes –, que os países que possuem os sistemas de transportes considerados como os melhores do mundo também são aqueles em que os transportes públicos foram eleitos como os mais seguros para mulheres viajarem.

Demonstrou-se, ainda, que as concessionárias prestadoras de serviços públicos, na qualidade de particulares em colaboração com o Estado, respondem de forma objetiva pelos danos causados aos usuários, seja na forma do art. 37, §6º da CRFB/88, seja na forma do art. 22 do Código de Defesa do Consumidor, bastando que o dano experimentado por terceiro seja consequência direta e imediata de atos praticados por agentes públicos, nessa qualidade. Isso porque, inexistindo nexos de causalidade entre a conduta e o prejuízo causado, não seria possível imputar a responsabilidade civil, sob pena de o Estado se tornar garantidor universal.

Importante consignar também que a responsabilidade objetiva é aplicada não só para os casos em que as ações estatais geram danos a terceiros, mas também às hipóteses de omissão específica, quando o Estado, a despeito da condição de garantidor, deixa de agir e sua omissão tem como consequência a ocorrência do evento danoso.

O presente estudo demonstrou que a importunação sexual nos transportes coletivos é hipótese de omissão específica das concessionárias de serviço público que, a despeito do dever de garantir a incolumidade dos passageiros, deixam de atuar efetivamente na prevenção e repressão dos atos de importunação sexual ao longo de todo o percurso, o que permite sua responsabilização objetiva ainda que por fato de terceiro.

Ocorre que, diante do crescente número de casos de importunação sexual nos transportes coletivos, a omissão das concessionárias não é mais aceitável.

O trabalho demonstrou, ainda, que existem diversas medidas que as empresas de transporte coletivo poderiam implementar para tentar reduzir os números de importunações sexuais, tais quais a adoção de serviços de maior qualidade – com mais regularidade e frequência –, o aumento do número de funcionários de segurança, com treinamento específico para esses casos e o investimento em sistemas de monitoramento eletrônico em tempo real, possibilitando a intervenção dos agentes no momento em que eventual assédio esteja ocorrendo. É necessário também que as empresas invistam em campanhas de conscientização, tanto para evitar o assédio, quanto para incentivar as vítimas a denunciarem.

Nesse sentido, demonstrada a existência de nexos causal, bem como de medidas que as empresas de transporte público poderiam tomar para, ao menos, tentar minorar a situação, a responsabilidade civil das concessionárias é medida que se impõe, tendo em vista a violação

do dever de prestar um serviço de qualidade e da cláusula de incolumidade, uma das principais obrigações do contrato de transporte de passageiros.

Por fim, não há que se falar também exclusão da responsabilidade civil por caso fortuito, na medida em a importunação sexual é hipótese de fortuito interno, estando relacionado aos riscos do negócio.

Em suma, restou comprovada a responsabilidade civil das concessionárias prestadores de serviço de transporte público pelos danos psicológicos experimentados pelas passageiras em decorrência dos atos de importunação sexual que eventualmente ocorram durante os trajetos e em suas instalações. A responsabilização civil das empresas possui caráter punitivo-pedagógico e visa incentivar a adoção de medidas de prevenção e repressão das importunações sexuais nos coletivos, para que seja assegurada à mulher usuária dos transportes coletivos a possibilidade de se inserir no espaço público com dignidade, sendo respeitada sua autonomia corporal e liberdade de locomoção.

## REFERÊNCIAS

ACTIONAID. *Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos*. Disponível em: [http://actionaid.org.br/na\\_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/](http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/)>. Acesso em: 22 abr. 2019.

AGÊNCIA BRASIL. *Lei no Rio prevê campanha para inibir assédio sexual no transporte público*. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2018-01/lei-no-rio-preve-campanha-para-inibir-assedio-sexual-no-transporte>>. Acesso em: 22 abri. 2019.

\_\_\_\_\_. *Pesquisa mostra que 86% das mulheres brasileiras sofreram assédio em público*. Disponível em: < <http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2016-05/pesquisa-mostra-que-86-das-mulheres-brasileiras-sofreram-assedio-em>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

BRASIL DE FATO. *Projeto de “Vagão Rosa” no Recife recebe crítica das usuárias*. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2017/02/14/projeto-de-vagao-rosa-no-recife-recebe-critica-das-usuarias/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

BRASIL. *Código Civil*. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)>. Acesso em: 16 jun. 2019.

\_\_\_\_\_. *Código de Defesa do Consumidor*. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm)>. Acesso em: 30 out. 2019.

\_\_\_\_\_. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 15 jun. 2019.

\_\_\_\_\_. *Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940*. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm)>. Acesso em: 22 abr. 2019.

BRASIL. *Lei Estadual nº 10.989 de 20 de outubro de 2016*. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=330072>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. *Lei Federal nº 8.987 de 1995*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18987\\_compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987_compilada.htm)>. Acesso em: 30 out. 2019.

\_\_\_\_\_. *Lei nº 4.848, de 1º de junho de 2012*. Disponível em: <<http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR-228113!buscarTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR.action>>. Acesso em: 23 abr. 2019

\_\_\_\_\_. *Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993*. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/18666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/18666cons.htm)>. Acesso em: 16 jun. 2019.

\_\_\_\_\_. *Lei Ordinária do Estado do Rio de Janeiro nº 4.733 de 23 de março de 2006*. Disponível em:<<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/8b7edb66591cb20b832571450063d55e?OpenDocument>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça *AgRg nos EDcl no AREsp nº 156.998/RJ*. Relator Ministro Sidnei Beneti. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=23628667&num\\_registro=201200504917&data=20120904&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=23628667&num_registro=201200504917&data=20120904&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt no AREsp nº 1.042.632/RJ*. Ministro Relator Luis Felipe Salomão. Disponível em:<[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=72271784&num\\_registro=201700079798&data=20170526&tipo=91&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=72271784&num_registro=201700079798&data=20170526&tipo=91&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt no REsp nº 1.632.269/DF*. Relator Ministro Marco Aurélio Bellizze. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=69135483&num\\_registro=201602712018&data=20170622&tipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=69135483&num_registro=201602712018&data=20170622&tipo=5&formato=PDF)>. Acesso em: 3 dez. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt nos EREsp nº 1.325.225/SP*. Relator Ministro Marco Aurélio Bellizze. Disponível em:< [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=64439132&num\\_registro=201304208346&data=20160919&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=64439132&num_registro=201304208346&data=20160919&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg no REsp nº 1.049.090/SP*. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=35772796&num\\_registro=200800839171&data=20140819&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=35772796&num_registro=200800839171&data=20140819&tipo=51&formato=PDF). Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg nos EDcl no REsp nº 1.318.095/MG*. Relator Ministro Sidnei Beneti. Disponível em:< [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=22827212&num\\_registro=201200819938&data=20120627&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=22827212&num_registro=201200819938&data=20120627&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg nos EDcl nos EREsp nº 1.200.369/SP*. Relator Ministro Sidnei Beneti. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=32996349&num\\_registro=201303173898&data=20131216&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=32996349&num_registro=201303173898&data=20131216&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça *Recurso Especial nº 247.349/MG*. Ministro Relator Aldir Passarinho Junior. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=4477671&num\\_registro=200000100560&data=20090226&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=4477671&num_registro=200000100560&data=20090226&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 1.662.551 – SP*. Relatora Ministra Nancy Andrighi. Disponível em:<<https://www.conjur.com.br/dl/empresa-transporte-responde-assedio.pdf>>. Acesso em: 3 dez. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 993.511/MG*, Relator Ministra Eliana Calmon, julgado em 11 dez 2007. Disponível em:< [https://ww2.stj.jus.br/revista\\_eletronica/Abre\\_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=3562268&sReg=200702328690&sData=20081201&sTipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/revista_eletronica/Abre_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=3562268&sReg=200702328690&sData=20081201&sTipo=5&formato=PDF)>. Acesso em: 31 mar. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. Relator Min. Raul Araújo. *EREsp nº 1318095/MG*. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=49019401&num\\_registro=201202256846&data=20170314&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=49019401&num_registro=201202256846&data=20170314&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 3 dez. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 1748295-SP*. Relator Ministro Luis Felipe Salomão. Rel. Acd. Min. Marco Buzzi. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=91110831&num\\_registro=201800940327&data=20190213&tipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=91110831&num_registro=201800940327&data=20190213&tipo=5&formato=PDF)>. Acesso em: 3 dez. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 427.582/MS*. Relator Ministro Castro Filho. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1457431&num\\_registro=200200441480&data=20041217&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1457431&num_registro=200200441480&data=20041217&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 469.867/SP*. Relator Ministro Carlos Alberto Menezes Direito. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1465363&num\\_registro=200201241207&data=20051114&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1465363&num_registro=200201241207&data=20051114&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. *REsp nº 613.402/SP*. Relator Ministro CESAR ASFOR ROCHA. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1180150&num\\_registro=200302175014&data=20041004&tipo=51&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=1180150&num_registro=200302175014&data=20041004&tipo=51&formato=PDF)>. Acesso em: 5 nov. 2019.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *RE nº 591874*. Relator Min. Ricardo Lewandowski. Disponível em: < <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=2635450>>. Acesso em: 4 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *ARE nº 662.563 AgR/GO*. Relator Ministro. Gilmar Mendes. Disponível em: < <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=1874413>>. Acesso em: 5 out. 2019

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *RE nº 529.241 AgR-EDv*. Relatora Ministra Rosa Weber. Disponível em: < <http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=308174893&ext=.pdf>>. Acesso em: 3 dez. 2019.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *RE nº 841526*. Relator Min. Luiz Fux. Disponível em: < <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4645403&numeroProcesso=841526&classeProcesso=RE&numeroTema=592>>. Acesso em: 4 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *RE nº 841526/RS*. Relator Ministro Luiz Fux. Disponível em: < <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=11428494>>. Acesso em: 5 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário nº 109615-RJ*. Relator Ministro Celso de Mello. Disponível em: < <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprud>>

encia.asp?s1=%28109615%2ENUME%2E+OU+109615%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/yylqahn3>. Acesso em: 5 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. *Súmula nº 187*. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3505>>. Acesso em: 3 dez. 2019.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Oitava Câmara Cível. *Apelação cível nº 0043644-30.2007.8.19.0038*. Relatora Des. Gilda Maria Dias Carrapatoso. Disponível em: <<http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=00035C45195EEE7D1E1E5D97D070A39CBAD31CC4031D2635&USER=>>>. Acesso em: 4 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. *Apelação nº 0016599-63.2015.8.19.0008*. Rel. Des(a). Eduardo de Azevedo Paiva. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2019.001.59389>>. Acesso em: 11 mai. 2020.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. *Apelação nº 0347481-53.2015.8.19.0001*. Relator Des(a). Paulo Sérgio Prestes dos Santos. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2018.001.33992>>. Acesso em: 11 mai. 2020.

CAHALI, Youssef Said. *Responsabilidade Civil do Estado*. 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de Direito Administrativo*. 25 ed. São Paulo: Atlas S.A., 2012.

CATRACA LIVRE. *Casos de abuso sexual no transporte público aumentam 9% em 2018*. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/cidadania/casos-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-aumentam-9-em-2018/>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 7 ed. São Paulo. Atlas, 2007.

\_\_\_\_\_. A Responsabilidade Civil Objetiva e Subjetiva do Estado. *Revista da Emerj*. Rio de Janeiro, V.14, n.55, p.10, jul-set. 2011. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista55/Revista55\\_10.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista55/Revista55_10.pdf)>. Acesso em: 15 jun. 2019.

CICLOVIVO. *Os 5 melhores transportes públicos do mundo*. Disponível em: <<https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/os-5-melhores-transportes-publicos-do-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

CITYMETRIC. *A German rail operator is introducing woman-only carriages. Is this progressive or depressing?*. Disponível em: <<https://www.citymetric.com/transport/german-rail-operator-introducing-woman-only-carriages-progressive-or-depressing-1956>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

COMPARATO, Fábio Konder. *Ensaios e pareceres de direito empresarial*. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

DATAFOLHA. *50% das moradoras de São Paulo já sofreram assédio sexual*. Disponível em: <<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2015/11/1704375-50-das-moradores-de-sao-paulo-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

DATAFOLHA. *Assédio sexual entre as mulheres*. Disponível em: <[https://assets-dossies-ipg-v2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/3/2018/04/Datafolha\\_assediosexual\\_novembro2017.pdf](https://assets-dossies-ipg-v2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/3/2018/04/Datafolha_assediosexual_novembro2017.pdf)>. Acesso em: 4 jun. 2020.

DESCUBRA O MUNDO. *Os 5 países com os melhores transportes públicos do mundo*. Disponível em: <<https://blog.descubraomundo.com/viagem/os-5-paises-com-os-melhores-transportes-publicos-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

DESTAK BRASÍLIA. *Assédio a mulheres em transporte público cresce 40%*. Disponível em: <<https://www.destakjornal.com.br/cidades/brasil/detalhe/assedio-a-mulheres-em-transporte-publico-cresce-40>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 27 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. *Pesquisa internacional coloca sistemas de transportes públicos de cidades brasileiras entre os piores do mundo*. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/07/17/pesquisa-internacional-coloca-sistemas-de-transportes-publicos-de-cidades-brasileiras-entre-os-piores-do-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

DIAS, Isabel. *Violência Contra as Mulheres no Trabalho. O caso do assédio sexual*. In: *Sociologia, problemas e práticas*, n.º 57, 2008, p.11-23.

DIAS, José de Aguiar. *A Responsabilidade Civil*. V. I, 9 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

DINIZ, Maria Helena. *Teoria das obrigações contratuais e extracontratuais*. V. 3. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

\_\_\_\_\_. *Tratado teórico e prático dos contratos*. São Paulo: Saraiva, 1993.

EL PAIS. *Passagem para o abuso no transporte público da América Latina: Seis de cada dez mulheres sofrem abusos de tipos diferentes nos ônibus e metrô*s. Disponível em: <[https://brasil.elpais.com/brasil/2014/11/01/internacional/1414873447\\_925511.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2014/11/01/internacional/1414873447_925511.html)>. Acesso em: 3 jun. 2020

EXTRA. *A cada 16 horas, Rio tem um caso similar ao de homem que ejaculou em mulher no BRT*. Disponível em: <<https://extra.globo.com/casos-de-policia/a-cada-16-horas-rio-tem-um-caso-similar-ao-de-homem-que-ejaculou-em-mulher-no-brt-21776879.html>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

FARIAS, Cristiano Chaves de; BRAGA Netto, Felipe; e ROSENVALD, Nelson. *Novo tratado de responsabilidade civil*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

FELSON, M.; CLARKE, R.V. *Opportunity Makes the Thief: Practical theory for crime prevention*. Police Research Series Paper 98. Londres: Home Office, 1998.

FREDO, André Luiz de Jesus. *A caracterização do caso fortuito como excludente de responsabilidade civil nos contratos de transporte de passageiros em coletivo*. Disponível em: < <https://andrefredo.jusbrasil.com.br/artigos/118689533/a-caracterizacao-do-caso-fortuito-como-excludente-de-responsabilidade-civil-nos-contratos-de-transporte-de-passageiros-em-coletivo>>. Acesso em: 08 set. 2019.

FUKUDA, Rachel Franzan. Assédio sexual: uma releitura a partir das relações de gênero. *Revista Simbiótica*. Universidade Federal do Espírito Santo, n. 01, junho/2012.

G1. *60% das mulheres dizem ter sofrido assédio sexual dentro do transporte público de Natal, diz pesquisa*. Disponível em:<<https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/60-das-mulheres-dizem-ter-sofrido-assedio-sexual-dentro-do-transporte-publico-de-natal-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. *Brasília está entre os 10 piores sistemas de transporte público do mundo, diz estudo*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/brasil-esta-entre-os-10-piores-sistemas-de-transporte-publico-do-mundo-diz-estudo.ghtml>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. *Metrô de SP é o mais lotado do mundo, segundo organização internacional*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL751741-5598,00-METRO+DE+SP+E+O+MAIS+LOTADO+DO+MUNDO+SEGUNDO+ORGANIZACAO+INTERNACIONAL.html>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. *Relatos de assédio no transporte público aumentam 18 pontos percentuais em 2020 em SP, diz pesquisa*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/03/04/relatos-de-assedio-no-transporte-publico-aumentam-18-pontos-percentuais-em-2020-em-sp-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 4 mai. 2020.

\_\_\_\_\_. *Transporte público de SP concentra casos de assédio sexual na cidade*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/02/25/transporte-publico-de-sp-concentra-casos-de-assedio-sexual-na-cidade.ghtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

GÊNERO E NÚMERO. *Elas não se sentem livres*. Disponível em: <<http://www.generonumero.media/elas-nao-se-sentem-livres/>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro: contratos e atos unilaterais*. V. 3. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. Disponível em: <[file:///C:/Users/Escola/Downloads/Direito%20Civil%20Brasileiro%20-%20Vol.%20-%20Carlos%20Roberto%20Goncalves%20\(11\).pdf](file:///C:/Users/Escola/Downloads/Direito%20Civil%20Brasileiro%20-%20Vol.%20-%20Carlos%20Roberto%20Goncalves%20(11).pdf)>. Acesso em: 7 jun. 2020.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA. *Nota técnica 2014, número 17*. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_alphacontent&ordering=3&limitstart=12080&limit=10](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent&ordering=3&limitstart=12080&limit=10)>. Acesso em: 22 abr. 2019.

INSTITUTO MANA. *Fiu, fiu não é elogio: assédio sexual contra mulher nos espaços públicos e suas implicações na saúde da vítima*. Disponível em: <<https://www.institutomana.com/single-post/2017/09/05/FIU-FIU-N%C3%83O-%C3%89-ELOGIO-ass%C3%A9dio-sexual-contra-mulher-nos-esp%C3%A7os-p%C3%BAblicos-e-suas-implica%C3%A7%C3%B5es-na-sa%C3%BAde-da-v%C3%ADtima>>. Acesso em: 5 out. 2019.

IPEA. *Moradores da Região Sul são os mais satisfeitos com o transporte público, segundo pesquisa*. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_alphacontent&ordering=3&limitstart=5140&limit=20&Itemid=24](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent&ordering=3&limitstart=5140&limit=20&Itemid=24)>. Acesso em: 4 jun. 2020.

JUSBRASIL. *A violência de gênero no âmbito do transporte público brasileiro*. Disponível em: <<https://lauravilacaadv.jusbrasil.com.br/artigos/401190828/a-violencia-de-genero-no-ambito-do-transporte-publico-brasileiro>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

JUSTEN FILHO, Marçal. *Curso de Direito Administrativo*. 10 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

MEDAUAR, Odete. *Direito Administrativo Moderno*. 17 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. 26. ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 27.ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

\_\_\_\_\_. *Elementos de Direito Administrativo*. 2. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 1991.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ. Centro de apoio operacional das promotorias criminais, do júri e de execuções penais. *Lei nº13.718/2018 Crimes contra a Dignidade Sexual: breves apontamentos*. Curitiba, 2018.

MIRAGEM, Bruno. *Direito civil: responsabilidade civil*. São Paulo: Saraiva, 2015.

MIRANDA, Pontes de. *Tratado de direito privado*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1972.

MUNDO EDUCAÇÃO. *Transporte público no mundo*. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/transporte-publico-no-mundo.htm>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

SILVA NETO, Manoel Jorge e. Constituição e assédio sexual. In: JESUS, Damásio E. de; GOMES, Luiz Flávio. *Assédio Sexual*. São Paulo. Saraiva. 2002.

O GLOBO. *Aumentam registros de abuso sexual no transporte público: ano passado, foram 156 ocorrências em ônibus, vans, metrô e trens. Em 2014, 30 casos chegaram à polícia*. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/aumentam-registros-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-22723985>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

O POVO ONLINE. *Vereador de Fortaleza quer limitar número de passageiros em pé no transporte público*. Disponível em: <<http://blogs.opovo.com.br/politica/2017/10/10/vereador-de-fortaleza-quer-limitar-numero-de-passageiros-em-pe-no-transporte-publico/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

O SÃO GONÇALO. *Metrô Rio completa 40 anos e leva 800 mil passageiros diariamente*. Disponível em: <<https://www.osaogoncalo.com.br/servicos/58246/metro-rio-completa-40-anos-e-leva-800-mil-passageiros-diariamente>>. Acesso em: 5 out. 2019.

ONMOBIH. *8 lugares com os melhores transportes públicos do mundo*. Disponível em: <<https://www.onmobih.com.br/8-lugares-com-os-melhores-transportes-publicos-do-mundo/>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

ONU MULHERES BRASIL. *Dra. Nadine Gasman*. Disponível em: <<http://www.onumulheres.org.br/curriculum-vitae-dra-nadine-gasman/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

OPINIÃO PÚBLICA. *42% das mulheres brasileiras já sofreram assédio sexual*. Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2018/01/1949701-42-das-mulheres-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Assédio sexual: Questões conceituais*. In: JESUS, Damásio E. de; GOMES, Luiz Flávio. *Assédio Sexual*. São Paulo. Saraiva. 2002.

REDE NOSSA SÃO PAULO. *Viver Em São Paulo: mulheres*. Edição 2019. Disponível em: [https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986\\_viver\\_em\\_sp\\_mulher\\_2019.pdf](https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986_viver_em_sp_mulher_2019.pdf). Acesso em: 22 abr. 2019.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. *Assédio no transporte público*. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-e.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

REVISTA EXAME. *Os números da violência contra mulheres no Brasil*. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/brasil/os-numeros-daviolencia-contra-mulheres-no-brasil/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

REVISTA ÔNIBUS - FETRANSPOR. *Mais uma luta para a mulher*. Disponível em: <<http://www.revistaonibus.com.br/materias/mais-uma-luta-para-a-mulher/>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

RIZZADO, Arnaldo. *Responsabilidade civil: lei n. 10.406, de 10.01.2002*. Rio de Janeiro: Forense. 2005.

RODRIGUES, Silvio. *Direito Civil*. V. IV. 19.ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

SALOMÃO, Luis Felipe. *Aspectos gerais acerca da responsabilidade civil no transporte terrestre de passageiros*. Disponível em: <[file:///C:/Meus%20documentos/EMERJ/CPIV/Metodologia/Material %20de% 20pesquisa/Revista54\\_155.pdf](file:///C:/Meus%20documentos/EMERJ/CPIV/Metodologia/Material%20de%20pesquisa/Revista54_155.pdf)>. Acesso em: 30 out. 2019.

SANTOS, Maria da Conceição dos. *Corpos em trânsito: um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju*. 2016. 148 f. Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, 2016. Disponível em: <[https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/8649/2/MARIA\\_CONCEICAO\\_SANTOS.pdf](https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/8649/2/MARIA_CONCEICAO_SANTOS.pdf)>. Acesso em: 20 mai. 2019.

SENADO FEDERAL. *Projeto de Lei nº 64 de 2015*. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3562270&ts=1553275535233&disposition=inline>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

SERTÃ, Renato Lima Charnaux. *Responsabilidade Civil no Contrato de Transporte: A Problemática do Crime de Roubo Perpetrado Durante o Percurso*. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/serieaperfeicoamentodemagistrados/paginas/series/13/volumeII/10anoscodigocivil\\_volII\\_168.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/serieaperfeicoamentodemagistrados/paginas/series/13/volumeII/10anoscodigocivil_volII_168.pdf)>. Acesso em: 4 out. 2019.

SUMMIT NOBILIDADE URBANA 2020. *Como Fortaleza tem atuado para coibir assédios nos ônibus?* Disponível em: <<https://summitmobilidade.estadao.com.br/como-fortaleza-tem-atuado-para-coibir-assedios-nos-onibus/>>. Acesso em: 6 jun. 2020.

THE GUARDIAN. *Which city is the worst for sexual harassment on public transport?* Disponível em: <<https://www.theguardian.com/cities/2019/oct/08/which-city-is-the-worst-for-sexual-harassment-on-public-transport>>. Acesso em: 3 jun. 2020.

THE INTERCEPT BRASIL. *Assédio no transporte público: um problema antigo que ninguém resolve*. Disponível em: <<https://theintercept.com/2017/09/04/assedio-no-transporte-publico-um-problema-antigo-que-ninguem-resolve/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

THINK OLGA. *Chega de fiu fiu: resultado da pesquisa*. Disponível em <<https://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiu-fiu-resultado-da-pesquisa/>>. Acesso em: 23 abr. 2019.

THOMSON REUTERS FOUNDATION NEWS. *Most dangerous transport systems for women*. Disponível em: <<https://news.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/>>. Acesso em: 2 jun. 2020.

UNIVERSITAS GESTÃO E TI. *Análise multicritério para avaliação comparativa entre os sistemas de transporte público coletivo de Brasília e de Estocolmo: a percepção do usuário*. Disponível em: <<file:///C:/Users/Escola/Downloads/3869-18171-3-PB.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

VEDUCA. *Assédio sexual no Brasil em sete estatísticas impressionantes*. Disponível em: <<https://blog.veduca.org/assedio-sexual-no-brasil-em-sete-estatisticas-impressionantes/>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

VEJA SÃO PAULO. *Transporte público é local onde mulheres mais sofrem assédio*. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/transporte-publico-assedio-datafolha/>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

VENOSA, Silvio de Salvo. *Direito Civil*. 9 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

VISÃO JURÍDICA. *Assédio sexual no transporte público: os crimes sexuais no transporte público e o Direito Penal*. Disponível em: <<http://revistavisaojuridica.com.br/2017/02/23/assedio-sexual-no-transporte-publico/>>. Acesso em: 5 out. 2019.

WILLEMANN, Flávio de Araújo. *Responsabilidade das Agências Reguladoras*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

WRI BRASIL. *Com inovação, Fortaleza age para coibir o assédio no transporte coletivo*. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/03/com-inovacao-fortaleza-age-para-coibir-o-assedio-no-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

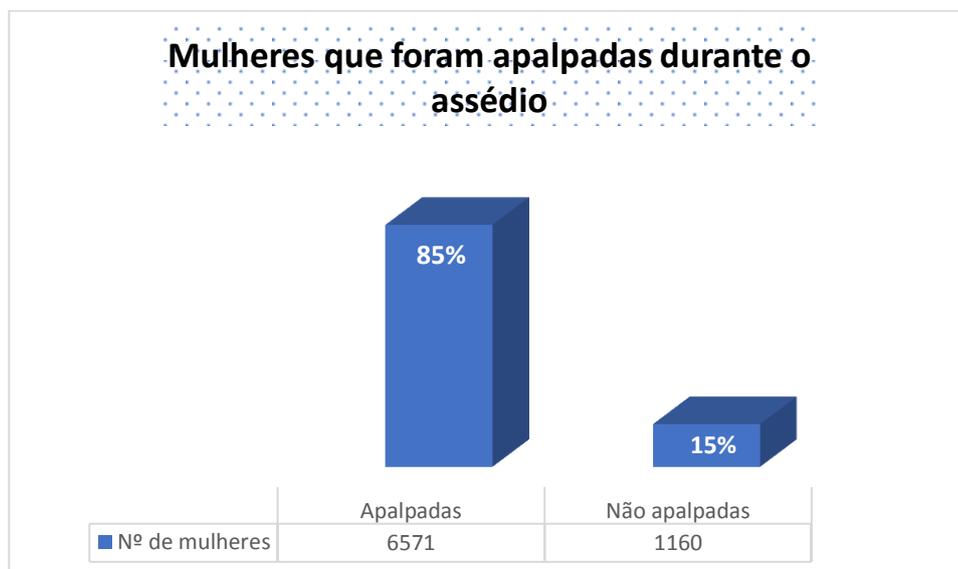
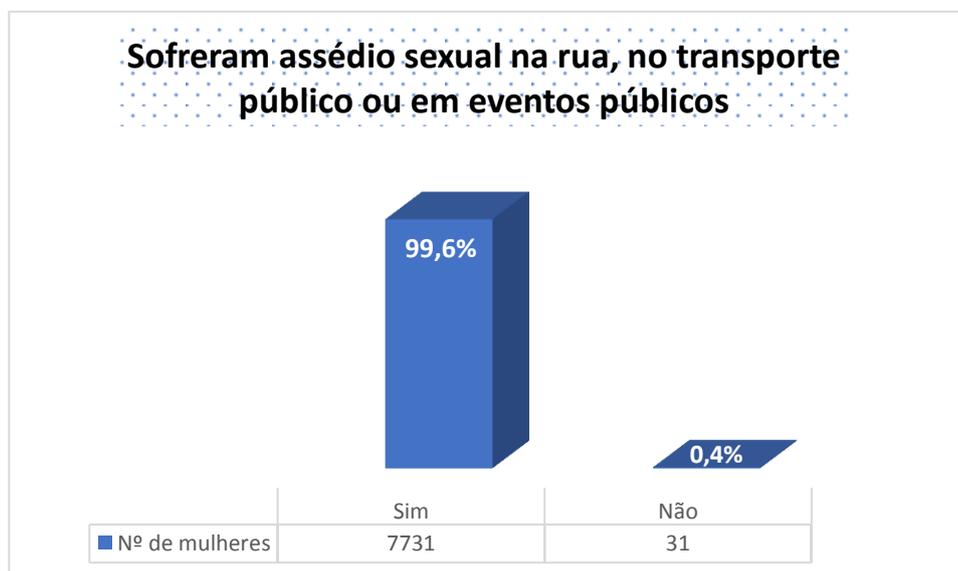
ANEXO

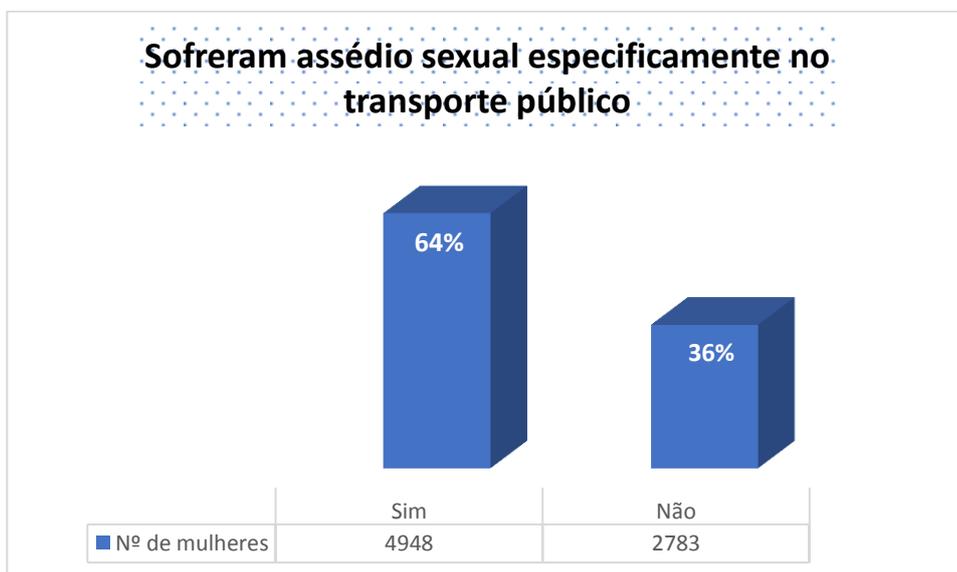
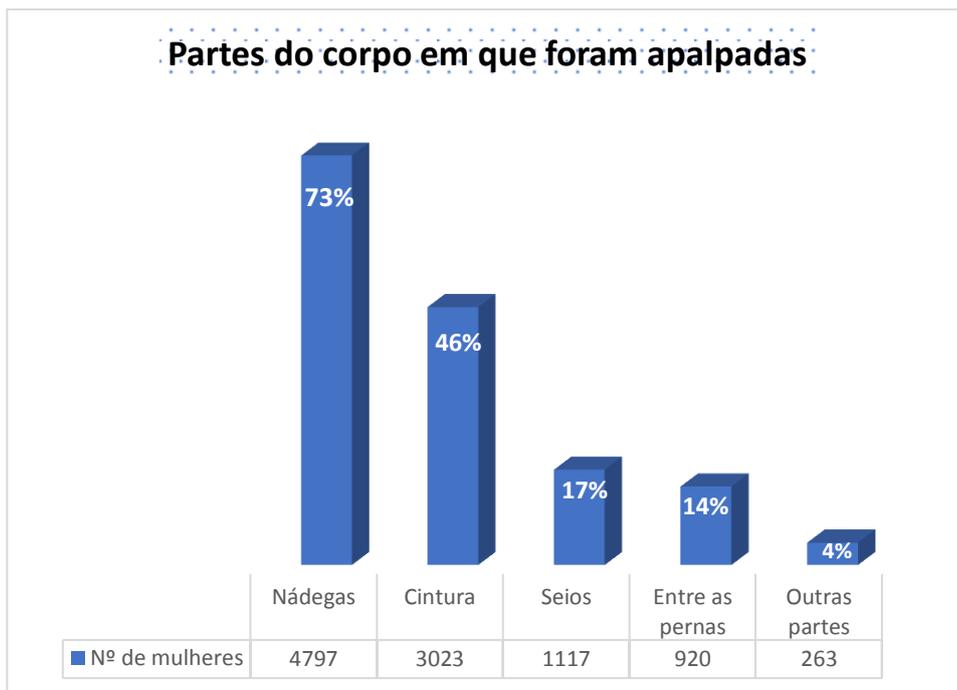
## Organização não governamental Think Olga

Ano da pesquisa: 2013

Âmbito: Nacional

Amostra: 7762





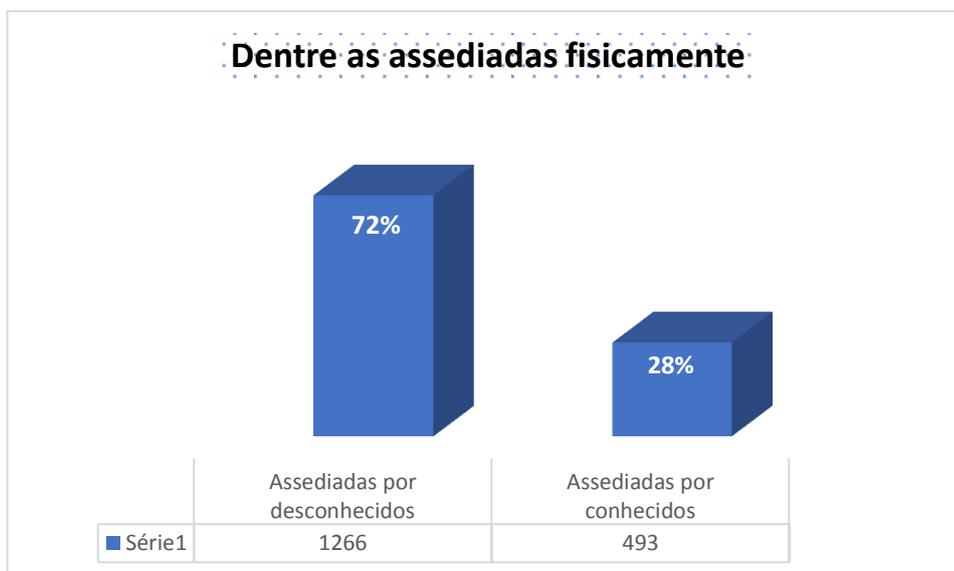
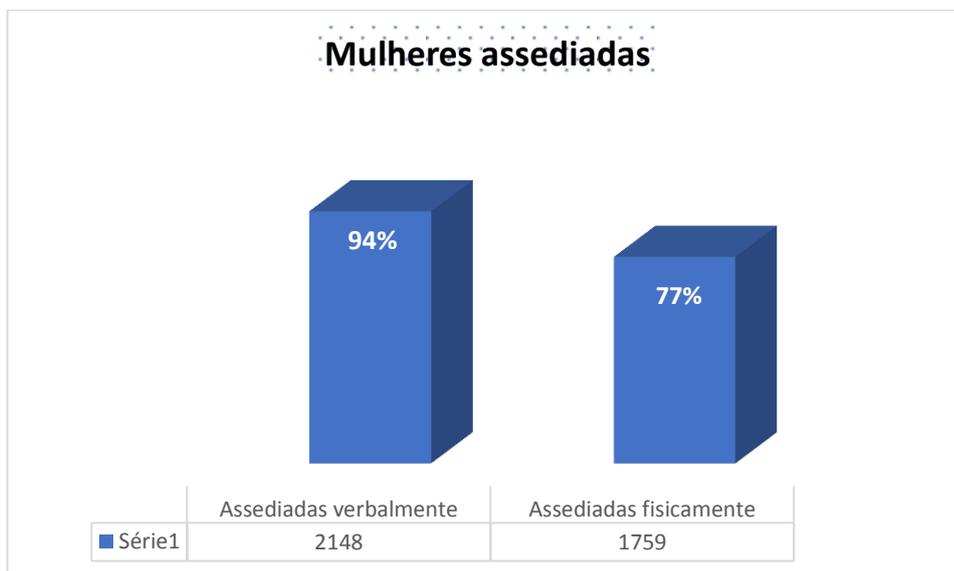
(Fonte: THINK OLGA. *Chega de fiiu fiiu*: resultado da pesquisa. Disponível em <<https://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiiu-fiiu-resultado-da-pesquisa/>>. Acesso em: 23 abr. 2019).

## Institutos Patrícia Galvão e Vladimir Herzog

Ano: 2015

Âmbito: Nacional

Amostra: 2285 mulheres, de 14 a 24 anos, das classes C, D e E, moradoras de 370 cidades brasileiras



(Fonte: VEDUCA. *Assédio sexual no Brasil em sete estatísticas impressionantes*. Disponível em: <<https://blog.veduca.org/assedio-sexual-no-brasil-em-sete-estatisticas-impressionantes/>>. Acesso em: 22 abr. 2019).

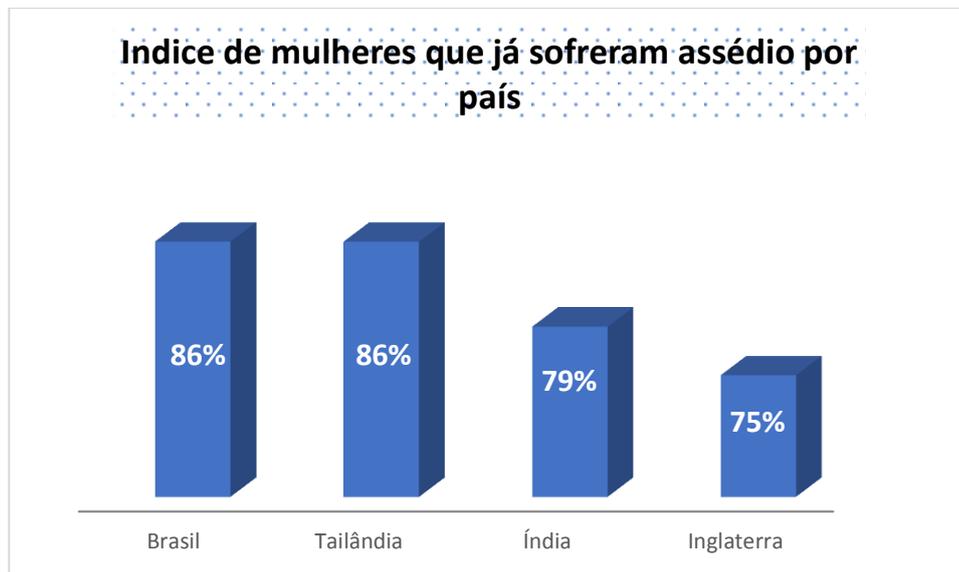
## Instituto *YouGov*

Divulgada Organização Internacional *ActionAid*

Ano: 2016

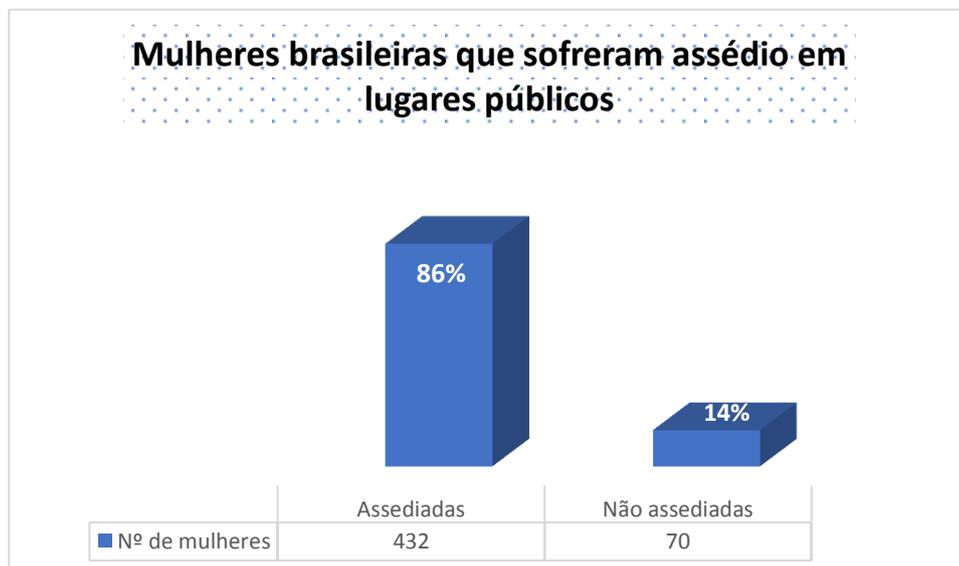
Âmbito: Brasil, Índia, Tailândia e Reino Unido

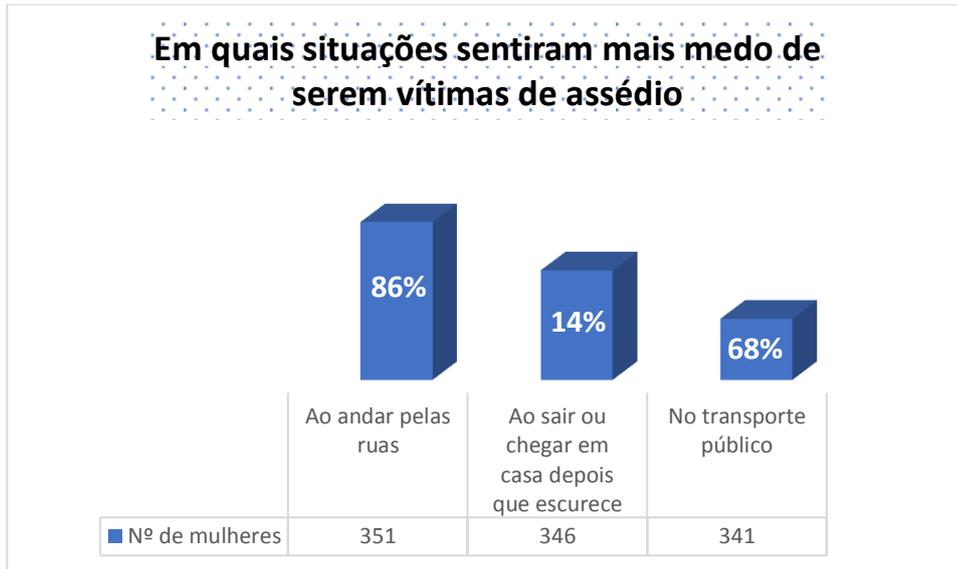
Amostra: 2236 mulheres com idade acima de 16 anos



Âmbito recortado: Brasil

Amostra recortada: 502 mulheres brasileiras





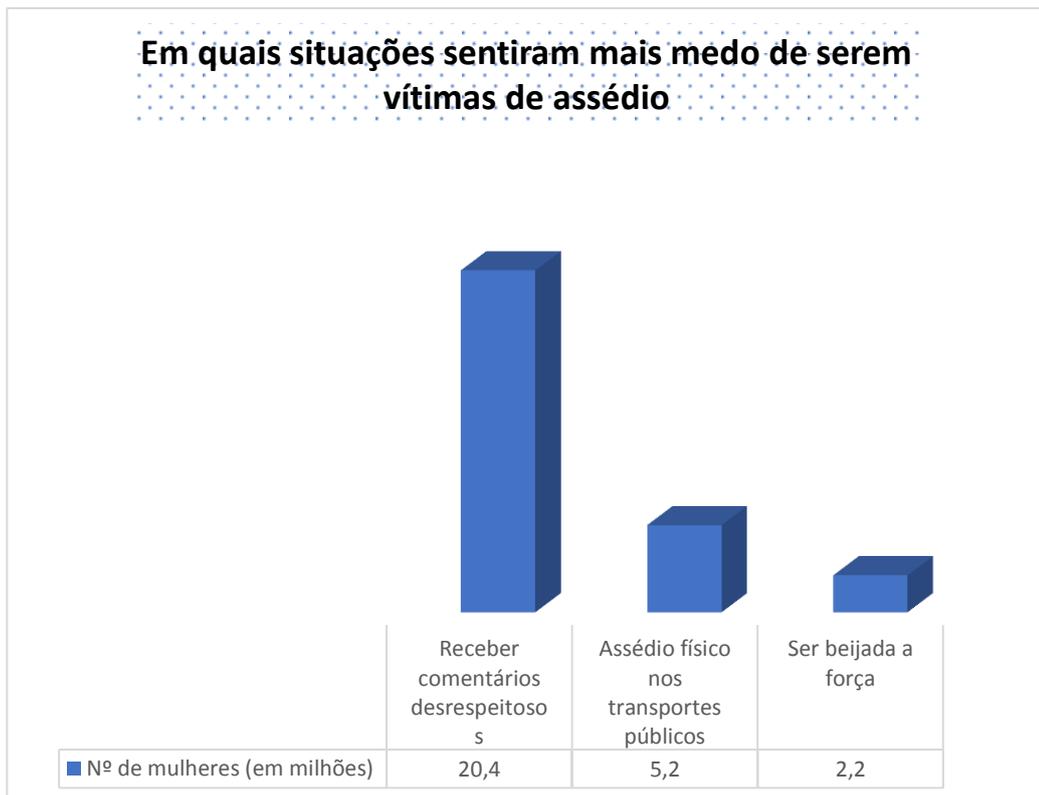
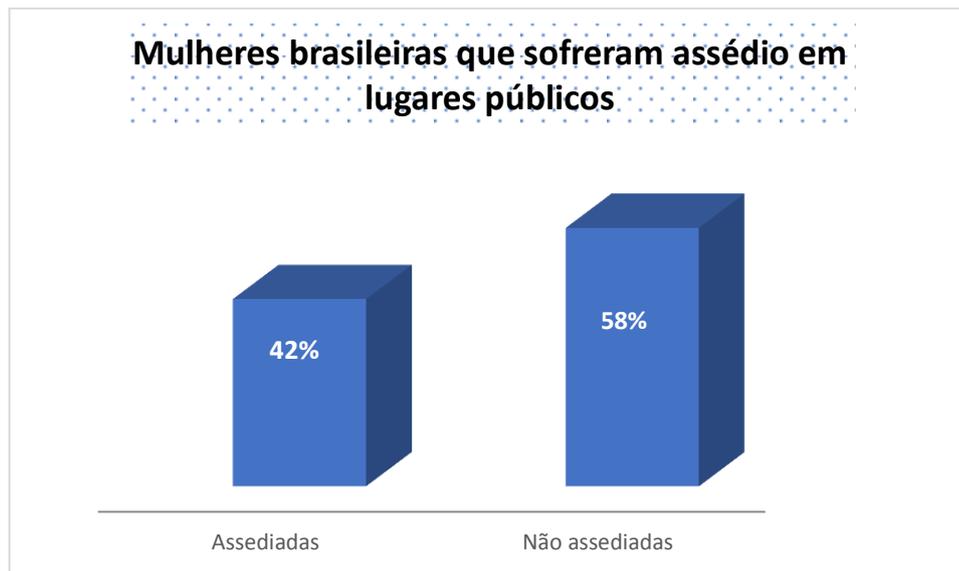
(Fonte: ACTIONAID. *Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos.* Disponível em: [http://actionaid.org.br/na\\_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos//>](http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos//>). Acesso em: 22 abr. 2019)

## Datafolha

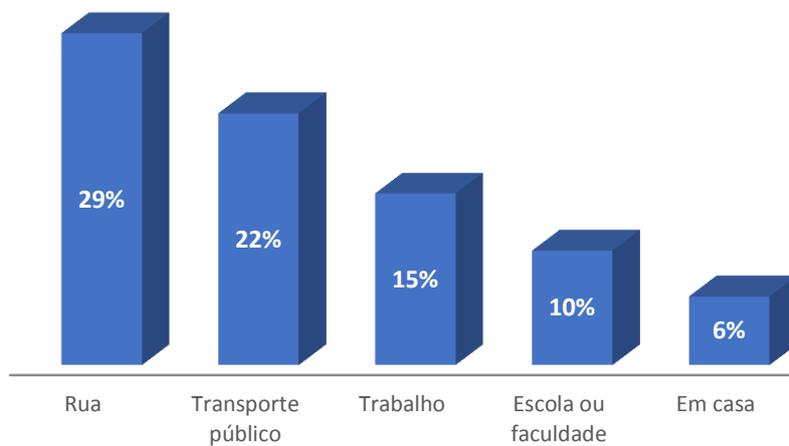
Ano: 2017

Âmbito: Brasil

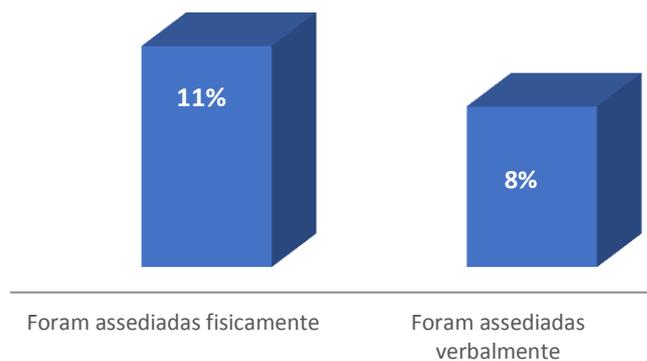
Amostra: brasileiras com 16 anos ou mais



### Índice dos locais em que os assédios foram vivenciados



### Das mulheres que foram assediadas nos transportes públicos



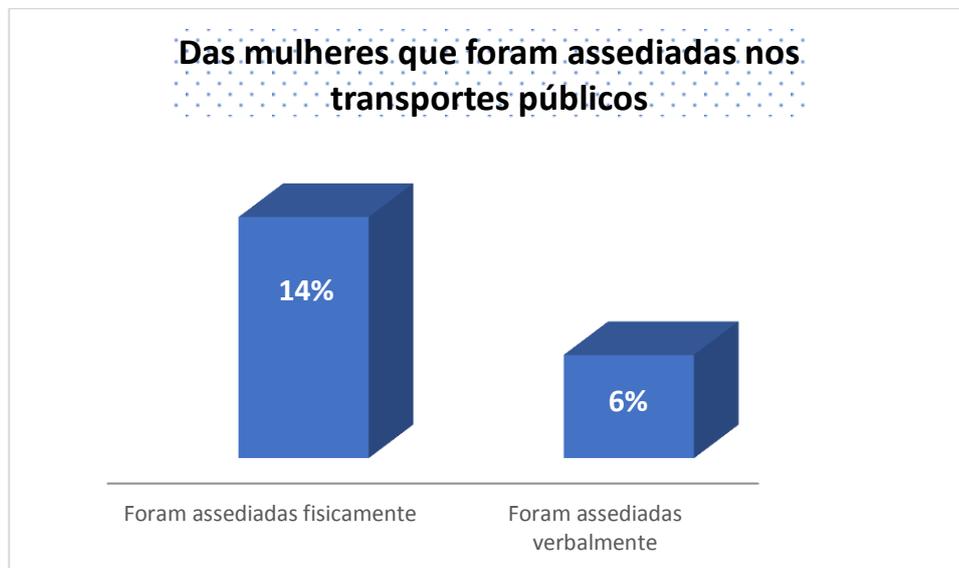
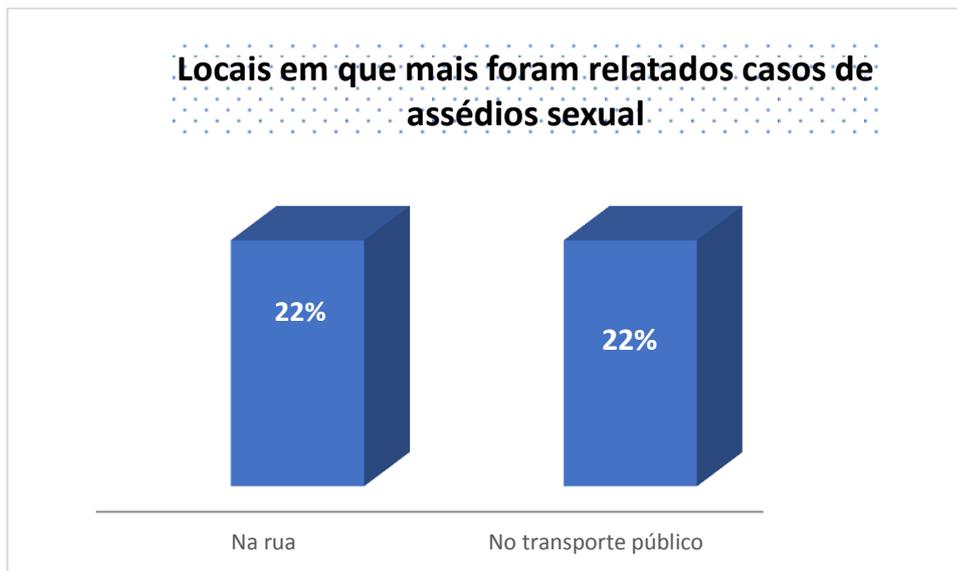
(Fonte: OPINIÃO PÚBLICA. 42% das mulheres brasileiras já sofreram assédio sexual. Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2018/01/1949701-42-das-mulheres-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019).

## Datafolha

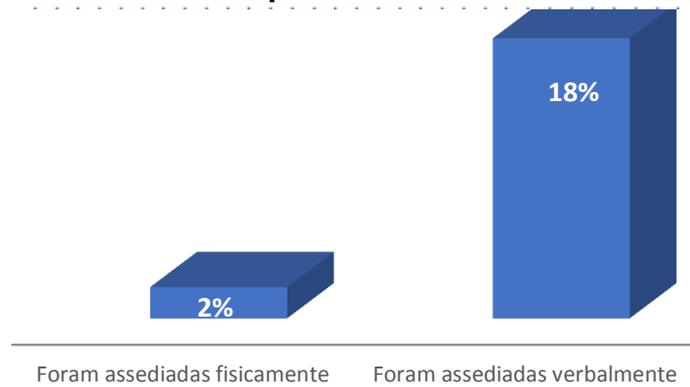
Ano: 2015

Âmbito: Cidade de São Paulo

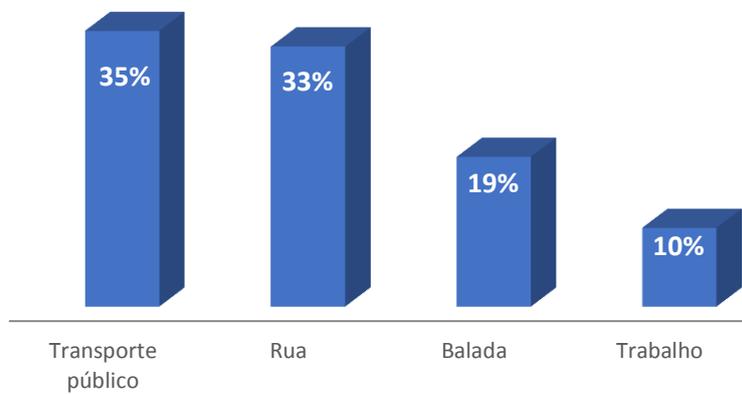
Amostra: 1092 moradores com 16 anos ou mais

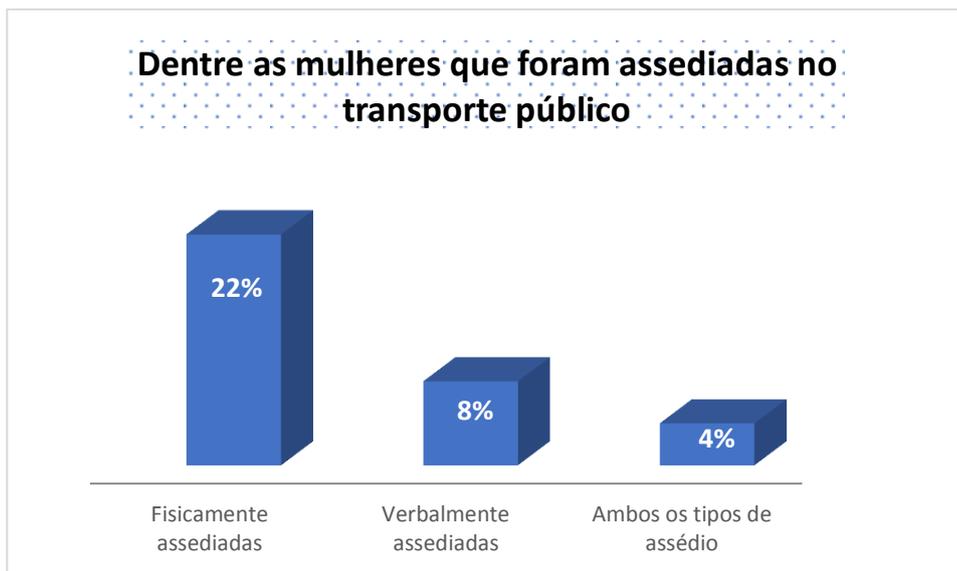


### Das mulheres que foram assediadas nas ruas



### Das mulheres que foram entrevistadas: locais com mais assédio





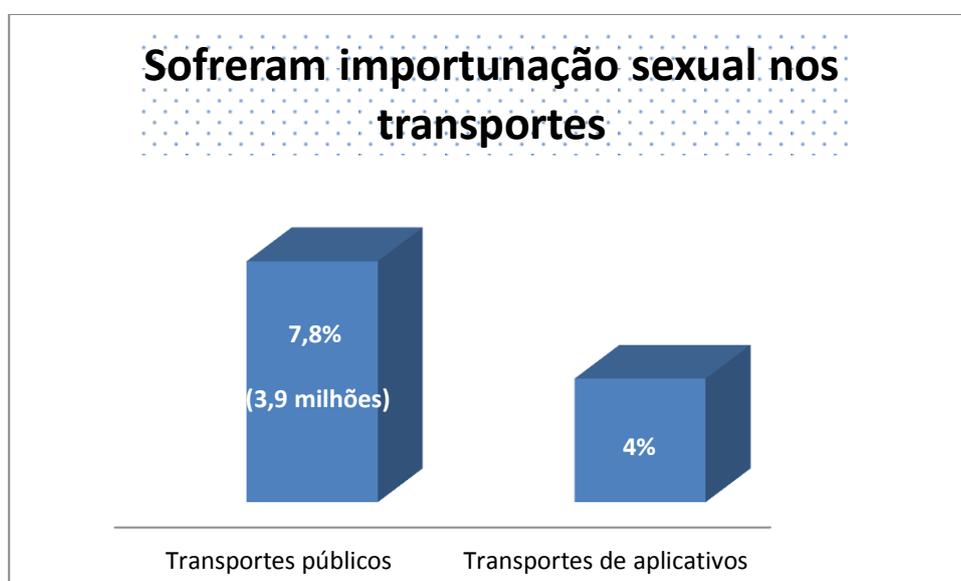
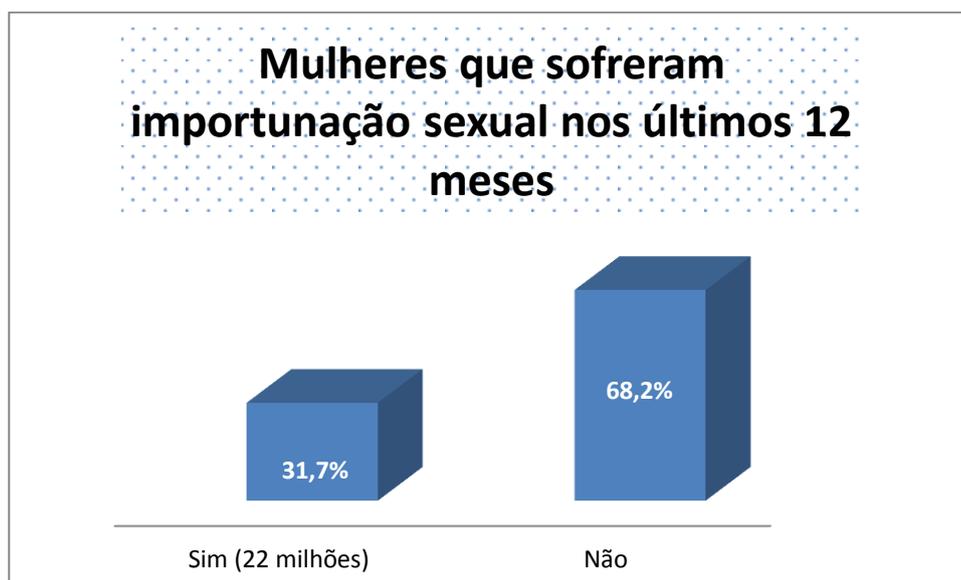
(Fonte: DATAFOLHA. *50% das moradoras de São Paulo já sofreram assédio sexual*. Disponível em:< <http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2015/11/1704375-50-das-moradores-de-sao-paulo-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: 22 abr. 2019).

## IBOPE Inteligência em conjunto com a Rede Nossa São Paulo

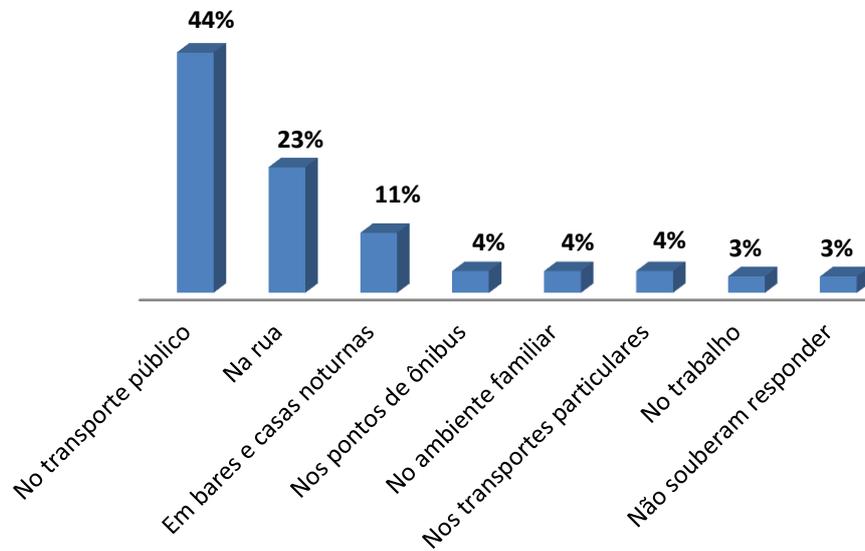
Ano: 2018

Âmbito: São Paulo

Amostra: 428 mulheres



## Locais onde mulheres acreditam que correm mais riscos de serem vítimas de importunação sexual



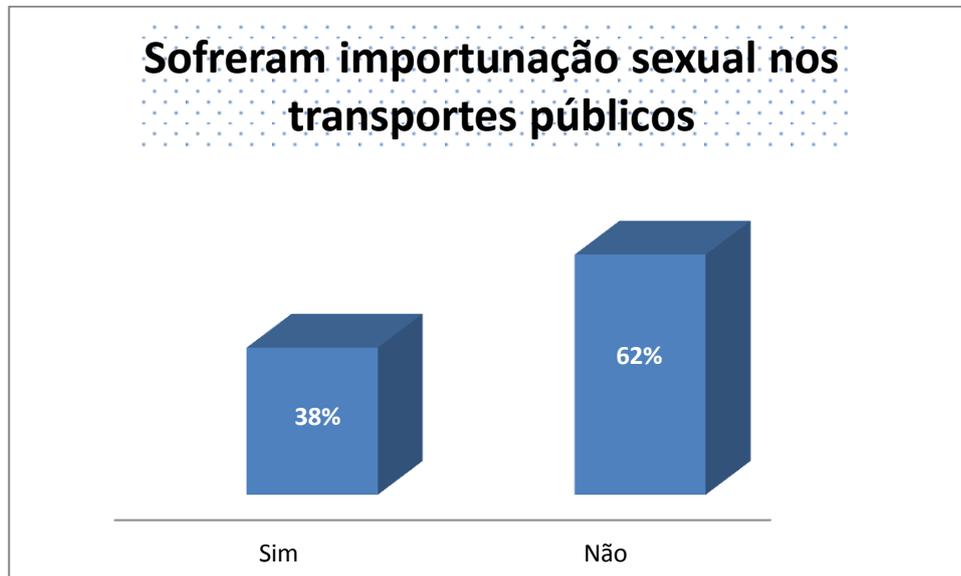
(Fonte: REDE NOSSA SÃO PAULO. *Viver Em São Paulo: mulheres*. Edição 2019. Disponível em: [https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986\\_viver\\_em\\_sp\\_mulher\\_2019.pdf](https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986_viver_em_sp_mulher_2019.pdf). Acesso em: 22 abr. 2019).

## IBOPE Inteligência

Ano: 2019

Âmbito: São Paulo

Amostra: 416 mulheres



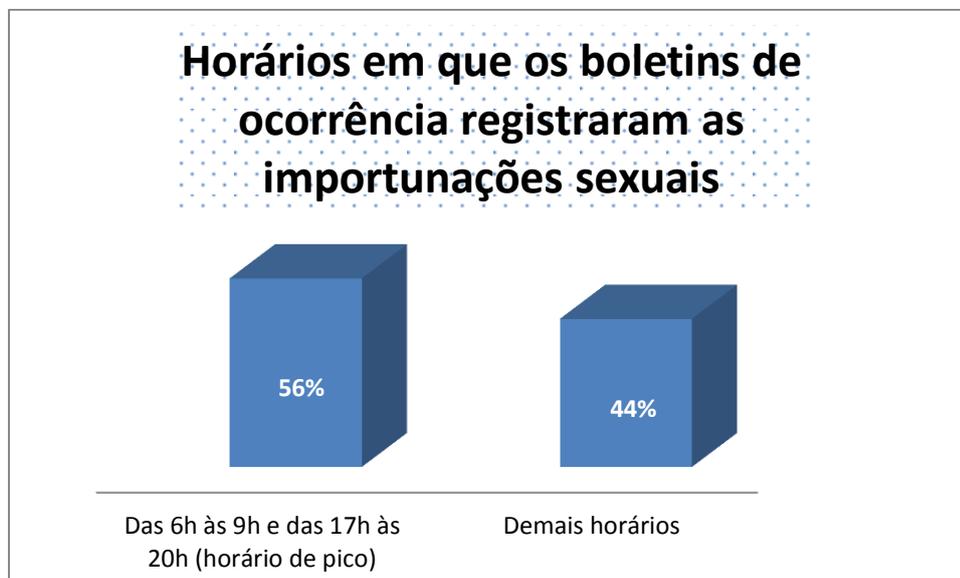
(Fonte: REDE NOSSA SÃO PAULO. *Viver Em São Paulo*: mulheres. Edição 2019.

Disponível em: [https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986\\_viver\\_em\\_sp\\_mulher\\_2019.pdf](https://download.uol.com.br/files/2019/03/520301986_viver_em_sp_mulher_2019.pdf)>. Acesso em: 22 abr. 2019).

## Secretaria de Segurança de Segurança Pública

Ano: 2019

Âmbito: Estado de São Paulo



(Fonte: CATRACA LIVRE. *Casos de abuso sexual no transporte público aumentam 9% em 2018*. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/cidadania/casos-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-aumentam-9-em-2018/>>. Acesso em: 20 abr. 2019).

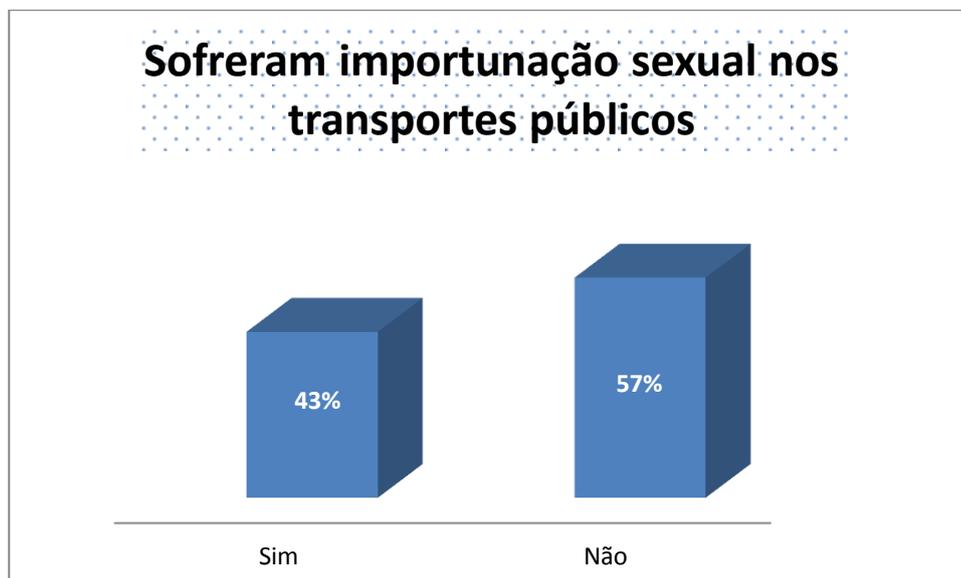
## Ibope Inteligência

Divulgada pela Rede Nossa São Paulo

Ano: 2020

Âmbito: São Paulo

Amostra: 430



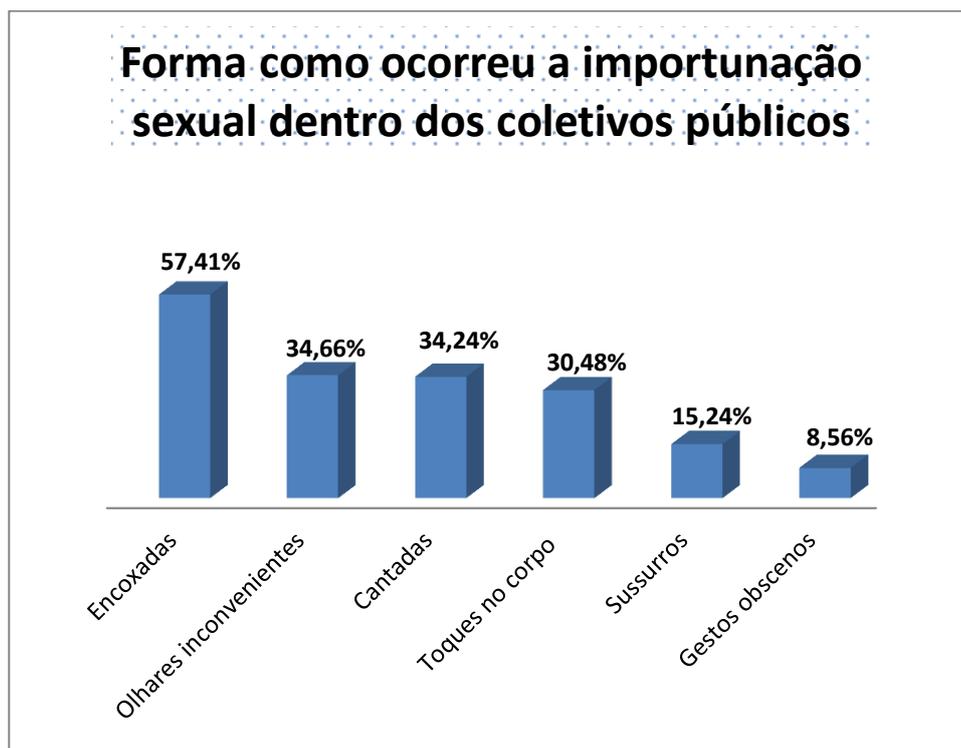
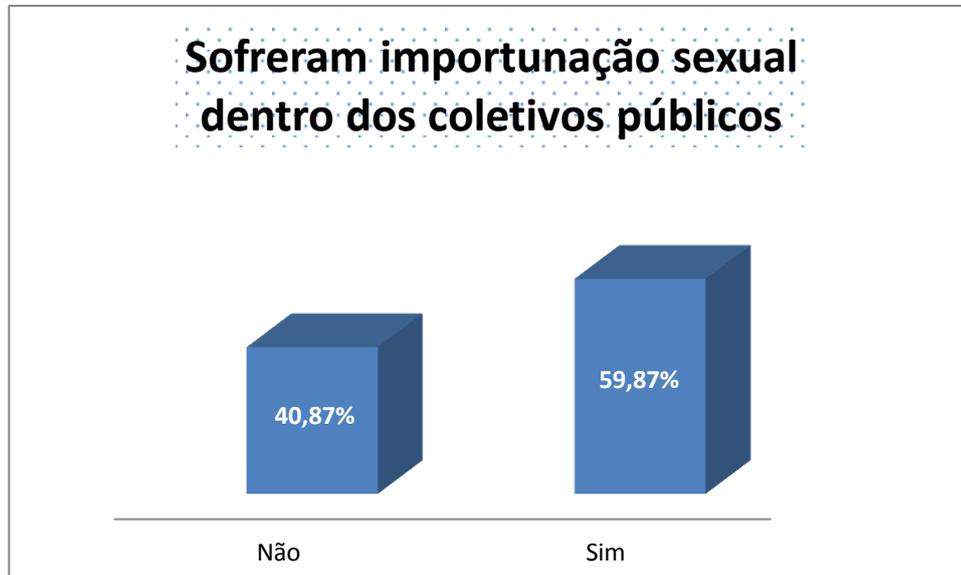
(Fonte: G1. *Relatos de assédio no transporte público aumentam 18 pontos percentuais em 2020 em SP, diz pesquisa*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/03/04/relatos-de-assedio-no-transporte-publico-aumentam-18-pontos-percentuais-em-2020-em-sp-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 4 mai. 2020).

## Secretaria Municipal da Mulher

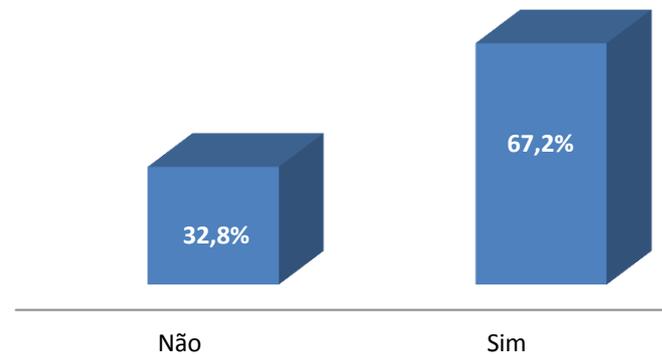
Ano: 2018

Âmbito: Natal, Rio Grande do Norte

Amostra: 800 usuárias do transporte coletivo



## Já presenciaram importunação sexual dentro dos coletivos públicos

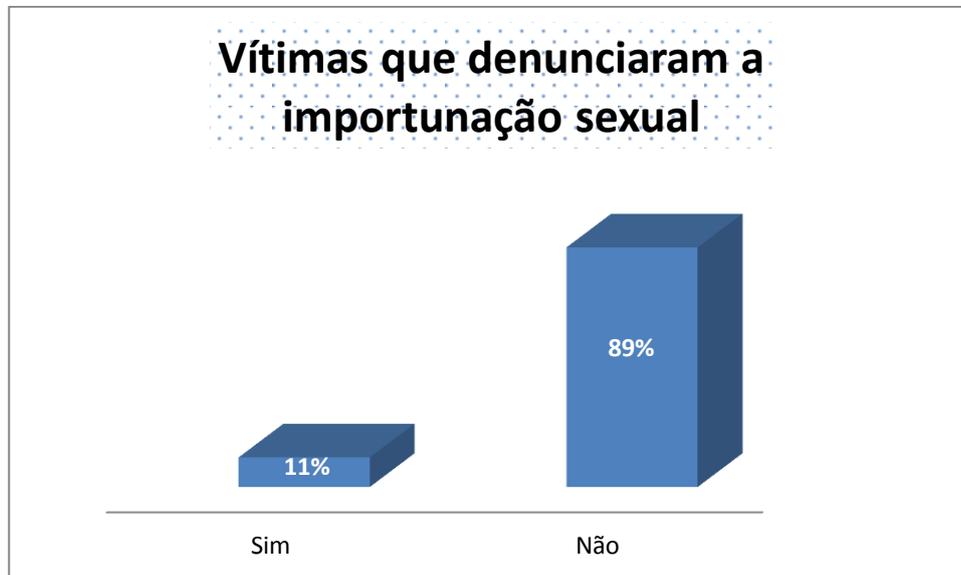


(Fonte: G1. *60% das mulheres dizem ter sofrido assédio sexual dentro do transporte público de Natal, diz pesquisa*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/60-das-mulheres-dizem-ter-sofrido-assedio-sexual-dentro-do-transporte-publico-de-natal-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 23 abr. 2019).

## Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP) e Datafolha

Ano: 2016

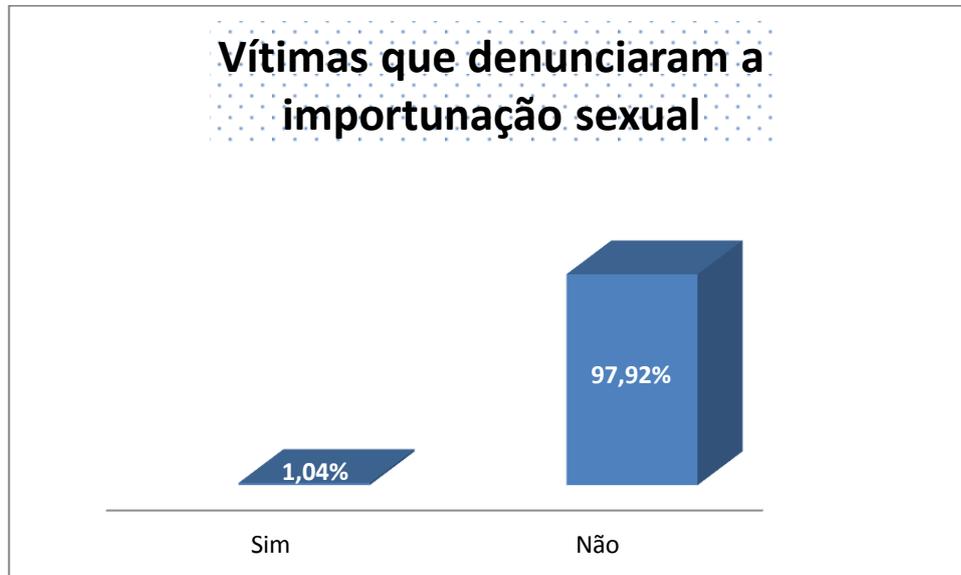
Âmbito: Brasil



(Fonte: WRI BRASIL. *Com inovação, Fortaleza age para coibir o assédio no transporte coletivo*. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/03/com-inovacao-fortaleza-age-para-coibir-o-assedio-no-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 22 abr. 2019).

## Secretaria Municipal da Mulher de Natal- RN

Âmbito: Natal, Rio Grande do Norte



(Fonte: G1. *60% das mulheres dizem ter sofrido assédio sexual dentro do transporte público de Natal, diz pesquisa.* Disponível em: <<https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/60-das-mulheres-dizem-ter-sofrido-assedio-sexual-dentro-do-transporte-publico-de-natal-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 23 abr. 2019).