

# O ASSÉDIO SEXUAL EM TRANSPORTE COLETIVO, A RESPONSABILIDADE DAS TRANSPORTADORAS E A JURISPRUDÊNCIA DO STJ

Anna Luísa Braz Rodrigues<sup>1</sup>

Luíza Resende Guimarães<sup>2</sup>

Renata Lima<sup>3</sup>

**Resumo:** A despeito de o STJ possuir a função de contribuir para unificar do Direito e uniformizar a jurisprudência, é possível verificar colisão direta entre decisões sobre o mesmo tema. Este é o caso das respostas oferecidas às demandas de indenização contra a concessionária de transporte público coletivo pela prática de assédio sexual durante o trajeto. Diante da divergência apresentada, o presente estudo busca examinar se as empresas de transporte devem arcar com a indenização direcionada à vítima ou se essa deve recair apenas sobre o agente infrator. Para tanto intentou-se compreender os argumentos delineados pela Terceira e Quarta Tuma do STJ, bem como o assento legislativo e o posicionamento doutrinário sobre o tema a fim de oferecer uma leitura que se mostre mais adequada à harmonização e unidade do sistema jurídico. A pesquisa pertinente teve natureza dogmática, revestindo-se de caráter bibliográfico, incluindo revisão de literatura e decisões selecionadas. Como resultado, entendeu-se que as empresas concessionárias de transporte público coletivo, em razão da atribuição objetiva de responsabilidade traduzida pela teoria do risco criado (art. 927, parágrafo único,

---

<sup>1</sup> Graduanda em Direito pela Universidade Federal de Lavras. Integrante do grupo de pesquisa Laboratório de Bioética e Direito. Estagiária do Ministério Público de Minas Gerais.

<sup>2</sup> Mestranda em Direito Civil pela UFMG. Bolsista de Mestrado do CNPq. Bacharel em Direito pela UFLA. Pesquisadora do Laboratório de Bioética e Direito (LABB/UFLA/CNPq).

<sup>3</sup> Mestranda em Direito Civil pela UFMG (pesquisadora bolsista CAPES). Bacharel em Direito pela UFLA. Integrante do Grupo de Pesquisa Pessoa, Autonomia e Responsabilidade (GPAR/UFMG) e do Laboratório de Bioética e Direito (LABB/UFLA).

CC), atraem integralmente o dever de reparar o dano sofrido por vítima de assédio sexual, resguardado seu direito de regresso contra o terceiro infrator.

**Palavras-chave:** Assédio sexual. Responsabilidade civil. Teoria do risco criado.

## INTRODUÇÃO

A crescente procura pelo transporte coletivo, decorrente do crescimento desenfreado da sociedade moderna, torna evidente a necessidade de estudo da responsabilidade civil das empresas que prestam o referido serviço frente a eventuais (ou não tão eventuais) danos<sup>4</sup>. Nesses ambientes, um dos mais comumente vivenciados é o assédio sexual, cujas vítimas são, de forma amplamente majoritárias, mulheres. Trata-se de situação que tem tomado as manchetes dos noticiários nos últimos anos, em razão de sua prática assustadoramente reiterada.

O presente trabalho parte de um questionamento fundamental acerca de como deve o direito civil – mais especificamente o regime de responsabilidade civil – se posicionar frente aos danos ocasionados às usuárias de transportes coletivos decorrentes dos assédios sexuais sofridos no interior destes. Buscar-se-á, portanto, examinar se as empresas de transporte devem arcar com a indenização direcionada à vítima ou se essa deve recair apenas sobre o agente infrator; se há displicência das transportadoras no que tange à segurança de suas passageiras, dentre outras questões subjacentes.

Em prol de responder ao problema, em um primeiro momento, faz-se necessário esclarecer conceitos básicos da responsabilidade civil em sentido amplo e que possuem impactos diretos sobre o recorte aqui proposto. Por essa razão, no primeiro tópico, a ideia é discorrer acerca dos pressupostos referentes ao tema (conduta, dano, nexo de causalidade, culpa) e, em seguida, partir para a exposição das modalidades objetiva, subjetiva, contratual e extracontratual da responsabilidade civil.

Com o segundo tópico, vem a imersão mais específica concernente à responsabilidade das transportadoras nos casos de assédio sexual.

---

<sup>4</sup> NICARETTA, Ricardo. **A responsabilidade civil no transporte rodoviário de passageiros**. 2009. 70f. Monografia (Bacharelado em Direito) – Centro Universitário Univates, Lajeado, 2009. Disponível em: <https://bit.ly/33C0jHI>. Acesso em: mar/2020.

Nesse sentido, serão abordados: os aspectos basilares e o assento legislativo do contrato de transporte no ordenamento nacional, o tipo de obrigação assumida pela empresa e a natureza de sua responsabilidade, no sentido de ser ou não necessária a análise de culpa. Ainda neste tópico, o enfoque será direcionado às excludentes de responsabilidade civil, em especial ao fortuito externo e ao fato exclusivo de terceiro, com o fito de debater se o assédio poderia ser encaixado nessas classificações.

Por fim, embora definitivamente não menos importante, no terceiro tópico serão apresentados os argumentos levantados pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça sobre o tema. Com essa finalidade, duas decisões paradigmáticas divergentes serão mais profundamente dissecadas, embora a investigação não se resume a elas. Não se trata de temática com resposta fácil, motivo pelo qual compreender qual o estado da arte atual em um Tribunal Superior pode ser bastante esclarecedor e útil.

## 1. BREVES NOTAS SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil pode exprimir uma ideia de reparação, punição ou precaução, a depender da dimensão temporal e espacial em que é analisada. Ao longo da história, já foi representada pela vingança, por máximas religiosas (“olho por olho, dente por dente”), já foi autotutela, já se centrou primordialmente na punição do autor e já se fundou quase que por completo na culpa deste. Na sociedade contemporânea, a responsabilidade é considerada conceito base e integrador da ética e do direito, que objetiva e formaliza as perspectivas de liberdade e regulação conforme as novas exigências econômicas e sociais<sup>1</sup>.

Em tempos hodiernos, preceitos do direito civil clássico já não são capazes de responder satisfatoriamente às demandas de responsabilidade civil, em especial sendo a sociedade atual assumidamente de riscos. Surge, nesse contexto, um amplo arcabouço jurídico de proteção à personalidade humana, de cujo fluxo a responsabilidade civil não poderia escapar. É preciso valorizar, portanto, os deveres positivos de evitar e mitigar danos como resposta a essa realidade de riscos e medos, sempre visando ao cuidado do outro, vulnerável por sua natureza humana. A responsabilização amplia sua perspectiva de reparação para incluir a pos-

---

<sup>1</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de; NETTO, Felipe Braga; ROSENVALD, Nelson. **Novo Tratado de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Saraiva, 2019.

sibilidade de precaução<sup>2</sup>.

Mesmo diante de toda a sua evolução, não é possível afirmar que se vislumbra os contornos definitivos para o instituto da responsabilidade civil, estando em plena ebulição doutrinária e jurisprudencial<sup>3</sup>. Em prol de apresentar uma conceituação para a presente pesquisa, conforme explicam Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho, tem-se que “a noção jurídica de responsabilidade pressupõe a atividade danosa de alguém que, atuando *a priori* ilicitamente, viola uma norma jurídica preexistente (legal ou contratual), subordinando-se às consequências do seu ato (obrigação de reparar)”<sup>4</sup>. Trazendo o conceito para a esfera privada, afirmam, então, que “a responsabilidade civil deriva de agressão a um interesse eminentemente particular, sujeitando o infrator ao pagamento de uma compensação pecuniária à vítima, caso não possa repor *in natura* o estado anterior da coisa”<sup>5</sup>.

A partir da definição, depreendem-se os elementos fundamentais da responsabilidade civil: a conduta humana, o dano e o nexo de causalidade, aos quais soma-se a culpa, fator accidental. Estes serão brevemente apresentados abaixo, assim como as modalidades subjetiva e objetiva; contratual e extracontratual.

## 1.1 Elementos da Responsabilidade Civil

### *a) A culpa*

A culpa, que já esteve no cerne de todo o regime de responsabilidade civil, hoje pode ser compreendida como um elemento accidental deste. Pode-se fazer referência à culpa em sentido amplo (que inclui o dolo) ou estrito. No primeiro caso, representa uma violação intencional do dever jurídico de cuidado, pretendendo prejudicar outrem<sup>6</sup> (art. 186

<sup>2</sup> Ibidem.

<sup>3</sup> SOUZA, Wendell Lopes Barbosa de. A perspectiva histórica da responsabilidade civil. In: GUERRA, Alexandre Dartanhan de Mello; BENACCHIO, Marcelo (coords.). **Responsabilidade Civil**. São Paulo: Escola Paulista de Magistratura, 2015.

<sup>4</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 54.

<sup>5</sup> Ibidem, p. 54.

<sup>6</sup> O dolo da responsabilidade civil não se confunde com aquele dolo defeito do negócio jurídico. O dolo da responsabilidade civil não se relaciona com negócio

CC/02). Neste caso, a determinação do valor da indenização está diretamente ligada ao grau de culpa do agente, devendo ser calculada segundo a contribuição causal (arts. 944 e 945 CC/02 e art. 6.º, VI, CDC)<sup>7</sup>.

A culpa *scritto sensu*, por sua vez, remete ao desrespeito de um dever preexistente sem que haja intenção de violá-lo. Sua caracterização pode se dar de três formas: (i) conduta voluntária com resultado involuntário; (ii) previsibilidade de possível resultado danoso; e (iii) falta de cuidado, cautela, diligência e atenção. O agente não deseja ativamente o resultado decorrente de sua conduta, que pode ser marcada por imprudência (falta de cuidado junto com ação, art. 186 CC/02); negligência (falta de cuidado junto com omissão, art. 186 CC/02); ou imperícia (falta de qualificação ou treinamento de profissional para desempenhar determinada função, art. 951 CC/02, por exemplo)<sup>8</sup>.

Ambos o dolo e a culpa têm como consequência o dever de reparação do dano ou de indenização dos prejuízos, mas os critérios para o cálculo são diferentes. Havendo dolo, em regra, o agente pagará indenização integral, já que provavelmente não haverá culpa concorrente da vítima ou de terceiro. Em contrapartida, infere-se que, em casos em que a vítima ou terceiro concorrem culposamente para o evento danoso, a indenização será fixada levando em conta gravidade da sua culpa em comparação com a do autor (arts. 944 e 945 CC/02). Assim, o dolo recebe o mesmo tratamento da culpa (em sentido estrito) grave ou gravíssima<sup>9</sup>. Ressalta-se, por fim, que o ônus de provar a existência desses elementos caberá, via de regra, ao autor da demanda.

#### *b) A conduta do agente*

O primeiro elemento da responsabilidade civil é a conduta, ou seja, a ação ou omissão humana guiada pela vontade do agente, que desemboca no dano ou prejuízo. O núcleo fundamental encontra-se na ideia de voluntariedade, a qual resulta da liberdade de escolha do agente imputável, com discernimento para ter consciência do que faz. Ausente o fator volitivo, não há que se falar no preenchimento do pressuposto

---

jurídico, não gera anulabilidade e, se eventualmente atingir negócio jurídico, gera dever de indenizar perdas e danos, cf. TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> Ibidem.

<sup>9</sup> Ibidem.

“conduta humana” para fins de responsabilização civil. É comum na doutrina qualificar a conduta humana que enseja responsabilidade como ilícita. De fato, trata-se da regra geral, mas vale ressaltar que a imposição do direito de indenizar poderá existir sem necessariamente fazer-se presente a antijuridicidade<sup>10</sup>, ainda que sejam bastante excepcionais os casos previstos em lei nesse sentido<sup>11</sup>.

### c) O dano

Para a configuração da responsabilidade civil, é preciso que se comprove o dano patrimonial ou extrapatrimonial<sup>12</sup> decorrente da conduta do agente (art. 186 CC/02), que deverá ser reparado (arts. 403 e 927 CC/02). Danos de cunho patrimonial ou material constituem prejuízos e perdas que atingem o patrimônio corpóreo da pessoa natural, jurídica ou ente despersonalizado. Podem ser divididos em danos emergentes (efetiva diminuição do patrimônio da vítima) e lucros cessantes (valores que o prejudicado deixou de receber ou auferir) (art. 402 CC/02)<sup>13</sup>.

Para dar ensejo à reparação por danos extrapatrimoniais, popularizados sob a denominação danos morais, é necessária a comprovação de lesão aos direitos da personalidade, os quais encontram-se dispostos entre os artigos 11 e 21 do Código Civil. Fernando Noronha explica que a reparação dessa modalidade danosa, que não é suscetível de avaliação pecuniária, obedecerá, em regra, ao princípio da satisfação compensatória, ou seja, o *quantum* indenizatório jamais será equivalente em preço à dor causada, mas será o valor necessário para proporcionar um lenitivo para o sofrimento<sup>14</sup>. A reparação busca, pois, atenuar as consequências do prejuízo imaterial, sem finalidade de acréscimo patrimonial da vítima. A compensação pecuniária não é, todavia, o único modo de reparar o dano moral, sendo admitida a reparação *in natura*,

<sup>10</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo, op. cit.

<sup>11</sup> Exemplo do exposto pode ser encontrado no art. 1313, §3º, Código Civil. Cf: *Ibidem*.

<sup>12</sup> Ressalta-se que, de acordo com a Súmula 37 do Superior Tribunal de Justiça e entendimentos recentes dos tribunais, é possível cumular pedido de reparação material e moral em uma mesma ação. Cf: TARTUCE, Flávio, op. cit.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> NORONHA, Fernando. **Direito das Obrigações**. São Paulo: Saraiva, 2003. Apud: *Ibidem*.

conforme Enunciado 589 da VII Jornada de Direito Civil, tendo como exemplo a retração pública.

Cabe acrescentar, por fim, que entendimentos jurisprudenciais concluíram que o dano moral não se confunde com meros aborrecimentos suportados cotidianamente e que há novas modalidades deles, como os danos estéticos, danos decorrentes da perda de uma chance, danos morais coletivos e danos sociais ou difusos<sup>15</sup>.

#### *d) O nexo de causalidade*

O nexo de causalidade é um elemento imaterial da responsabilidade civil que pode ser descrito como o “elo etiológico, o liame, que une a conduta do agente (positiva ou negativa) ao dano”<sup>16</sup>. Sua complexidade se justifica, em grande medida, por não decorrer de construções jurídicas, mas de leis naturais. Na responsabilidade subjetiva – em que há necessidade de comprovação de culpa *lato sensu*, conforme será estudado adiante – esta culpa é fator essencial do nexo (art. 196 CC/02). Na responsabilidade objetiva – independente de comprovação de culpa – ele forma-se pela conduta somada à previsão legal de responsabilização sem culpa ou pela atividade de risco (art. 927 CC/02)<sup>17</sup>. Muitas são as teorias acerca do nexo de causalidade e há certa imprecisão doutrinária quando se trata de estabelecer qual delas é adotada pelo Código Civil. Adentrar esse debate, no entanto, fugiria ao propósito da presente pesquisa.

### **1.2 Responsabilidade civil subjetiva e responsabilidade civil objetiva**

Sob inspiração do Código de Napoleão (1804), por sua vez influenciado pelo direito romano, durante um longo período, praticamente toda a ordenação mundial consagrou a culpa como elemento fulcral para a deflagração da responsabilidade civil. Mesmo com toda essa impotência, frente ao surto do progresso, em especial após a Revolução Industrial, a multiplicidade de danos acabou por demonstrar a insuficiência da teoria subjetiva de responsabilização, para a qual a cul-

<sup>15</sup> TARTUCE, Flávio, op. cit.

<sup>16</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo, op. cit., p. 150.

<sup>17</sup> TARTUCE, op. cit.

pa configurava-se como pressuposto essencial. Isso ocorreu em razão da constatação de que as vítimas dos cada vez mais frequentes infortúnios muitas vezes se deparavam com enorme dificuldade (ou mesmo impossibilidade) de comprovar a culpa efetiva dos causadores de seus danos, de forma que as indenizações devidas eram negadas e elas restavam desprotegidas<sup>18</sup>.

A tendência, na contemporaneidade, é que a culpa e o risco originais sejam abandonados, vez que a preocupação central passa a ser a reparação das vítimas, que encontra sintonia na ideia de responsabilidade pressuposta<sup>19</sup>. A despeito desse fato, a modalidade subjetiva ainda é a regra geral no ordenamento jurídico brasileiro, ou seja, para que o agente responda civilmente e tenha o dever de indenizar, é necessário comprovar sua culpa em sentido amplo (art. 186 CC/02).

A responsabilidade civil objetiva, em seu turno, encontra guarida no art. 927, parágrafo único, que determina: “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”. Esta categoria está atrelada, no Brasil, à teoria do risco, que pode se apresentar de diversas formas, dentre as quais importa destacar a teoria do risco criado, presente nos casos em que o próprio agente cria o risco<sup>20</sup> e, por isso, deve arcar com os danos.

Ressalta-se que, no ordenamento brasileiro, o suposto violador do bem jurídico tem a possibilidade de se eximir da responsabilização por meio da comprovação de que o evento danoso adveio de culpa exclusiva da vítima, fato exclusivo de terceiro, fortuito ou força maior<sup>21</sup>. Ademais, acrescenta-se que casos de responsabilidade civil não previstos em lei podem ser adotados pela doutrina e pela jurisprudência, visto que a cláusula geral consubstanciada na segunda parte do art. 927 – sobre atividades de risco – permite ao juiz analisar quando será possível responsabilizar sem aferição de culpa em conformidade com as condutas das partes e com o meio social ao qual pertencem (função social da res-

<sup>18</sup> SOUZA, Wendell Lopes Barbosa de, op. cit.

<sup>19</sup> TARTUCE, Flávio, op. cit.

<sup>20</sup> Ibidem.

<sup>21</sup> REZENDE, Elcio Nacur, Responsabilidade ambiental: uma separação do discurso de autoridade insculpido pela teoria do risco integral. In: ROSENVALD, Nelson; MILAGRES, Marcelo de Oliveira (coords.). **Responsabilidade civil: novas tendências**. Indaiatuba: Foco Jurídico, 2017.

ponsabilidade civil)<sup>22</sup>.

### 1.3 Responsabilidade civil contratual e responsabilidade civil extracontratual

Definir, no caso concreto, se a responsabilidade civil é contratual ou extracontratual significa determinar a fonte do dever de indenizar. A primeira deriva, conforme o nome adianta, de disposições contratuais: há um negócio jurídico prévio entre as partes; enquanto a última decorre de preceitos legais. Assim, na responsabilidade contratual, o dever de indenizar provém do inadimplemento, caso em que se trata de um ilícito contratual. No que concerne à modalidade extracontratual, em contrapartida, tem-se um ilícito absoluto<sup>23</sup>, resultante da violação de um dever baseado em norma do ordenamento jurídico ou da prática de abuso de direito<sup>24</sup>.

Na responsabilidade contratual, indaga-se: quem deu causa ao inadimplemento ou ao adimplemento imperfeito?, e a culpa será presumida (presunção relativa). Deve-se ter mente que, embora a responsabilidade subjetiva seja mais comum no âmbito contratual, há casos de responsabilização sem culpa<sup>25</sup>. Tal fato é deveras relevante para o presente trabalho, visto que em meio a essas exceções encontra-se o contrato de transporte de passageiros, objeto da investigação.

## 2 O REGIME JURÍDICO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR ANTE A OCORRÊNCIA DE ASSÉDIO SEXUAL

Violência sexual, segundo compreensão da Organização Mundial da Saúde, consiste em qualquer ato praticado a fim de gratificação

<sup>22</sup> TARTUCE, Flávio, op. cit.

<sup>23</sup> SANTOS, Vitória Marafon dos. **Responsabilidade civil nos contratos de transporte**: os reflexos da cláusula de incolumidade e a ocorrência de assédio sexual. 2019. 79p. Monografia (Bacharelado em Direito) – Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo, Presidente Prudente, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3981zDz>. Acesso em: mar/2020.

<sup>24</sup> TARTUCE, Flávio, op. cit.

<sup>25</sup> BACARIM, Maria Cristina de Almeida. Responsabilidade civil contratual e extracontratual: a culpa e a responsabilidade civil contratual. In: GUERRA, Alexandre Dartanhan de Mello; BENACCHIO, Marcelo, op. cit.

sexual do agressor sem que haja consentimento da vítima<sup>26</sup>. Conceito ligeiramente mais restrito é o de assédio sexual, que pode ser descrito como o constrangimento, humilhação ou medo causado a alguém e decorrente de manifestações sexuais não correspondidas<sup>27</sup>, alheias à vontade da vítima, que podem incluir carícias não consentidas, “cantadas”, ameaças sexuais, dentre inúmeros outros comportamentos<sup>28</sup>. Não há dúvidas de que o assédio pode acarretar consequências danosas, como depressão, isolamento, culpa, constrangimento, distúrbios de sono, dificuldades para relações sexuais, entre outras.<sup>29</sup>

Embora não haja um gênero exclusivo passível de ser vítima de assédio sexual, é inegável que ele afeta as mulheres de forma muito mais intensa, nos mais diversos ambientes. Trata-se de mais uma das facetas da violência de gênero, ilustrada por ações violentas produzidas em contextos e espaços relacionais, diante de cenários desiguais, voltadas contra a mulher de forma física, sexual, patrimonial, psicológica ou moral, decorrentes da historicidade das relações assimétricas entre os gêneros<sup>30</sup>.

Recentemente, os assédios sexuais em transportes coletivos – metrô, ônibus, etc. – têm tomado as manchetes da imprensa com uma frequência assustadora. Não pode escapar a percepção de que o ato de assediar posiciona-se cada vez mais em meio urbano, público. Esse tipo de assédio acaba sendo um cruel lembrete de que as mulheres estão ocupando espaço que, em tese, não lhes pertence<sup>31</sup> – a esfera pública, espaço

<sup>26</sup> SILVA, Luiza de Medeiros. **Assédio sexual contra mulheres em transporte público: das passageiras à empresa**. 2018. 68 p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3doguWD>. Acesso em: mar/2020.

<sup>27</sup> PAES, Fabiana Rocha. STJ acerta ao responsabilizar transportador público por assédio sexual. *ConJur*. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2QATU-XS>. Acesso em: mar/2020.

<sup>28</sup> BRASIL, Izabelle Alessandra Castro; ARGOLLO JUNIOR, Cecílio. A responsabilidade civil dos coletivos urbanos referentes aos assédios sexuais sofridos por mulheres brasileiras. In: SOUZA, José Fernando Lima (org.). **II ENPEJUD: decisão judicial, processo decisório e precedente**. Maceió: Poder Judiciário de Alagoas, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3aeD5tJ>. Acesso em: mar. 2020.

<sup>29</sup> WILLIAMS, Lucia. Virginia Woolf's history of sexual victimization: a case study in light of current research. *Psychology*, São Carlos, n. 5(10), 2014. Apud: SILVA, Luiza de Medeiros, op. cit.

<sup>30</sup> BANDEIRA, Lourdes Maria. Violência de gênero: a construção de um campo teórico e de investigação. *Revista Sociedade e Estado*, Brasília, v. 29, n. 2, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/2UCjrBw>. Acesso em: mar/2020.

<sup>31</sup> PAES, Fabiana Rocha, op. cit.

de atuação do homem – em especial em uma sociedade patriarcal como a brasileira. Assim, conflitos que antes permaneciam reservados ao âmbito doméstico ultrapassam os limites simbólicos e morais impostos “entre quatro paredes” e ganham maior visibilidade<sup>32</sup>.

O ordenamento jurídico possui mais de uma forma de lidar com esse tipo de conduta. Enquanto o direito penal estabelece ao infrator uma sanção de ordem criminal, há também o papel concedido ao direito civil, responsável por indenizar a vítima pelos danos morais e, eventualmente, materiais por ela suportados. Neste tópico, cabe analisar se, para além do infrator, também devem ser responsabilizadas as empresas fornecedoras do serviço de transporte, que precisam zelar pela segurança de seus passageiros e passageiras.

## 2.1 Contrato de transporte de passageiros: noções gerais e assento legislativo

O Código Civil, em seu art. 730, preceitua que pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar pessoas ou coisas de um lugar para outro. Trata-se, via de regra, de um contrato de adesão (partes não discutem as cláusulas previamente, estas já são antecipadamente estabelecidas pela transportadora), bilateral e sinalagmático (envolve obrigações recíprocas), consensual (perfectibiliza-se com a manifestação de vontade das partes) e não solene (não há forma específica prevista em lei)<sup>33</sup>. O transporte de pessoas, foco do presente trabalho, tem a ele dedicados os arts. 734 a 742 do referido Código, para além das disposições gerais constantes nos arts. 730 a 733. A partir da leitura desses dispositivos, depreende-se que ficaram estatuídas de forma bastante minuciosa as obrigações dos contratantes, mas que a principal preocupação do legislador esteve na responsabilidade civil do transpor-

<sup>32</sup> FUKUDA, Rachel Frazan. Assédio sexual: uma releitura a partir das relações de gênero. **Revista simbiótica**, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, n. 1 v. único, 2012. Disponível em: <https://bit.ly/3ah3RBJ>. Acesso em: mar. 2020.

<sup>33</sup> CIPELE, Bruno Cardona. **Responsabilidade civil e contrato de transporte**: apontamentos acerca do fortuito interno. 2018. 31f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Porto Alegre, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3bcDyN4>. Acesso em: mar/2020.

tador por possíveis danos<sup>34</sup>.

A disciplina referente a esta modalidade de responsabilidade, no entanto, não se esgota no diploma citado, vez que sobre a matéria incide também o Código de Defesa do Consumidor. O usuário de transporte qualifica-se perfeitamente como consumidor (art. 2º, CDC), visto que adquire o serviço da fornecedora (art. 3º, §2º, CDC) – no caso, a transportadora – mediante pronto pagamento, recebendo autorização para embarcar e ser transladado de um local a outro. A regulação por esse diploma legislativo possui numerosas repercussões, haja vista que, qualificada a relação de consumo, nasce a necessária proteção da parte vulnerável<sup>35</sup>, ou seja, do passageiro.

Dentre as consequências derivadas da incidência do CDC no que tange à empresa transportadora, podem ser citadas as obrigações de (i) garantir a segurança e integridade de seus passageiros (art. 6º, I, CDC); (ii) arcar objetivamente com a responsabilidade por danos, sendo prescindível uma análise de culpa (art. 14, CDC), tema que será dissecado adiante; (iii) prevenir danos, ou seja, antecipar-se em relação a estes, dirimindo condutas que venham a lesar direito alheio (art. 6º, IV, CDC); e (iv) prestar serviço público de qualidade (arts. 4º, VII; 6º, X; e 22, CDC, relacionados ao artigo 37, CF)<sup>36</sup>.

Expostas as noções básicas acerca do contrato de transporte e alguns importantes dispositivos referentes a seu assento legislativo, parte-se para a análise das principais características da responsabilidade civil das transportadoras.

## 2.2 A assunção de uma obrigação de garantia e a cláusula de incolumidade

A classificação clássica das obrigações divide-as em de meio e de resultado. Não é compatível com o objetivo da pesquisa adentrar tal classificação profundamente, mas apenas explicá-la brevemente em prol de uma definição mais clara da obrigação assumida pelas empresas

<sup>34</sup> SANSEVERINO, Paulo de Tarso. Responsabilidade civil do transportador e a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. Justiça e cidadania. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/33B92tQ>. Acesso em: mar/2020.

<sup>35</sup> BRASIL, Izabelle Alessandra Castro; ARGOLLO JUNIOR, Cecilio, op. cit.

<sup>36</sup> Ibidem.

transportadoras.

A obrigação de meio, conforme noção inicial de Emilio Betti<sup>37</sup>, traduz-se pura e simplesmente no desenvolvimento de uma atividade no interesse do credor. Não é tão relevante se isso produzirá o efeito concreto pretendido pela contraparte, porque não há vinculação de resultado. A prestação comporta, portanto, tão-somente um comportamento diligente e honesto do devedor em vista da obtenção da finalidade pactuada<sup>38</sup>, de forma que o inadimplemento se caracteriza pela total ausência da conduta descrita, em geral relacionada à imprudência, negligência ou imperícia<sup>39</sup>. Em outras palavras, “a atividade tem de ser desempenhada da melhor maneira possível, com a diligência necessária para o melhor resultado, embora este não seja a meta optada nem o objeto da avença”<sup>40</sup>.

Em razão de uma construção técnico-jurídica, a maioria das obrigações não se encaixa na modalidade acima descrita, e sim possui como objetivo um resultado<sup>41</sup>. Neste cenário, tem-se a inadimplência da prestação diante da simples ausência do resultado. Essas obrigações levam a dois regimes diversos de responsabilidade civil: um subjetivo, outro objetivo. Conforme tratado do tópico anterior, no primeiro, há margem para discussão acerca da culpa do devedor, o qual, se provar que esta não existiu, pode ser exonerado da responsabilidade. Nota-se uma inversão do ônus probatório: incumbe ao devedor demonstrar a existência de causa alheia a sua vontade que frustrou o resultado pac-

<sup>37</sup> BETTI, Emilio. **Teoria generale delle obbligazioni**: prolegomeni – funzione econômico-sociale dei rapporti d’obbligazione. Milano: Giuffrè, 1953. Apud: GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro. Responsabilidade civil por fato do produto ou serviço: reflexões referentes à aplicabilidade da classificação das obrigações de meios, resultados e garantia. **Cadernos Jurídicos**, São Paulo, v. 20, n. 49, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/2U9fBkb>. Acesso em: mar. 2020.

<sup>38</sup> COMPARATO, Fábio Konder. Obrigações de meios, de resultado e de garantia. In: WALD, Arnaldo (org.). **Direito empresarial**: contratos mercantis e outros temas. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011. Apud: GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

<sup>39</sup> Ibidem

<sup>40</sup> STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**: doutrina e jurisprudência. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011, p. 547. Apud: GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

<sup>41</sup> TUNC, André. A distinção entre obrigações de resultado e obrigações de diligência. **Revista dos Tribunais, São Paulo**, v. 89, n. 778, 2000. Apud: GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

tuado<sup>42</sup>. Já no regime objetivo, a ausência do resultado útil, por si só, é suficiente para constituir o devedor em mora, sem indagação culpa ou da diligência empregada pelo contratante. Este apenas poderá ver sua responsabilidade afastada mediante as excludentes de responsabilidade<sup>43</sup>.

Muitos autores entendem a obrigação das transportadoras como de resultado. Aqui, entretanto, defende-se a posição da corrente doutrinária que afirma que a obrigação assumida por essas empresas extrapola a esfera das obrigações de meio e de resultado<sup>44</sup>. Parte-se da ideia de que há uma cláusula de incolumidade implícita nos contratos de transporte, que consiste no dever de garantir a incolumidade do passageiro da partida até seu destino. Nesse sentido, mesmo a obrigação de resultado pode se mostrar insuficiente<sup>45</sup>, tendo em vista que não basta levar o cliente até seu destino final caso ele tenha sua integridade física e/ou moral violadas, como ocorre nos casos de assédio.

Mais adequada, então, é a classificação como obrigação de garantia, na qual a prestação tem como conteúdo, para além da produção de um resultado determinado, a eliminação de um risco que pesa sobre o credor. Uma obrigação de garantia é, assim, ainda mais vinculativa, porque nem sempre o devedor terá a possibilidade de exoneração mediante alegação de força maior<sup>46</sup>. Sílvio Venosa expõe com clareza: “o transportador assume obrigação de levar a pessoa ou coisa incólumes, em perfeitas condições de segurança, até seu destino final. Uma vez descumprida essa cláusula, ocorre o inadimplemento, aflora o dever de indenizar, não basta a coisa a ou a pessoa chegar a seu destino; deve-se chegar sã e salva”<sup>47</sup>.

<sup>42</sup> GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

<sup>43</sup> COMPARATO, Fábio Konder. Obrigações de meios, de resultado e de garantia. In: WALD, Arnaldo (org.). **Direito empresarial**: contratos mercantis e outros temas. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011. Apud: GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

<sup>44</sup> CIPELE, Bruno Cardona, op. cit.

<sup>45</sup> CIPELE, Bruno Cardona, op. cit.

<sup>46</sup> FABRE-MAGNAN, Muriel. **Droit des obligations**. Paris: PUF, 2016. Apud: GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

<sup>47</sup> VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito civil**: responsabilidade civil. São Paulo: Atlas, 2012, p. 166.

## 2.3 Natureza contratual e objetiva da responsabilidade civil do transportador

Partindo de conceitos apresentados no primeiro tópico do trabalho acerca da responsabilidade civil contratual e da extracontratual, tem-se que ambas incluem a violação de uma obrigação previamente definida. A relação que interessa à análise aqui proposta se dá entre passageiro e empresa transportadora e está, portanto, pautada em um contrato. Tal aspecto é especialmente relevante quando se trata do regime estabelecido no Código Civil, em que a responsabilidade contratual possui importante repercussão: a culpa é presumida<sup>48</sup>. No caso do contrato de transporte, a codificação vai além e expressamente estabelece a responsabilidade objetiva da transportadora.

No que tange à incidência do Código de Defesa do Consumidor, a distinção entre responsabilidade contratual e extracontratual perde fôlego, já que a responsabilidade do fornecedor é sempre objetiva, não em razão da existência de um negócio jurídico prévio entre as partes, e sim da vulnerabilidade de um dos polos da avença. Por essa razão, o caráter objetivo subsiste mesmo em casos em que o evento danoso se dê em prejuízo de terceiro, com o qual não haja qualquer relação contratual, já que todas as vítimas de tal situação são equiparadas ao consumidor<sup>49</sup>. Com tudo isso, desvirtua-se o papel fulcral anteriormente atribuído à culpa (*lato sensu*) e é imposta aos fornecedores a obrigação de planejar previamente a forma mais segura para atender as necessidades dos consumidores<sup>50</sup>. João Batista de Almeida discorre sobre:

Prejuízos e danos começaram a surgir, e a nova Lei de Defesa do Consumidor teria a incumbência [...] de definir um modelo de responsabilização do fornecedor de forma eficiente e compatível com a vulnerabilidade de uma das partes da relação citada. Eis que surge a responsabilidade objetiva, aquela que independe da comprovação do dolo ou de culpa, como a modalidade perfeita e adequada para integrar um Código cuja principiologia está totalmente voltadas para a proteção

---

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> CIPELE, Bruno Cardona, op. cit.

<sup>50</sup> BRASIL, Izabelle Alessandra Castro; ARGOLO JUNIOR, Cecilio, op. cit.

do mais fraco<sup>51</sup>.

Analisando em conjunto os dois principais diplomas legais referentes à responsabilidade da transportadora, resta indubitável a objetividade de sua natureza. Dessa forma, diante da ocorrência de danos, prescinde-se de uma análise de culpa e dolo, porque aqueles situam-se dentro do risco iminente à atividade prestada pela transportadora. Acolhe-se, pois, a teoria do risco, cuja origem remonta ao final do século XIX e que adentrou o sistema jurídico brasileiro justamente em um Decreto, datado de 1912, que regulava a responsabilidade civil no transporte ferroviário (Decreto nº 2.681)<sup>52</sup>.

## 2.4 A teoria do risco criado

De acordo com o explanado anteriormente, nem sempre a teoria do risco foi prestigiada no ordenamento brasileiro, visto que a culpa era considerada o elemento mais importante da responsabilidade civil e, por consequência, valorizava-se com maior ênfase a responsabilidade subjetiva. Com o advento da Constituição (1988) e do Código de Defesa do Consumidor (1990), porém, ganhou forças a modalidade objetiva. Assim, embora no Código Civil de 2002 a responsabilidade subjetiva tenha permanecido como regra (ao contrário do que ocorre no CDC), foi ampliado o sentido de interpretação da culpa e adotada a aludida teoria do risco, passando a admitir diversas hipóteses de responsabilidade objetiva<sup>53</sup>, consagrada com especial relevo no já citado art. 927, parágrafo único.

Em sua acepção jurídica, risco significa perigo, potencialidade de dano, previsibilidade de perda ou de responsabilidade pelo dano, compreendendo eventos incertos, futuros e inesperados, mas temidos ou receados, capazes de gerar perdas e/ou danos. Dado o desígnio da investigação referente à responsabilidade das transportadoras nos casos de assédio, em meio às diversas teorias do risco existentes, a mais relevante é a do risco criado. Nesta, haverá obrigação de reparar o dano sempre que a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do fato danoso implicar, por sua própria natureza, risco para os direitos de outrem, indepen-

<sup>51</sup> ALMEIDA, João Batista de. **Manual de Direito de Consumidor**. São Paulo: Saraiva, 2013, p. 423.

<sup>52</sup> SANSEVERINO, Paulo de Tarso, op. cit.

<sup>53</sup> SANTOS, Vitória Marafon dos, op. cit.

dentemente de culpa. Apenas seria possível a isenção ou mitigação nos casos em que restar comprovado que foram tomadas todas as medidas prudentes para evitar o prejuízo patrimonial ou extrapatrimonial imputado<sup>54</sup>. Isto, contudo, será aprofundado no terceiro tópico do trabalho.

Da união dos fatos expostos, conclui-se que contratual ou extracontratualmente, sob vigência do Código Civil ou consumerista, a responsabilidade do transportador é marcada pela objetividade, a partir de uma análise da teoria do risco. Assim, presentes a ação ou – especialmente – omissão da empresa, o dano e o nexo causal, nasce o direito da vítima à indenização. Não são inexistentes, contudo, formas de exclusão da responsabilidade civil dessas empresas, que devem ser examinadas.

## 2.5 Excludentes da responsabilidade civil do transportador: os conceitos de fortuito interno e externo e de fato exclusivo de terceiro e suas repercussões sobre a questão do assédio

Não são muitas as hipóteses em que empresas de transporte conseguem se eximir de sua responsabilidade perante a vítima. As principais causas excludentes daquela giram em torno do fortuito ou força maior, do fato exclusivo da vítima e do fato exclusivo de terceiro. Primeiramente, cabe destacar que a infundável discussão doutrinária acerca da distinção entre fortuito e força maior não é produtiva para o objeto da presente pesquisa. Paradoxalmente, muito interessa a diferenciação entre os dois tipos de fortuito: interno e externo.

Agostinho Alvim caracteriza o fortuito interno como “[...] todos os acontecimentos que não possam ser atribuídos à culpa do responsável, mas estão ligados à organização que ele mesmo imprimiu ao negócio”<sup>55</sup>. O externo, na perspectiva de Sérgio Cavalieri, “é também fato imprevisível e inevitável, mas estranho à organização do negócio”<sup>56</sup>. O posicionamento doutrinário e jurisprudencial majoritário aponta no sentido de que apenas a modalidade externa de fortuito poderia elidir a responsabilidade do transportador. O fortuito interno, embora evento

<sup>54</sup> WOLKOFF, Alexandre Porto Marinho. A Teoria do Risco e a Responsabilidade Civil Objetiva do Empreendedor. **Revista de Direito TJRJ**, Rio de Janeiro, n. 81, 2010.

<sup>55</sup> ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas consequências**. São Paulo: Saraiva, 1972, p. 314. Apud: CIPELE, Bruno Cardona, op. cit.

<sup>56</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. São Paulo: Atlas, 2007, p. 292. Apud: CIPELE, Bruno Cardona, op. cit.

imprevisível e inevitável, é englobado pela esfera de responsabilidade da empresa, que deve assumir os riscos da atividade que desenvolve quando estes estiverem a ela vinculados<sup>57</sup>.

Em razão do fato exclusivo da vítima escapar do âmbito delineado para este trabalho, parte-se para o exame do fato exclusivo de terceiro, o qual se vislumbra, segundo Oliveira<sup>58</sup>, quando o evento danoso é imputado a ato praticado por terceiro (que seja não o agente ou a vítima) e que esteja efetivamente alheio à relação existente entre ambos. Não é sempre, entretanto, que o fato de terceiro é capaz de romper o nexo causal: nos casos de comportamentos culposos, mantém-se a responsabilidade da transportadora. Acerca do assunto, o STF estipulou em sua Súmula 187 (posteriormente reproduzida no art. 735 do Código Civil) que “a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

Em contrapartida, os atos dolosos de terceiros têm sido compreendidos por relevante parcela da doutrina e da jurisprudência como equiparáveis ao fortuito externo e, portanto, capazes de afastar a responsabilidade da transportadora<sup>59</sup>. Os casos de assédio sexual diariamente sofridos por mulheres em seus trajetos poderiam ser aqui encaixados, haja vista se tratarem de atos dolosos praticado por agentes estranhos à relação contratual entre empresa e passageiro. Não se deve julgar, no entanto, esta como uma posição fechada.

Há que se considerar, por exemplo, autores que defendem que um perigo, antes desconhecido, a partir do momento que se torna previsível, pode começar a fazer parte do risco da atividade; situação em que deve ser enfrentado sob o fundamento do princípio da prevenção<sup>60</sup> e em que se mantém a responsabilidade (da transportadora, no caso) intacta. Considerando que, em pesquisa realizada com mais de mil mulheres maiores de idade de todas as regiões do Brasil, 97% delas afirmaram já ter vivenciado alguma situação de assédio sexual no transporte coleti-

---

<sup>57</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil: responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva, 2004, p. 121-126. Apud: CIPELE, Bruno Cardona, op. cit.

<sup>58</sup> OLIVEIRA, Celso Marcelo de. **Teoria geral da responsabilidade civil e de consumo**. São Paulo: IOB Thomson, 2005, p. 278. Apud: NICARETTA, Ricardo, op. cit.

<sup>59</sup> NICARETTA, Ricardo, op. cit.

<sup>60</sup> GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

vo<sup>61</sup>, pode-se dizer que já se trata de um risco deveras previsível. Recorrendo-se à lição de André Rodrigues Corrêa:

Interessa identificar se o evento lesivo em questão possui uma ocorrência quantitativa relevante, isto é, se é um fenômeno recorrente na sociedade, se corresponde a um risco com possibilidade significativa de ocorrência. A partir disso, possível discutir em específicos contratos a assunção do risco pelo fornecedor em decorrência da prática de fato de terceiro, tais como a violência sexual [...] <sup>62</sup>.

Percebe-se, ante ao cenário exposto, que nem mesmo o entendimento sumulado do STF e sua posterior positivação no Código Civil foram capazes de solucionar completamente as questões práticas relativas à atribuição de responsabilidade ao transportador nas hipóteses de fato de terceiro. Similarmente, a linha que separa o fortuito interno do externo pode ser, na prática, bastante tênue. No que concerne aos casos de assédio, entende-se no presente trabalho que não se deve descartar a hipótese de manutenção de responsabilidade da empresa, por todas as razões já explanadas (responsabilidade objetiva, cláusula de inculmidade, obrigação de garantia, ocorrência reiterada de atos libidinosos indesejados) e porque, dessa forma, a vítima possui possibilidade muito superior de ser indenizada por seus danos materiais e morais. Acredita-se que apenas a partir de uma análise casuística será possível resolver essas questões, que são, essencialmente, práticas. Da leitura de decisões judiciais do Superior Tribunal de Justiça, observam-se divergências quanto ao assunto, relatadas no próximo tópico.

### 3. A RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE PÚBLICO SEGUNDO O STJ

É notável a importância dos Tribunais Superiores na uniformização de entendimentos sobre demandas controversas que chegam ao

<sup>61</sup> G1. **97% das mulheres dizem que já sofreram assédio no transporte público e privado no Brasil, diz pesquisa**. São Paulo, 2019. Disponível em: <https://globo/2xmSLg8>. Acesso em: mar. 2020.

<sup>62</sup> CORRÊA, André Rodrigues. Ato violento de terceiro como excludente de responsabilidade do transportador: qual a causa desse entendimento jurisprudencial defeituoso? In: COSTA, Judith Martins (coord.). **Modelos de direito privado**. São Paulo: Marcial Pons, 2014. Apud: GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro, op. cit.

Judiciário, cabendo à sua jurisprudência servir de norte para a apreciação de situações semelhantes e, para além disso, buscar a unidade do Direito. A pesquisa jurisprudencial nesses órgãos pode se mostrar, então, ferramenta de grande valia, capaz de oferecer um solo rico para estudos, não apenas sobre a aplicação de institutos e de argumentação jurídica, mas também para a reflexão e o desenvolvimento do Direito. Neste trabalho, optou-se pelo estudo das decisões do Superior Tribunal de Justiça.

Isso dito, o tema em comento – isto é, a responsabilidade das concessionárias de transporte coletivo de indenizar danos extrapatrimoniais sofridos por vítimas de assédio sexual praticado por terceiros dentro de seus veículos – é objeto de cisão entre a Terceira e a Quarta Turma do STJ. Tendo isso em vista, faz-se necessário a apresentação dos argumentos levantados a respeito e, em um segundo momento, uma análise de seu conteúdo.

As decisões examinadas foram julgadas pela Segunda Seção do Tribunal (pelas mencionadas Terceira e Quarta Turmas), responsável por questões de direito civil, que se debruçou sobre o tema. O enfoque foi concedido a duas decisões consideradas paradigmáticas por consolidarem o entendimento de cada Turma, quais sejam, o REsp nº 1.748.295-SP (da Quarta Turma) e o REsp nº 1.747.637-SP (da Terceira Turma). Elas têm sido objeto de discussão, inclusive em outros julgados do próprio Tribunal, por apresentarem entendimentos conflitantes sobre a matéria.

No que tange a questões metodológicas e instrumentais, a presente pesquisa foi realizada no *site* oficial do STJ, por intermédio da ferramenta “pesquisa pronta”. Dentre os resultados encontrados por este meio, estava a temática “Transporte coletivo. Assédio sexual. Responsabilidade da transportadora?”, à qual correspondiam 19 acórdãos até a data 14/06/2020. Preliminarmente, 3 deles foram desconsiderados para a análise por versarem fundamentalmente sobre questões processuais.

Importa esclarecer que a eleição do banco de dados oferecido pela opção “pesquisa pronta” se deu em razão de ela oferecer em tempo real o resultado dos entendimentos do STJ a partir de 2013 sobre determinados temas jurídicos pesquisados pela Secretaria de Jurisprudência do Tribunal, tendo passado por atualizações recentes (setembro/2019). Isso permite, segundo a própria Secretaria, a entrega de um produto mais refinado, traduzindo com segurança os entendimentos do Tribu-

nal<sup>63</sup>.

Em seguida, para que nenhum acórdão acerca do problema que guia este trabalho passasse em branco, realizou-se uma busca por outra ferramenta de pesquisa disponível no mesmo sítio, qual seja, a “Jurisprudência do STJ”. Tal busca foi guiada por três descritores em conjunto: “assédio” e “transportadora” e “responsabilidade”. Foram encontrados, então, até a supracitada data: (i) 9 acórdãos; (ii) 83 decisões monocráticas e; (iii) 1 informativo de jurisprudência<sup>64</sup>. Apenas os primeiros foram considerados para fins de investigação, haja vista permitirem uma perspectiva mais apurada acerca do posicionamento do Tribunal como um todo e de cada um dos(as) Ministros(as).

No julgamento do Recurso Especial nº 1.747.637-SP, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, em processo de relatoria da Ministra Nancy Andrighi, entendeu que a concessionária prestadora de serviço público é objetivamente responsável pelo assédio sexual praticado no interior de um dos veículos da empresa. A ação que deu origem ao litígio foi proposta por passageira em face da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Ela requereu a indenização por danos morais por ter sido vítima de assédio sexual dentro de uma composição do metrô de propriedade da Companhia.

Na primeira instância, reconheceu-se a responsabilidade da Companhia, julgando parcialmente procedente o pedido e condenando à vítima compensação pelo dano sofrido. Em sede recursal, negou-se provimento à apelação interposta pela ré, em que esta pleiteava a revisão do valor arbitrado para a indenização. Não satisfeita, interpôs Recurso Especial alegando, em resumo, a violação do art. 186 do Código Civil e art. 14, § 3º, II, do Código de Defesa do Consumidor. O Recurso foi admitido, porém não provido pela maioria dos Ministros pelos motivos que seguem.

Ao fundamentar seu voto, a Relatora afirma que a cláusula de incolumidade é inerente ao contrato de transporte, gerando para o transportador o dever de zelar pela segurança física e psicológica de seus passageiros. Violada esta cláusula, nasce a responsabilidade objetiva para a concessionária de transporte público coletivo. Isso significa que tal responsabilidade não é elidida diante de eventual culpa de terceiro,

<sup>63</sup> Essas informações foram retiradas da página oficial do STJ no seguinte endereço: <https://bit.ly/2MW8OG1>

<sup>64</sup> O endereço eletrônico onde tais pesquisas foram feitas é: <https://bit.ly/3hq0I6M>

contra o qual possui direito de regresso (art. 735, CC). Basta, então, que a vítima demonstre a violação da cláusula de incolumidade e que o fato que gerou o dano tenha se dado no curso do transporte. Cita-se o RE 591.874/MS, em que o STF determinou que a pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviço público é objetivamente responsável (nos termos do art. 37, § 6º, da Constituição) em relação a terceiros usuários e não usuários do serviço.

Para reforçar esta ideia, a Ministra equipara a relação entre recorrente e recorrida a uma relação de consumo, buscando fundamentos também no CDC, mais especificamente em seu art. 14, §3º, o qual prevê a responsabilidade objetiva do fornecedor de serviços que se mostrem defeituosos, devendo culminar na compensação dos danos. Além disso, relembra que o art. 22 do mesmo diploma dispõe que a empresa concessionária de serviços públicos deve prestá-los de forma adequada, eficiente e segura.

O debate avança, assim, para o ponto central da demanda: se o assédio guarda conexão com a atividade desenvolvida pela concessionária. Trata-se que questão fulcral porque, segundo a Ministra, para que o fato de terceiro afaste a responsabilidade, precisa estar desassociado da atividade prestada pela empresa. É preciso analisar, portanto, se a conduta do terceiro pode ser encaixada dentro dos limites dos riscos esperados ou criados pela atividade. Se a resposta for positiva, impossibilita-se sua configuração como excludente do nexo de causalidade.

Aprofundando esse ponto específico, a Relatora defende que, verificada a hipótese de fato exclusivo de terceiro, desde que a causa associada a ela tenha sido determinante para o dano, pode tal fato ser equiparado ao fortuito externo, excluindo a responsabilidade objetiva da concessionária. Em contrapartida, com subsídio na teoria do risco criado – melhor explicada em outros julgados, mas aqui mencionada (ainda que não sob esta alcunha) –, Andrighi explica que, se a conduta causadora do prejuízo estiver dentro dos riscos estimados, devem eles ser suportados por quem os cria. Há, pois, uma equiparação com o fortuito interno que, conforme visto, não exclui a responsabilidade.

O principal argumento levantado para justificar que o transporte dá causa e não apenas oferece a ocasião para o assédio é o da má qualidade do serviço prestado (incluindo-se aqui a superlotação, o número insuficiente de agentes de segurança durante a viagem e a pouca quantidade de veículos postos à disposição do público), além da reinci-

dência cada vez maior desse evento. Assim, para a Ministra, a prática do assédio sexual pode ser considerada um risco da atividade do transporte público coletivo e caracterizada como fortuito interno, pois guarda conexão com os serviços prestados. Essa inclusão é possível, afirma, uma vez que a definição de risco da atividade é dinâmica, ou seja, pode sua percepção ser alterada com o passar do tempo e conforme mudem as circunstâncias.

No mesmo julgado, o Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva discordou da decisão da Relatora, mas teve seu voto vencido. Convém, por ora, evidenciar que o cerne de sua discordância residiu na configuração do fortuito que, segundo sua visão, seria externo e equiparável à força maior. Isso porque o ato ilícito seria estranho à atividade da empresa prestadora de serviços, visto que foi praticado dolosamente por terceiro estranho ao contrato de transporte. Seu voto não será analisado em detalhes, já que os argumentos centrais levantados serão abarcados pelo julgado exposto a seguir.

Por outro espectro, a Quarta Turma, no REsp nº 1.748.295-SP, de relatoria do Ministro Luís Felipe Salomão, entendeu que a concessionária de transporte público coletivo não deve ser responsabilizada pela prática de assédio sexual dentro de sua composição de metrô, uma vez que se trata de fortuito externo. Na ação que ensejou tal entendimento, inicialmente foi pleiteada indenização por danos morais contra a concessionária, oportunidade em que a autora alegou ter sido vítima de assédio sexual no interior do veículo de propriedade da ré e não ter sido prontamente socorrida após solicitar a ajuda do serviço de segurança.

O juízo de primeiro grau deu procedência aos pedidos da autora e condenou a concessionária ao pagamento de indenização. A ré, em sua defesa, afirmou não ser possível responsabilizá-la por atos de terceiros estranhos ao serviço por ela oferecido, bem como demonstrou que promove campanhas com o intuito de prevenir práticas semelhantes. Em sede recursal, foi dado provimento à apelação da transportadora, alterando a decisão de piso para afastar a responsabilidade. Neste ponto, vale mencionar dois dos argumentos levantados na decisão do Tribunal Estadual transcritas por Salomão: (i) o transporte público coletivo não é o único local onde é verificada a prática de assédio sexual; logo, não seria uma decorrência direta do serviço e; (ii) a transportadora não pode exercer controle sobre os passageiros que carrega em seus veículos, sob pena de discriminação. Insatisfeita, a autora interpôs Recurso Especial

ao qual foi negado provimento, conforme demonstra-se abaixo.

Embora o Relator tenha se posicionado pela responsabilização da transportadora, com argumentos bastante semelhantes aos elencados acima no acórdão da Terceira Turma, seu voto foi vencido, haja vista que o voto divergente do Ministro Marco Buzzi foi acompanhado pela maioria dos demais. Este compreendeu o ato ilícito praticado dolosamente por terceiro como alheio aos riscos próprios da atividade de transporte. Como consequência, deveria se configurar como fortuito externo, equiparável à força maior e, portanto, capaz de elidir a responsabilidade do fornecedor.

Dessa perspectiva, Buzzi considerou o assédio como ato imprevisível e autônomo em relação à atividade desenvolvida. Ademais, destacou o fato de não ser possível que a concessionária preveja as intenções de seus passageiros para poder preveni-las. Para ilustrar e reforçar seu argumento, traz a hipótese de roubo ocorrido dentro de ônibus, situação reconhecida pela jurisprudência do Tribunal como excludente do nexo causal. Ele equipara a prática de atos ilícitos como desconexos aos riscos da atividade de transporte. Afasta, também, a hipótese de negligência ou falha na prestação do serviço por parte da concessionária, haja vista ter tomado as providências cabíveis ao decretar a prisão em flagrante do autor do delito.

Endossando estes argumentos, a Ministra Isabel Gallotti adicionou que não é possível que a transportadora zeze pela segurança pública disponibilizando um agente em cada vagão ou veículo de transporte. Isto, no seu entender, além de encarecer o custo do serviço de transporte, não é objeto da atividade. Por fim, considera inevitável a superlotação.

Expostos os principais argumentos levantados pela Segunda Seção do STJ acerca da responsabilidade da concessionária de transporte público coletivo pela prática de assédio sexual nas dependências de seus veículos, apresenta-se objetivamente os resultados das demais decisões analisadas no presente trabalho. Com a tabela, pretende-se alcançar subsídio que permita examinar de forma panorâmica como o Tribunal tem se posicionado sobre a questão.

| ACÓRDÃO                                          | ATRIBUI<br>RESPONSA-<br>BILIDADE? | PRINCIPAL<br>ARGUMENTO<br>LEVANTADO                                                                                                                                               | T  | ANO  |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------|
| AgInt no<br>AREsp<br>nº 1.333.394-<br>SP         | Não                               | O ilícito praticado é alheio à atividade da empresa, pois é considerado fato exclusivo de terceiro, caracterizado como fortuito externo.                                          | 4ª | 2019 |
| AgInt nos<br>EDcl no REsp<br>nº 1.738.470-<br>SP | Não                               | O ilícito praticado é alheio à atividade da empresa, pois é considerado fato exclusivo de terceiro, caracterizado como fortuito externo.                                          | 4ª | 2019 |
| AgInt no<br>AREsp<br>nº 1.332.491-<br>SP         | Não                               | O ilícito praticado é alheio à atividade da empresa, pois é considerado fato exclusivo de terceiro, caracterizado como fortuito externo.                                          | 4ª | 2019 |
| REsp<br>nº 1.748.194-<br>SP                      | Não                               | O ilícito praticado é alheio à atividade da empresa, pois é considerado fato exclusivo de terceiro, caracterizado como fortuito externo.                                          | 4ª | 2020 |
| AgInt no REsp<br>nº 1.738.398-<br>SP             | Não                               | O ilícito praticado é alheio à atividade da empresa, pois é considerado fato exclusivo de terceiro, caracterizado como fortuito externo.                                          | 4ª | 2020 |
| AgInt no<br>AREsp<br>nº 1.321.781-<br>SP         | Sim                               | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2018 |
| REsp<br>nº 1.662.551-<br>SP                      | Sim                               | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2018 |
| AgInt no<br>AREsp<br>nº 1.513.560-<br>SP         | Sim                               | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2019 |
| AgInt no<br>AREsp<br>nº 1.349.061-<br>SP         | Sim                               | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2019 |

|                                      |     |                                                                                                                                                                                   |    |      |
|--------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------|
| AgInt no REsp<br>nº 1.748.207-<br>SP | Sim | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2019 |
| AgInt no REsp<br>nº 1.813.945-<br>SP | Sim | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2020 |
| AgInt no REsp<br>nº 1.843.874-<br>SP | Sim | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2020 |
| AgInt no REsp<br>nº 1.814.016-<br>SP | Sim | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2020 |
| AgInt no REsp<br>nº 1.821.213-<br>SP | Sim | Há incidência da hipótese de fortuito interno por ser o ato libidinoso praticado, haja vista sua reincidência, mais um risco da atividade, o que fere a cláusula de incolumidade. | 3ª | 2020 |

Nota-se que o argumento principal levantado nas decisões sobre a mesma matéria não diverge daquele desenvolvido nos julgados paradigmáticos. Ademais, elas não vão além a fim de aprimorar e aprofundar o argumento: limitam-se a referenciar ementas de outros julgados semelhantes (em sua maioria dentre os elencados na tabela), não enfrentando de forma contundente a questão.

Conforme é possível constatar da leitura da tabela, apesar de um maior número de decisões atribuir responsabilidade à concessionária, não se pode afirmar que este é um entendimento pacífico no Tribunal. Há, na verdade, uma clara cisão entre a Terceira e a Quarta Turma, que oferecem soluções conflitantes para casos semelhantes. Tendo por base esses dados e as fundamentações levantadas, deve-se realizar um exame que considere as discussões teóricas e doutrinárias apresentadas. O objetivo é indicar o caminho que se considera mais acertado para oferecer uma resposta aos litígios similares sem que sejam feridos institutos da responsabilidade civil e evitando que a vítima reste desamparada.

Nesse sentido, questiona-se a aplicação das teorias do risco-

-proveito e do risco criado, bem como as excludentes de responsabilidade fato de terceiro e fortuito externo. No que concerne à teoria do risco criado, dois requisitos principais devem ser analisados: a existência de dano e a relação de causalidade. Quanto ao primeiro, uma vez que a referida teoria está inserida na responsabilidade objetiva, dispensa-se a verificação de culpa por parte do agente, bastando que fique evidente a conduta do agente que deu causa ao prejuízo<sup>65</sup>. O segundo requisito, por sua vez, indica a predominância da relação causal entre o dano experimentado pela vítima e a atividade exercida pelo agente que deu causa ao dano, mesmo que tenha decorrido de fato alheio. O ponto central, então, é a verificação objetiva das circunstâncias em que se deu o prejuízo<sup>66</sup>, ou seja, se a atividade permitiu que fosse concretizado o risco por ela gerado. Deve-se, então, deduzir o dano em razão da atividade do agente e não da sua culpa ou da ilicitude da sua atividade/conduta<sup>67</sup>.

Ao aplicar a teoria do risco criado aos casos de assédio sexual ocorridos em transportes coletivos, alguns pontos devem ser enfrentados. O primeiro deles, diz respeito ao conjunto de riscos gerados pela atividade prestada. Por se tratar “atividade de risco” de um conceito aberto, é preciso encontrar critérios que permitam seu delineamento mínimo. Nesse sentido, o Enunciado n. 448 da V Jornada de Direito Civil (2012) buscou nortear a questão, indicando que “são critérios de avaliação desse risco, entre outro, a estatística, a prova técnica e as máximas da experiência”. Além disso, tem-se que o risco capaz de gerar a obrigação indenizatória deve ser uma decorrência natural entre o dano e a atividade desenvolvida<sup>68</sup>.

Partindo desse pressuposto, conclui-se que a prática de assédio sexual pode ser enquadrada como um risco da atividade de transporte público coletivo. “As máximas da experiência” comprovam que tal ato libidinoso é extremamente comum, o que é reforçado por pesquisas estatísticas (conforme apresentado no subtópico 2.5 deste trabalho). Desse modo, o incidente já é deveras previsível para passageiras e empresas

<sup>65</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 12ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

<sup>66</sup> Ibidem.

<sup>67</sup> FRANÇA, Rodrigo Dumans. **A teoria do risco aplicada à responsabilidade objetiva**. 125 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2009. Disponível em: <https://bit.ly/3d46N5c>. Acesso em: jun. de 2020.

<sup>68</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva, op. cit.

concessionárias (frise-se que todas as ações mencionadas foram movidas contra a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM), podendo, então, ser considerado uma situação inerente ao exercício natural da atividade de transporte em tempos atuais.

Por esse mesmo motivo é que não se pode invocar a excludente de responsabilidade “fortuito externo”, que exige imprevisibilidade e inevitabilidade, para eximir a transportadora<sup>69</sup>. Ante a previsibilidade da situação (dada a frequência de casos), é possível que sejam adotadas medidas de cunho preventivo ou mesmo repressivo. A confirmação desses elementos no caso concreto configura o que a doutrina chama de “fortuito interno”, posto que constitui causa interna (risco da atividade, no caso) à relação obrigacional, atraindo a responsabilidade para o agente da atividade de risco<sup>70</sup>. Corrobora com este entendimento o art. 734 do Código Civil, que determina não ser possível que o transportador de pessoas use o caso fortuito para se eximir da responsabilidade pela incolumidade dos passageiros. À obrigação de garantir que se tenha como resultado tal incolumidade, adiciona-se o art. 22 do Código de defesa do Consumidor, segundo o qual a empresa concessionária de serviços públicos deve prestá-los de forma adequada, eficiente e segura.

Parte das decisões examinadas julgou adequada a aplicação do “fato exclusivo de terceiro” para elidir o dever de indenizar da concessionária de transporte público coletivo. Apesar de o assediador poder ser caracterizado como terceiro, ou seja, “quem não é parte do negócio jurídico, mas sofre seus efeitos ou altera seu resultado”<sup>71</sup>, “para que seja excludente, é mister que por sua conduta atraia os efeitos do fato prejudicial e, em consequência, não responda o agente, direta ou indiretamente, pelos efeitos do dano”<sup>72</sup>. Contudo, para que funcione como excludente, não basta que o terceiro atraia parcialmente a responsabilidade para si, visto que eventual culpa concorrente de terceiro não é suficiente para eliminar o nexo de causalidade, estabelecendo apenas solidariedade no dever de reparar (art. 7º, parágrafo único, CDC).<sup>73</sup> Ainda, para a teoria

<sup>69</sup> PINTO, Leandro Silva. **A aplicação adequada das excludentes de responsabilidade civil no contrato de transporte público, sob a ótica das teorias do risco.** 118 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Fundação Mineira de Educação e Cultura (FUMEC). Belo Horizonte, 2013.

<sup>70</sup> FRANÇA, Rodrigo Dumans, op. cit.

<sup>71</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva, op. cit., p. 393.

<sup>72</sup> Ibidem, p. 394.

<sup>73</sup> Ibidem.

do risco, é preciso adicionar a imprevisibilidade e a irresistibilidade ao fato exclusivo de terceiro para que tenha efeito exonerativo<sup>74</sup>.

Também com o intuito de afastar a aplicação do fato exclusivo de terceiro nos contratos de transporte, a Súmula 187 do STF, que posteriormente foi positivada por meio do art. 735 do Código Civil, determina que a responsabilidade do transportador não é elidida mesmo que haja culpa de terceiro, resguardando, todavia, o direito de regresso. Nesse sentido, Sérgio Cavalieri Filho defende que apenas a conduta culposa do estranho à relação impediria o efeito exonerativo. A conduta dolosa, por sua vez, seria equiparável ao fortuito externo e à força maior, visto que irresistível, inevitável e estranha à atividade de transporte<sup>75</sup>.

Sobre este ponto, faz-se necessário estabelecer discordância. Primeiro, porque o mesmo artigo alvo de crítica pelo autor determina a responsabilidade objetiva do transportador, dispensando, pois, que seja verificada a presença de dolo ou culpa. Assim, a presença do dolo não deve ser fator relevante para determinar se a prática de assédio sexual no transporte público coletivo é ou não fator externo ao vínculo entre empresa e vítima, ou mesmo se é possível enquadrá-la como sendo ou não risco decorrente do exercício da atividade. O fato de o legislador ter usado a expressão “culpa de terceiro” parece ser um mero equívoco de ordem técnica.

Ademais, cita-se o art. 37, § 6º da Constituição, que trata da responsabilidade da Administração e de seus entes e segundo o qual as pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos respondem pelos danos “que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros”, assegurando “o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa”. Dispositivo semelhante pode ser encontrado no Código Civil, qual seja, o art. 43. Apesar desse dispositivo, diferentemente da norma constitucional, ter abordado apenas o dever reparatório das pessoas públicas de direito interno, não dispondo sobre as entidades da Administração indireta e as pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público a ela subordinadas, deve-se fazer uma interpretação considerando o dispositivo constitucional citado. O Código Civil, enquanto lei infraconstitucional, não tem o poder de afastar a

---

<sup>74</sup> FRANÇA, Rodrigo Dumans, op. cit.

<sup>75</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 12 ed. São Paulo: Atlas, 2015.

extensão da teoria do risco relativa a esses entes<sup>76</sup>.

Ao conjugar todos os fatores expostos, defende-se a possibilidade de responsabilização da concessionária de transporte público coletivo diante da prática de assédio sexual dentro de seus veículos. Trata-se, acima de tudo, de uma forma de garantir que a vítima não fique desamparada, o que converge com os propósitos mais caros à responsabilidade civil na contemporaneidade. Não se busca afirmar que o dever de indenizar se faz presente em todos os casos, mas, conforme ensina a teoria do dano criado, a isenção da responsabilidade da empresa deve dar-se apenas nas situações em que esta conseguir comprovar que a causa do dano foi externa às decorrências de sua atividade. Nesse sentido, para fixar a indenização, deve o magistrado se ater às ações concretas que a empresa eventualmente tenha desenvolvido para mitigar o dano, como campanhas de conscientização e prevenção, assistência à vítima, reforço na segurança, entre outras.

Por fim, a presença de divergências tão claras nas decisões estudadas revela a necessidade de fomentar o debate do Direito Civil com base nos julgados dos Tribunais Superiores, haja vista serem eles os principais responsáveis por “fornecer a última interpretação a respeito das normas infraconstitucionais de natureza federal”<sup>77</sup>. Além disso, tais decisões ostentam a missão de imprimir racionalidade ao sistema jurídico, por meio da uniformização de jurisprudência, tendo como norte a exigência de efetividade e previsibilidade das decisões judiciais, conforme determina o CPC<sup>78</sup>.

## ANÁLISE CONCLUSIVA

A evidente reprovabilidade da prática de assédio sexual gera consequências nas searas penal e cível. Nesta, é imprescindível que a vítima obtenha, de alguma forma, uma compensação pelos danos sofridos em decorrência do ilícito, inclusive para evitar que sua dor se prolongue frente ao sentimento de impunidade. Para isso, apontar o responsável pelo pagamento da indenização é primordial. Nessa busca, os tribunais

<sup>76</sup> PINTO, Leandro Silva, op. cit.

<sup>77</sup> MACEDO, Elaine Harzheim; CHAPPER, Alexei Almeida. O papel institucional do Superior Tribunal de Justiça no sistema processual e o novo Código de Processo Civil. *Revista Brasileira de Direito*, Passo Fundo, v. 11, n. 2, p. 115-125, dez. 2015, p. 120. Disponível em: <https://bit.ly/2UKm9Wb>. Acesso em: jun. 2020.

<sup>78</sup> Ibidem.

desempenham importante papel, devendo sempre visar à correta aplicação dos institutos à luz dos fatos que lhes são apresentados. Desse modo, é preocupante que um Tribunal Superior se encontre tão dividido quanto em relação a este tema, visto que uma de suas principais funções é justamente uniformizar decisões (art. 926, *caput*, CPC/15), de forma que seus julgados devem representar um norte para a apreciação de situações semelhantes e que não encontram respostas claras, demandando esforço hermenêutico. A teoria e a prática, nesse cenário, precisam se aliar, de forma que a primeira sirva de subsídio para que os tribunais decidam da forma mais coerente e tragam segurança com as respostas entregues.

Sendo o assédio sexual prática que, atualmente, mostra-se recorrente nos transportes coletivos – e, portanto, previsível aos olhos da prestadora de serviços – o presente trabalho defendeu sua caracterização como fortuito interno. Isso porque, pela teoria do risco criado, adotada como norte para a interpretação das decisões estudadas, o risco de dano gerado pelo desempenho de determinada atividade, diante da concretização do prejuízo, funciona como um elo entre o dever de indenizar e quem exerce a atividade. Assim, resta garantida a reparação da vítima. As exceções ficam por conta das hipóteses nas quais a empresa for capaz de comprovar que o ato foi imprevisível e inevitável. Cso não o comprove, lhe cabe, ainda, demonstrar que todas as medidas preventivas e repressivas foram tomadas para evitá-lo a fim de mitigar a indenização.

À luz da mesma teoria, também foi afastada a incidência da excludente de responsabilidade “fato exclusivo de terceiro”. Entendeu-se que, apesar de a prática de assédio sexual ser dolosa e realizada por agente estranho à relação contratual entre fornecedora e vítima, o fato de ser objetiva a responsabilidade da concessionária de transporte público coletivo, bem como sua reincidência e o consequente conhecimento dos fatos pela empresa, faz com que esta passe a assumir o risco e atraia a responsabilidade para si. Endossa tal entendimento o dever contratual que a concessionária de transporte possui de garantir a incolumidade física e psíquica de seus passageiros durante o traslado, dever decorrente da obrigação de garantia assumida e que é quebrado quando passageiros se veem vítimas de atos libidinosos, visto o dano físico e psicológico que lhes é causado.

Por fim, destacou-se a necessidade de debater o Direito Civil à luz das decisões dos Tribunais Superiores como o STJ, não só pelo papel de contribuir para a unificação do sistema jurídico e para a uni-

formização de decisões a fim de que se formem precedentes vinculantes, mas também em razão da missão de que tais decisões tragam mudanças efetivas.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, João Batista de. **Manual de Direito de Consumidor**. São Paulo: Saraiva, 2013.

BANDEIRA, Lourdes Maria. Violência de gênero: a construção de um campo teórico e de investigação. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, v. 29, n. 2, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/2UCjrBw>. Acesso em: mar. 2020.

BRASIL, Izabelle Alessandra Castro; ARGOLO JUNIOR, Cecilio. A responsabilidade civil dos coletivos urbanos referentes aos assédios sexuais sofridos por mulheres brasileiras. In: SOUZA, José Fernando Lima (org.). **II ENPEJUD**: decisão judicial, processo decisório e precedente. Maceió: Poder Judiciário de Alagoas, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3aeD5tj>. Acesso em: mar. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **REsp 1.747.637/SP**, Rel. Ministra Nancy Andriighi, Terceira Turma, julgado em 25/06/2019, DJe 01/07/2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **REsp 1.748.295/SP**, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão, Rel. p/ Acórdão Ministro Marco Buzzi, Quarta Turma, julgado em 13/12/2018, DJe 13/02/2019.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Atlas, 2015.

CIPELE, Bruno Cardona. **Responsabilidade civil e contrato de transporte**: apontamentos acerca do fortuito interno. 2018. 31f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Porto Alegre, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3bcDyN4>. Acesso em: mar. 2020.

FARIAS, Cristiano Chaves de; NETTO, Felipe Braga; ROSENVALD, Nelson. **Novo Tratado de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Saraiva, 2019.

FRANÇA, Rodrigo Dumans. **A teoria do risco aplicada à responsabilidade objetiva**. 125 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2009. Disponível em: <https://bit.ly/3d46N5c>.

Acesso em: jun. 2020.

FUKUDA, Rachel Frazan. Assédio sexual: uma releitura a partir das relações de gênero. **Revista simbiótica**, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, n. 1 v. único, 2012. Disponível em: <https://bit.ly/3ah3RBJ>. Acesso em: mar. 2020.

G1. **97% das mulheres dizem que já sofreram assédio no transporte público e privado no Brasil, diz pesquisa**. São Paulo, 2019. Disponível em: <https://glo.bo/2xmSLg8>. Acesso em: mar. 2020.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva, 2012.

GARCIA, Paulo Henrique Ribeiro. Responsabilidade civil por fato do produto ou serviço: reflexões referentes à aplicabilidade da classificação das obrigações de meios, resultados e garantia. **Cadernos Jurídicos**, São Paulo, v. 20, n. 49, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/2U9fBkb>. Acesso em: mar. 2020.

MACEDO, Elaine Harzheim; CHAPPER, Alexei Almeida. O papel institucional do Superior Tribunal de Justiça no sistema processual e o novo Código de Processo Civil. **Revista Brasileira de Direito**, Passo Fundo, v. 11, n. 2, p. 115-125, dez. 2015. Disponível em: <https://bit.ly/2UKm9Wb>. Acesso em: jun. 2020.

NICARETTA, Ricardo. **A responsabilidade civil no transporte rodoviário de passageiros**. 2009. 70f. Monografia (Bacharelado em Direito) – Centro Universitário Univates, Lajeado, 2009. Disponível em: <https://bit.ly/33C0jHI>. Acesso em: mar. 2020.

PAES, Fabiana Rocha. STJ acerta ao responsabilizar transportador público por assédio sexual. **ConJur**. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2QATUXS>. Acesso em: mar. 2020.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 12ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

PINTO, Leandro Silva. **A aplicação adequada das excludentes de responsabilidade civil no contrato de transporte público, sob a ótica das teorias do risco**. 118 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Fundação Mineira de Educação e Cultura (FUMEC). Belo Horizonte, 2013.

REZENDE, Elcio Nacur. Responsabilidade ambiental: uma separação do discurso de autoridade insculpido pela teoria do risco integral. In: ROSENVALD, Nelson e MILAGRES, Marcelo de Oliveira (coordenadores).

**Responsabilidade civil:** novas tendências. Indaiatuba, SP: Editora Foco Jurídico, 2017.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso. Responsabilidade civil do transportador e a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. **Justiça e cidadania**. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/33B92tQ>. Acesso em: mar. 2020.

SANTOS, Vitória Marafon dos. **Responsabilidade civil nos contratos de transporte:** os reflexos da cláusula de incolumidade e a ocorrência de assédio sexual. 2019. 79p. Monografia (Bacharelado em Direito) – Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toletto, Presidente Prudente, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3981zDz>. Acesso em: mar. 2020.

SILVA, Luiza de Medeiros. **Assédio sexual contra mulheres em transporte público:** das passageiras à empresa. 2018. 68 p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3doguwD>. Acesso em: mar. 2020.

SOUZA, Wendell Lopes Barbosa de. A perspectiva histórica da responsabilidade civil. In: GUERRA, Alexandre Dartanhan de Mello; BENACCHIO, Marcelo (coords.). **Responsabilidade Civil**. São Paulo: Escola Paulista de Magistratura, 2015.

TARTUCE, Flávio. Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito civil:** responsabilidade civil. São Paulo: Atlas, 2012.

WOLKOFF, Alexandre Porto Marinho. A Teoria do Risco e a Responsabilidade Civil Objetiva do Empreendedor. **Revista de Direito TJRJ**, Rio de Janeiro, n. 81, 2010. Disponível em: <https://bityli.com/8Ngb9>. Acesso em: jun. 2020.