
ASSÉDIO SEXUAL E RESPONSABILIZAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DIANTE DA OMISSÃO ESTATAL

SEXUAL HARASSMENT AND THE RESPONSIBILITY OF PUBLIC TRANSPORTATION COMPANIES DUE TO STATE OMISSION

Philippe Antônio Azedo Monteiro¹

Diego Demiciano²

Henrico César Tamiozzo³

RESUMO

O transporte público, desenvolvido pelo Estado ou por concessionárias, possui natureza essencial, enquadrável nas garantias mínimas previstas na ordem constitucional brasileira. Porém, é deficitário, especialmente em grandes centros urbanos. A conduta omissiva dos fornecedores não passa indene, pois devem reparar objetivamente os prejuízos suportados pelas vítimas. Caso ocorrido crime de abuso sexual no transporte público, é possível recorrer diretamente às fornecedoras, haja vista a falha na prestação segura, eficiente e incólume do serviço público. Existem decisões em tribunais do Brasil que entendem pela responsabilização objetiva, todavia, por outro lado, também existem posicionamentos que não reconhecem a responsabilidade do agente de transporte, o que deixa brechas, inseguranças jurídicas e um embate social. A falta de medidas e ações para combater referida violação de direitos humanos ainda assola a sociedade brasileira, portanto, necessários estudos que identifiquem os problemas e tragam reflexões buscando a melhoria da vida dos cidadãos.

113

Palavras-chave: abuso sexual; transporte público; responsabilidade civil; omissão estatal; políticas públicas.

ABSTRACT

Public transport, developed by the State or by concessionaires, has an essential nature, within the minimum guarantees provided for in the Brazilian constitutional order. However, it is deficient, especially in large urban centers. The omissive conduct of the suppliers does not pass unscathed, as they must objectively repair the damages borne by the victims. In the event of a crime of sexual abuse on public transport, it is possible to resort directly to the suppliers, given the failure to provide the public service safely, efficiently and unscathed. There are decisions in courts in Brazil that understand strict liability, however, on the other hand, there are also positions that do not recognize the responsibility of the transport agent, which leaves loopholes, legal insecurities and a social clash. The lack of measures and actions to combat this violation of human rights still plagues Brazilian society, therefore, studies are needed to identify the problems and bring reflections seeking to improve the lives of citizens.

Key-words: sexual abuse; public transportation; civil responsibility; state omission; public policy.

¹ UEL

² UEL

³ PUC/PR



SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO. 2 AUSÊNCIA DE EFETIVAS POLÍTICAS PÚBLICAS. 3 RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE. 3.1 RESPONSABILIDADE CIVIL DECORRENTE DE CRIME. 4 O ABUSO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO. 4.1 IMPASSE NOS TRIBUNAIS. 5 CONCLUSÃO

1 INTRODUÇÃO

O contrato de transporte, apesar de não ser tipicamente aleatório, também comporta riscos, como bem se nota na maioria dos contratos civis e de consumo. O transporte público de pessoas, seja feito diretamente pelo Estado, ou via permissão, concessão ou autorização da iniciativa privada, só pode ser executado cumprindo-se estritamente as regras de segurança do ordenamento jurídico pátrio. E nem poderia ser diferente, sob pena de enfrentar reprimenda fiscalizatória e condenação da justiça por prestação de serviço público irregular.

O art. 734 e seguintes do Código Civil de 2002 apresenta o contrato de transporte clássico, tipicamente privado, sendo que na seara pública, por sua vez, existe previsão que este tipo de serviço é essencial, e eventuais condutas lesivas praticadas pelo fornecedor dos serviços, de forma ativa ou omissiva, deve haver sua responsabilização objetiva, nos estritos termos do Art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, assim como, Art. 37, § 6º, da Constituição da República de 1988, já que esta última expõe a responsabilidade civil objetiva do Estado.

Diante desta constatação, espera-se destes prestadores de serviços a proteção de direitos individuais e coletivos. Contudo, a dificuldade de uma tutela ajustada às necessidades sociais resulta em casos de omissão por parte do Estado. A responsabilização do ente público também surge do não fazer, da não prestação devida ou esperada.

A omissão do Estado, em linhas gerais, dá um péssimo exemplo para as empresas privadas prestadoras de serviços públicos, evidenciada em serviços que não atendem aos requisitos e princípios previstos na Lei nº 8.987/95, normativa que trata da concessão e permissão da prestação de serviços públicos, definindo como serviço adequado aquele seguro e eficiente.

Causa e consequência da omissão do Estado e suas prestadoras é o crescente número de casos de abuso sexual no transporte público. A falha sistêmica entre as partes concedentes do

114



serviço público recai sobre a consumidora hipossuficiente, expondo a ausência de políticas públicas efetivas a fim de assegurar direitos e prevenir condutas criminosas de caráter sexual.

2 AUSÊNCIA DE EFETIVAS POLÍTICAS PÚBLICAS

O Brasil traz uma sobrecarga de desafios sociais compatíveis com suas proporções demográficas. O Estado, por sua vez, não consegue alcançar todas as camadas da sociedade, caminhando lentamente ao status de transparência e garantia ideais, assim, as políticas públicas se fazem necessárias para suprir essas omissões.

Políticas públicas são essenciais, pois estão relacionadas diretamente à qualidade do planejamento do setor público, já a qualidade desse planejamento e sua efetivação estão relacionadas à resposta do Estado para a sociedade.

Por isso é que se diz que políticas públicas são a soma de procedimentos produzidos pelo Estado de forma direta ou indireta, em atuação conjunta com instituições pública e/ou privadas com o objetivo de assegurar determinados direitos da população, ou melhor, assegurar a efetivação de direitos preexistentes.

115

Existem dois vieses relacionados às políticas públicas, o político, que está diretamente ligado ao conflito de interesses de um determinado grupo da sociedade ou determinado segmento e o administrativo que busca melhorias sociais segundo a visão do Estado.

Ainda, há a possibilidade de criação de políticas diretamente ligadas ao texto legal, e independe de quem está no governo, amparado pela Constituição Federal, podendo viabilizar direitos já expressos, como também, a possibilidade de criação de políticas de governo, esta, relacionada e definida pelo governo eleito que tem a possibilidade de criar seu planejamento específico com projetos e programas voltados à sua camada de governo e demanda específica.

Apesar de apresentar um rol de possibilidades, as políticas públicas no Brasil dificilmente saem do papel e da promessa política, já que nem mesmo a administração pública, que tem obrigação legal de promovê-las, vem conseguindo desempenhar seu papel no desenvolvimento de programas que, de fato, são úteis e atendem aos interesses da sociedade.

Muitas políticas não atendem o básico e dificilmente alcançam as minorias. Nesta visão menos ampla (das minorias), as tratativas frustradas do Estado se limitam ao básico para sobrevivência de cada indivíduo, deixando ao desamparo e à própria sorte aqueles que mais



precisam de atenção social-econômica. O resultado é visível: altos índices de miséria e violência.

Através de políticas públicas efetivas seria possível proteger a camada menos abastada da sociedade, ou seja, atendendo cada setor deficiente, o Estado tutelar os direitos básicos da sociedade com maior eficiência, o que torna claro e fundamental o papel destas políticas.

O foco do presente estudo volta-se às mazelas dos serviços públicos, mais especificamente em crimes cometidos contra mulheres nos transportes públicos do Brasil afora. São vítimas de práticas sexuais abusivas, pois também são vitimadas pela omissão estatal.

Diversos dispositivos legais garantem proteção a estas consumidoras vítimas, como o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor e até mesmo a Constituição Federal, na forma como será vista mais adiante. Entretanto, por mais que haja garantias e a proteção esteja bem definida na legislação, dando a impressão de tutela de direitos, na prática, o número de mulheres assediadas no transporte público não para de crescer. E fortalecendo essa constatação está a omissão do Estado, que dá liberdade oculta para o cometimento de mais crimes dessa espécie, ao não agir preventivamente, assim como demonstrar-se brando nas punições.

Esse não fazer do Estado é como fechar os olhos para aspectos sociais como a violência contra as mulheres, que por muitas vezes se manifestam através da omissão. Aquele que comete o crime não se amedronta nem se sente receoso na prática destas condutas. É um círculo vicioso, onde as vítimas esbarram no abismo entre a lei e sua não aplicabilidade no caso concreto.

Seria muito simples falar somente em punir o indivíduo que comete crime, uma vez que o Brasil adota a cultura da repressão como meio de solução universal, porém, além de reprimir, de acordo com a proporção do ato, a fiscalização eficiente, a conscientização e a educação seriam recursos mais adequados frente à situação.

Campanhas de conscientização e educação, transportes exclusivos para mulheres, maior efetivo na segurança, implantação de um sistema ostensivo de captação e gravação de imagens no interior dos meios de transportes, pontos de apoio especializados ao atendimento de vítimas, são exemplos de programas voltados na diminuição de crimes sexuais no transporte público.

Mais uma vez a realidade não se aproxima de políticas públicas efetivas, o que se vê no Brasil é um transporte público precário, com superlotação, falta de segurança e infraestrutura.

A Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, traz no Art. 6º a definição de prestação de serviço adequado, sendo aquele



“[...] que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995).

Extraí-se desta regra que o serviço público prestado por meio de suas concessionárias e permissionárias deve ser eficiente e seguro, atendendo todas as camadas sociais, em especial as mais pobres. Mas, seguindo o mau exemplo do Poder Público, estas empresas privadas copiam a omissão do Estado. Ao não fiscalizar a atuação de suas concessionárias e permissionárias, ou fazendo vistas grossas frente à precariedade do serviço prestado, não se coíbem os crimes sexuais, contribuindo com a sensação de que a iniciativa privada também não possui o dever de garantir segurança às mulheres vulneráveis no transporte.

Segundo Ivone F. Costa “A omissão do Estado é, em si mesma, uma das expressões da violência e, ao mesmo tempo, a internalização no aparato da Segurança Pública, de práticas transgressoras e criminosas” (2005, p. 88). A falta de incentivo por meio de políticas públicas específicas demandadas pelo Poder Público desobriga de forma velada as empresas de transportes a uma maior atenção e proteção. Assim, a omissão é externada por meio da violência e do abuso.

117

3 RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE

A responsabilidade civil é matéria em constante transformação, fruto da atividade humana, evoluindo diante dos fenômenos históricos e das necessidades sociais. O conceito de reparar dano causado indevidamente a outrem sempre foi o escopo do instituto como forma de pacificação social.

Ao versar sobre a responsabilidade das empresas de transporte público diante da vulnerabilidade da consumidora vítima de abuso, a legislação vigente se expressa aplicando a vertente da responsabilização objetiva do transportador, no Art. 734 do Código Civil, bem como, a do fornecedor frente ao consumidor, no Art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, e a responsabilidade do Estado verificada no Art. 37, § 6º, da Constituição Federal de 1988.

O Código Civil estabelece, para o transportador, responsabilidade objetiva quanto à integridade do que transportada, seja pessoa ou coisa, respondendo pelos danos causados. A jurisprudência entende que nesse sentido não cabe no contrato de transporte qualquer cláusula que retire do transportador essa responsabilidade objetiva, sendo esta a essência do contrato. A



súmula nº 161 do Supremo Tribunal Federal, pacificou o entendimento dizendo que, em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.

O Art. 734 do Código Civil, diz que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, entende-se, assim, que o transportador deve entregar o passageiro e suas bagagens incólumes ao local e prazo fixados. Esse dever é tão essencial no transporte de pessoas, que sobrevém aos casos de força maior, sendo a cláusula de incolumidade ínsita ao contrato de transporte.

O Código de Defesa do Consumidor foi instituído visando proteção ao consumidor, bem como a pacificação e equidade entre as partes na relação de consumo, tendo sempre como pressuposto maior a tutela do hipossuficiente.

Dispõe o Art. 14 do CDC que o fornecedor de serviços responde, independentemente de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação do serviço. Ainda na disposição do Art. 14, o §3º, trata das excludentes da responsabilidade do fornecedor, sendo elas: a inexistência de defeito no serviço, ou, ainda, a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. Por último, sempre existe a excludente da responsabilidade alçada pelos casos fortuitos e de força maior.

118

A Constituição Federal de 1988, traz a responsabilidade civil do Estado em seu Art. 37, § 6º, também conhecida como responsabilidade civil extracontratual do Estado. É uma tradução da chamada Teoria do Risco Administrativo (responsabilidade objetiva), a qual imputa ao Estado o dever de indenizar, independentemente de dolo ou culpa, um terceiro que tenha sido prejudicado ou lesado pela atuação do poder público ou quem o representa.

Importante ressaltar que a Teoria do Risco Administrativo possui três causas de excludente de responsabilidade, à semelhança do CDC, sendo elas: o caso fortuito ou força maior, culpa exclusiva da vítima ou ainda a culpa exclusiva de terceiro. De toda sorte, nem toda lesão gerada pelo poder público vem de uma ação, há situações em que o Estado se omite, deixando de atuar, sabendo que implicitamente obtém o monopólio da tutela.

A tutela do ente público deve ser proporcional às demandas sociais e trazer equilíbrio entre suas ações e respostas concretas à sociedade. Relevante frisar que o deixar de fazer quando assim necessário traz prejuízos análogos ao da ação.

[...] a omissão configura a culpa in omittendo e a culpa in vigilando. São casos de inércia, casos de não-atos. Se cruza os braços ou não se 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 concretização do evento. Em todos os casos, culpa, ligada à ideia de inação, física ou mental. (CRETELLA JUNIOR, 1970, p. 210).

A omissão do Estado, diferentemente da ação, se presume subjetiva, dessa forma, além do dolo e da culpa é necessário um terceiro elemento, a chamada culpa administrativa, confirmando que o serviço público não funcionou ou funcionou de forma ineficiente ou tardia. A jurisprudência entende que o Estado responde de maneira objetiva quando o poder público tiver o dever legal de impedir o dano, mas não cumpre com sua função.

A Teoria da Culpa Administrativa considera a ausência objetiva de uma ação como fato causador da obrigação, por conseguinte, a responsabilização, oportunizando reparação civil por danos decorrentes de condutas omissivas do Estado.

Quando a ofensa moral decorrer da omissão ou da falha anônima, que é traduzida como negligência do serviço da Administração, de sorte que a ofensa moral ocorre por via reflexa, ou pelo só fato da omissão, o Estado só responderá mediante apuração de culpa do ente administrativo, e, então, não se poderá trazer qualquer argumento para tentar afastar a obrigação de compor danos morais ou materiais (STOCO, 2011, p. 1354).

119

As condutas omissivas do Estado praticadas de forma direta ou indireta, através dos seus agentes públicos, que causem prejuízos materiais ou morais às vítimas, gera culpa implícita e, em sua decorrência, a obrigação de indenizar, de forma a reparar o dano causado. Ainda, complementa o CDC, em seu 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. (BRASIL, 1990)

Assim, a responsabilidade das empresas de transporte público é objetiva em toda sua forma e legalidade, abarcando, de uma só vez, o contrato de transporte e a relação de consumo, bem como a responsabilidade civil do Estado, através do vínculo administrativo com as concessionárias de serviços públicos.

3.1 Responsabilidade Civil Decorrente de Crime



A tese da responsabilização civil objetiva das empresas de transporte público diante dos casos de abuso sexual praticados em face de suas consumidoras, além de tangenciar a responsabilidade civil das empresas, também faz alusão a crimes da seara penal, o que leva à tratativa da responsabilidade civil decorrente de crime.

No tocante à seara civil, assim que constatado o dano, com a demonstração de culpa (subjéitiva), ou sem a necessidade desta (objetiva), o sujeito que cometeu é obrigado a reparar. O dano pode se constatar como material ou moral, onde atribui-se valor a fim de compor ou amenizar seus efeitos, tutelando interesse privado e visando estabelecer ou restabelecer o equilíbrio jurídico.

O Código Penal tende em favor do interesse público. Em seu título VI, trata especificamente dos crimes contra a liberdade sexual, dentre eles o estupro e importunação sexual, com penas privativas de liberdade que podem chegar a 30 anos de reclusão. Tais crimes trazem ao seu infrator sanções devidamente expressas em lei.

Não há entre o delito civil e o delito penal nenhuma diferença intrínseca. A única divergência entre um e outro está exatamente na pena. No direito privado restabelecesse o equilíbrio jurídico, violado pelo ato ilícito, com a reparação do dano; No Direito Penal, em teoria pelo menos, com a execução da pena (TORNAGHI, 1956, p.125).

120

O cometimento de uma infração penal, além de resultar no surgimento da pretensão punitiva do Estado, pode, também, resultar na pretensão particular do indivíduo à reparação do dano causado.

[...] o crime ocasiona, portanto, não apenas um dano penal, mas também um dano civil que deve ser reparado. Assim, gravita em torno do crime toda uma série de interesses e de disposições não penais que, por se referirem ao crime, poderiam agrupar-se sob a denominação de direito criminal civil [...] (BETTIOL, 1976, p. 229)

Dessa forma, o sujeito que sofre lesão decorrente de crime pode ingressar com ação civil a fim de ter reparado o dano sofrido, estamos diante da chamada Ação Civil *Ex-Delicto*. Conceitua-se de forma simples como a ação que se move à parte da Ação Criminal, para auferir uma indenização de reparação de danos na esfera cível.

É uma proposta no juízo civil pelo ofendido, seu representante legal ou seus herdeiros para obter a reparação do dano provocado pela infração penal. Abrange tanto o ressarcimento do dano patrimonial como a reparação moral (BONFIM, 2011, p. 184).



A imensa maioria das vítimas, acometidas pelos mais variados crimes, deixam de ingressar com a ação tendo em vista a aversão e o medo do criminoso, motivo pelo qual a *Ex-Delicto* nunca prosperou no Brasil. Para facilitar a investidura na ação reparadora, foi instituído o inciso IV, no Código de Processo Penal, pela Redação dada pela Lei nº 11.719, de 2008, no Art. 387, onde legisla que “o juiz, ao proferir sentença condenatória fixará valor mínimo para reparação dos danos causados pela infração, considerando os prejuízos sofridos pelo ofendido”.

Nota-se que o próprio Juiz da execução penal poderá fixar a pena, em clara aliança entre as competências (Civil e Penal), onde o próprio Estado verifica no direito público a necessidade de indenizar, facilitando o procedimento à vítima.

Apesar da inclusão do inciso IV, no Art. 387, do Código Penal, o legislador deixou uma lacuna na norma, isto porque exige do Juiz apenas que estipule um valor mínimo, logo, ao proferir a sentença da condenação penal, o magistrado fixa a próprio gosto a condenação que visa à reparação do dano decorrente da infração penal. Ao estipular valor mínimo, deixa a critério da parte recorrer à seara cível na expectativa de valoração acerca do dano sofrido (Ação Civil *Ex-Delicto*).

Transitado em julgado, o réu é condenado ao pagamento, contudo, se ninguém se manifestar (Ministério Público ou vítima), o juiz não pode fixar de ofício a indenização civil, dessa forma se faz necessário que o órgão acusatório faça o pedido e que fundamentalmente a vítima do mesmo modo o faça. Entende-se que no decorrer do processo penal o réu não espera por uma condenação cível, em respeito aos princípios do contraditório e da ampla defesa, tornando imprescindível o pedido de indenização diretamente no processo criminal, para que desde o princípio o réu e o juiz tenham ciência da pretensão.

Diante desse entendimento, é de fácil visualização que as constantes transformações do direito visam alcançar as modificações da humanidade e regular as relações sociais dos indivíduos, o que traduz na aliança de competências distintas a fim de tutelar de maneira mais efetiva o direito, de acordo com a necessidade e os interesses individuais e coletivos.

Em face da tratativa do abuso sexual no transporte público, tem-se, de um lado, o abuso sexual, espécie que abrange vários tipos de agressões sexuais, algumas delas tipificadas no título VI – Dos Crimes Contra a Dignidade Sexual do Código Penal. Por outro lado, a responsabilização (ou não) das empresas de transporte público diante da vulnerabilidade da mulher, vítima de crimes sexuais.



Ocorrido o abuso sexual, dentro dos locais de serviço público, em específico as empresas concessionárias ou permissionárias de transporte (ônibus, metrô, trens), o acusado pode responder criminalmente pelo crime de fato, bem como, a requerimento do órgão acusatório e da vítima, ser obrigado a reparar/indenizar o dano decorrente do crime na sentença criminal, ou, pode a vítima ingressar com Ação Civil *Ex-Delicto*, após a condenação criminal transitada em julgado. Não obstante, independentemente da condenação criminal, a vítima pode pleitear indenização cível.

No Direito pátrio, o sistema adotado é o da independência, com certa mitigação. A parte interessada, se quiser, poderá promover a ação para a satisfação do dano somente na sede civil; jamais ingressar em sede penal para postulá-la. Como o fato gerador dessas responsabilidades é o crime, se houver sentença penal condenatória com trânsito em julgado, em face da influência que tal decisão exerce no cível, será ela exequível na jurisdição civil, onde não mais se discutirá o an debeat (se deve), e sim o quantum debeat (quanto é devido) (TOURINHO FILHO, 2009, p. 261).

Verificado o crime, é claramente possível atribuir responsabilidade às empresas de transporte público, pois caracteriza relação de consumo, tornando fundamental a observância aos preceitos que a regem.

Nessa perspectiva, a não adoção de políticas públicas específicas com a finalidade de inibir crimes sexuais, caracterizam a omissão do Estado juntamente com suas prestadoras de serviço público, deixando as consumidoras à própria sorte.

O Código de Defesa do Consumidor é claro em seu Art. 22 ao expressar que os órgãos públicos, por si, ou suas empresas concessionárias, são obrigadas a fornecer serviços adequados, eficientes e seguros.

É bastante lógica a existência do dano moral nos casos de crimes sexuais, em regra, a configuração do dano moral se dá pela prova da conduta, do dano e do nexo causal, contudo em alguns casos excepcionais é conferido à vítima a presunção do dano diante do grande abalo sofrido. São exemplos atualmente reconhecidos pela jurisprudência: o cadastro de inadimplentes, a responsabilidade bancária, atrasos de voo, diploma sem reconhecimento, dentre outros. Dessa forma, não há necessidade de provas que demonstrem a ofensa moral, pois o próprio fato/ato configura um dano.

Não há por que não tratar o dano moral decorrente de crimes sexuais como dano moral *in re ipsa*, pois inerente a crimes contra a dignidade e liberdade sexual, o que soa incoerente com a necessidade de apresentar provas que demonstrem o dano de fato.



4 O ABUSO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO

Termos como abuso e assédio sexual são usados de forma ampla e genérica para qualificar todos os atos de violação e importunação sexual onde não se observa o consento do outro indivíduo. O abuso pode ser caracterizado de inúmeras maneiras, desde os mais brandos, como gestos obscenos, passando para os atos como toques forçados e chegar ao tipo mais gravoso dentre os especificados nos crimes contra a liberdade sexual, que é o estupro.

O Código Penal tipifica o estupro no Art. 213, como o ato de constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, a ter conjunção carnal, ou a praticar ou permitir que se pratique ato libidinoso, com pena de reclusão para todas as modalidades, podendo chegar a 30 anos se da conduta resultar morte.

Incluído no ano de 2018, pela Lei 13.718, o Art. 215-A, tipifica a importunação sexual, definindo como crime de prática, contra alguém, e sem a sua anuência, de ato libidinoso, com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro, com pena de um a cinco anos, isso se o ato não constituir crime mais grave.

No Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FSP) é possível verificar estatísticas anuais de violência no Brasil. Em pesquisa realizada em 2018, foram mais 66 mil casos de estupro. O número equivale a 180 estupro por dia. Atualmente os números condizem com o maior índice desde o início do relatório anual em 2007.

O alto índice registrado em pesquisa recente, conforme citado, acarretou também no aumento dos crimes de caráter sexual no transporte público. No que tange o assunto, no ano de 2014, foi apresentado pelo então Deputado Henrique Oliveira o Projeto de Lei, cuja proposta visava tipificar o crime de violência sexual no transporte público. Na justificativa da propositura do Projeto de Lei, relata o Deputado Henrique Oliveira:

Os abusos sexuais praticados nos meios de transporte público são atos tidos como corriqueiros, usuais no dia-a-dia e na realidade de muitas pessoas, sobretudo mulheres, mas que não alcançam a mesma visibilidade dos abordados pela mídia ou investigados pelos órgãos especializados porque não são denunciados, muitas vezes por medo, desinformação ou pela certeza da impunidade dos agressores. Não raras vezes, a caracterização do abuso sexual no transporte público é outro problema que dificulta a punição dos agentes dessa prática tão repugnante. Não existe no ordenamento jurídico pátrio um tipo penal específico, com denominação própria, para esta conduta. Não existem ações típicas definidas, claras, delineadas, suficientes para caracterizar tais ações como crime autônomo.

123



O parlamentar, observando a gravidade do crescente aumento dos casos de abuso sexual nos meios de transporte público, propôs Projeto de Lei que tipificaria o crime em específico, contudo, em 31/01/2015, a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, arquivou o projeto, nos termos do Art. 105 do seu regimento interno, o qual esclarece que, ao findar a legislatura todas as proposições que no seu decurso tenham sido submetidas à deliberação da Câmara serão arquivados. Desde então, mais nada foi feito e o ato em questão não está tipificado dentre os crimes contra a liberdade sexual do Código Penal, sendo ainda reconhecido de forma genérica como estupro.

O contexto que chama a atenção pelos altos índices de crimes consumados, atrai ações voltadas para a tentativa de diminuição destes números. Em São Leopoldo, município do Estado do Rio Grande do Sul, foi sancionada pela Secretaria Municipal de Administração a Lei nº 8.944, de 07 de fevereiro de 2019 (BRASIL). A lei dispõe medidas de prevenção e combate ao abuso sexual de mulheres nos meios de transporte coletivo no âmbito municipal, com a temática “Assédio sexual no ônibus é crime e vamos apitar”.

No Rio de Janeiro, o Decreto 46.072/2017 (BRASIL), regulamenta o vagão exclusivo para mulheres em trens e metrô, de acordo com a lei, apenas mulheres, ou pessoas que se identificam com o gênero feminino, podem utilizar os vagões. Cabe a responsabilidade da fiscalização à Polícia Militar, aqueles que descumprirem a norma serão notificados, reiterada a infração estarão sujeitos a multa.

Em Belo Horizonte, Minas Gerais, no ano de 2016, também através de Lei Municipal, foi sancionado a disponibilização do “Vagão Rosa”, destinado exclusivamente para usuárias, em horários de pico, correspondente ao período das 6h30 às 8h30 e das 17h às 19h, de segunda a sexta-feira, exceto feriados.

Fora os casos acima citados, existem outras poucas ações voltadas na tentativa de reduzir a quantidade de casos de abuso sexual. Tais tratativas apenas minimizam alguns pormenores, e vedam aos olhos do poder público e dos usuários do serviço de transporte a situação que condiz de fato com a realidade.

Ciente que em interpretação conjunta, a Constituição Federal, o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, entendem como objetiva a responsabilidade das empresas de transporte público face aos danos que porventura resultarem da prestação de serviço, evidenciando a responsabilidade do Estado, por serem estas, prestadoras de serviço público.



Em decorrência disso, a vítima de abuso sexual no transporte público pode ser tutelada pelo Estado na seara Penal, onde vislumbra-se a condenação criminal do transgressor. Ainda na ação penal, pode ter fixada a indenização por dano civil decorrente do crime. Pode, ainda, após sentença penal condenatória transitada em julgado ajuizar Ação Civil *Ex-Delicto*.

Tratando de uma sucessão de possibilidades jurídicas, no tocante a isso, recentemente os julgados reconheceram a possibilidade de recorrer diretamente às empresas prestadoras de serviço de transporte público nos casos de crimes sexuais, ou seja, quando verificado o crime, pode a vítima ingressar judicialmente em face da empresa, constatando a falha na prestação do serviço público, o qual a lei especial traz que deve ser adequado, eficiente e seguro, sendo irrelevante nestes casos o indivíduo que cometeu o crime, cabendo ação de regresso entre empresa e transgressor, conforme Art. 37, § 6º, da Constituição Federal de 1988.

De fato, dentre todas as possibilidades elencadas acima, a última parece melhor tutelar a vítima. Tomando como partida a atual situação do transporte público principalmente nos grandes centros, a dificuldade para identificar o transgressor meio à multidão, o medo e o constrangimento da vítima, dentre outras inúmeras situações, fazem com que recorrer diretamente às empresas tornem o direito mais palpável e possível frente a vulnerabilidade da consumidora.

Ocorre que, nem todas as ações desse tipo logram êxito na esfera judicial, ficando de lado todos os preceitos legais vistos no presente estudo. Deste modo, as vítimas que buscam o judiciário não estão plenamente amparadas frente a indefinição jurisprudencial e omissão legal.

4.1 Impasse nos Tribunais

Após a ocorrência do abuso sexual, verificou-se que umas das possibilidades jurídicas das vítimas é ingressar com ação diretamente em face da empresa de transporte. Por um lado, esta é, de fato, uma ação que traduz o real interesse da consumidora vítima, afinal o crime se concretiza diante do lapso na prestação do serviço.

O precedente da 3ª Turma do Superior Tribunal de Justiça em 2018, na REsp: 1662551 SP 2017/0063990-2,⁴ da Relatora a Ministra Nancy Andrighi, entendeu que o abuso sexual nos

⁴ 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").



transportes coletivos consiste em caso fortuito interno, de responsabilidade objetiva da transportadora de passageiros.

Dessa forma, parte das jurisprudências provenientes das reclamações ajuizadas em decorrência do abuso no transporte público, considera como objetiva a responsabilidade do transportador, entendendo que a empresa deve responder pelos danos causados em virtude da relação de consumo e do caráter público do serviço prestado. Entende-se que há obrigação por serem correlatos os fatos ao serviço, tratando-se ainda de caso fortuito interno.

Esse entendimento leva em consideração, a fim de fundamentar suas decisões, que a falta de segurança, a superlotação e a omissão do Poder Público, geram a falha na prestação do serviço, fazendo com que recaia à transportadora a responsabilidade e conseqüentemente o dever de indenizar.

Não obstante, o entendimento da responsabilização das empresas não é pacificado jurisprudencialmente. Surpreende o fato de que todos os preceitos e princípios que envolvem a

FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. NEXO CAUSAL. ROMPIMENTO. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. AUSÊNCIA DE CONEXIDADE COM A ATIVIDADE DE TRANSPORTE. 1. Ação ajuizada em 02/07/2014. Recurso especial interposto em 28/10/2015 e distribuído ao Gabinete em 31/03/2017. 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. 3. Os argumentos invocados pela recorrente não demonstram como o acórdão recorrido violou os arts. 212, IV, do CC/02 e 334, IV, do CPC/73, o que inviabiliza o julgamento do recurso especial quanto ao ponto. Aplica-se, na hipótese, a Súmula 284/STF. 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. 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. 8. 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. 9. 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. 10. Na hipótese em julgamento, a ocorrência do assédio sexual guarda conexidade com os serviços prestados pela recorrida CPTM e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente. 11. Recurso especial conhecido e provido. (STJ - REsp: 1662551 SP 2017/0063990-2, Relator: Ministra NANCY ANDRIGHI, Data de Julgamento: 15/05/2018, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 25/06/2018).

126



relação jurídica entre as partes, principalmente os relativos à defesa do consumidor, acabam, por vezes, desprezados na observância dos casos em concreto.

Nesse sentido, existem decisões, a exemplo da Apelação nº 10816826320148260100⁵, do Relator Maurício Pessoa, da 14ª Câmara de Direito Privado de São Paulo e da Apelação nº 10327310420158260100⁶, do Relator Helio Faria, da 18ª Câmara de Direito Privado de São Paulo, que desconhecem e excluem a responsabilização das empresas, descaracterizando a conexão entre o fato (abuso sexual) com o dever de indenizar (responsabilidade objetiva).

Dessa forma, entendem estes julgadores que em caso de transporte coletivo de passageiros, o transportador só responde pelos danos resultantes de fatos conexos com o serviço prestado. Defende-se, também, que não há responsabilidade quando a agressão sofrida pelo utilizador do transporte é decorrida de fato estranho àquele prestado pela transportadora.

Na linha do entendimento contrário à responsabilização, não existe responsabilidade da empresa de transporte coletivo em caso de ilícito alheio e estranho à atividade de transporte, pois o evento é considerado caso fortuito (externo) ou força maior, o que exclui a responsabilidade da empresa transportadora. Os entendimentos se baseiam não apenas no fato “abuso sexual”, mas sim no conjunto da narrativa que o ensejou.

127

Nesse contexto, concluem que a transportadora não responde pelos crimes sexuais ocorridos sob seu domínio, sendo considerado fato alheio e estranho à atividade de transporte. Além de conflitar com outra corrente jurisprudencial, a qual é pertinente ao verificar a falha e a ineficiência do serviço prestado, imputando à empresa o dever de indenizar, conflita, ainda, com a doutrina e a própria legislação vigente, dentre elas a lei especial que versa sobre os direitos dos consumidores e todos seus princípios norteadores.

⁵ Apelação – Ação de indenização por danos morais – Assédio sexual no interior da estação – Fato estranho ao contrato de transporte – Rompimento do nexo de causalidade – Ausência do dever de indenizar – Sentença de improcedência mantida – Recurso desprovido. (TJ-SP - APL: 10816826320148260100 SP 1081682-63.2014.8.26.0100, Relator: Maurício Pessoa, Data de Julgamento: 22/02/2017, 14ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 17/03/2017).

⁶ INDENIZATÓRIA – Danos morais – Transporte coletivo – Assédio sexual – Fato ocorrido no interior da composição – Sentença de improcedência – Insurgência da autora – Descabimento - Não restou demonstrada a responsabilidade da requerida pelos danos sofridos pela autora em razão do evento - Inexiste demonstração do nexo de causalidade entre a conduta da apelada e o dano sofrido pela apelante - O agir de terceiro rompeu o nexo de causalidade – Sentença mantida – Aplicação do artigo 252 do Regimento Interno do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo – Recurso não provido. (TJ-SP - APL: 10327310420158260100 SP 1032731-04.2015.8.26.0100, Relator: Helio Faria, Data de Julgamento: 14/03/2017, 18ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 12/04/2017).



De fato, é irreal a onipresença do Estado na tutela de todos, ainda mais, os ônibus, trens e metrô que trafegam em horário de pico, onde um grande número de pessoas se deslocam de uma só vez, sendo razoável que as pessoas permaneçam muito próximas umas das outras, o que dificulta a fiscalização e o reconhecimento do agressor. O que não retira a responsabilidade de gerência e vigilância e dever de proporcionar um serviço adequado aos usuários, principalmente aos mais vulneráveis.

Quanto ao crime, é necessário que haja certo enquadramento nos quesitos utilizados pela doutrina para que a empresa responda de forma objetiva, podendo ser testemunhas, câmeras de monitoramento, ou tamanha gravidade que torne o fato incontestável, o que não é facilmente verificado, já que a vítima não encontra a seu favor uma situação muito favorável.

Ainda há de se contar com a sorte para encontrar julgadores que atuam com uma linha de pensamento como a da ministra Nancy Andrighi, que entende que os casos de assédio no transporte público podem ser considerados fortuito interno, ensejando responsabilidade da Companhia em indenizar as vítimas. Contudo, a depender do julgador, mesmo em casos similares o entendimento pode não ser o mesmo.

Na premissa da impossibilidade de os órgãos públicos tutelar de forma ideal e também na difícil identificação dos assediadores, resta por prejudicar o êxito das ações decorrentes dos crimes sexuais no transporte público, contudo, mudanças que alcançam os tempos atuais podem alterar a linha dos entendimentos, fazendo com que as empresas se enquadrem nos padrões necessários para oferecer um serviço justo e eficiente.

A imputação da responsabilidade objetiva da empresa de transporte público nos casos de abuso sexual traria uma maior atenção por parte do poder público e de suas concessionárias -permissionárias de serviços, o que, conseqüentemente, colocaria em prática políticas públicas efetivas a fim tutelar seus consumidores, em especial as mulheres.

Crimes sexuais não seguem padrões específicos e não há outras formas de minimizar os números a não ser através de ações afirmativas de conscientização e educação preventiva ao abuso sexual. É fundamental a elaboração de políticas públicas comprometidas com a causa para que, de fato, possa haver diminuição nos atos de violência sexual contra a mulher no país, tornando-os cada vez mais raros e devidamente punidos na sua proporção, assim como indenizados justamente.



5 CONCLUSÃO

Pelo presente trabalho conclui-se que a legislação brasileira considera como objetiva a responsabilidade do Estado, entre fornecedor e consumidor, e atividades que, por natureza, apresentam riscos, como é o caso do transporte público. Essa responsabilidade gera vínculo jurídico entre as partes, assim como obrigações decorrentes das normas legais. As obrigações são destinadas a impor uma prestação justa, bem como trazer para a relação a possibilidade de responsabilização por ações ou omissões, motivando o dever de reparar o dano.

O Estado e as concessionárias e permissionárias de transporte público são obrigados a fornecer serviço adequado, eficiente e seguro.

A teoria da culpa administrativa é caracterizada como uma transição entre a teoria subjetiva e objetiva, se referindo à culpa praticada não por um agente público, mas pela própria administração pública. Assim, é dever do Estado indenizar por uma comprovada omissão no serviço da administração, caracterizado pela não prestação, mau funcionamento ou retardamento do serviço.

A teoria abordada sujeita o Estado a ser responsabilizado não somente por um ato, mas por uma omissão. O modelo pouco promissor de tutela acaba sendo referência negativa para as prestadoras de serviço público de transporte, que não atendem às exigências legais na prestação pública.

A omissão entre poder público e empresas particulares prestadoras de serviço público resultam no alarmante número de mulheres assediadas no transporte coletivo. Essa omissão se divide entre a não prestação, o mau funcionamento do serviço e a não adoção de políticas públicas efetivas, dirigida a programas de orientação, comportamento e educação. A efetividade das políticas está diretamente relacionada à resposta do Estado para a sociedade, na sua falta, as consumidoras permanecem à própria sorte.

Ocorrido o crime ou a importunação sexual no transporte público, mediante omissão na prestação do serviço por parte da empresa, juntamente com a não observância no dever de tutela do Estado, faz surgir a possibilidade de indenização da vítima.

Para recompor dano decorrente do crime, é possível recorrer diretamente às empresas de transporte público, que devem arcar com os riscos e consequências da prestação de serviço, tornando o direito mais alcançável frente à vulnerabilidade da vítima de abuso.



A orientação de punição para alcance do direito é bem menos interessante do que a prevenção através da educação, mas, nem sempre é possível obter de todos essa condição ideal, o que faz imperar, na atual realidade, a educação repressiva executada pelo Estado através de suas normas.

Responsabilizar a empresa, em decorrência de um serviço de transporte falho, traz maior sensação de proteção jurídica, pressionando implementações de políticas públicas, com a finalidade de proteger a consumidora vítima de crimes sexuais.

REFERÊNCIAS

BETTIOL, Giuseppe. **Direito Penal**: volume III. São Paulo: RT, 1976.

BOLZAN, Fabrício. **Direito do consumidor esquematizado**. 4. ed. São Paulo: Saraiva 2016.

BONFIM, Edilson Mougnot. **Curso de Processo Penal**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

BRASIL. **Lei nº. 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Código de Defesa do Consumidor. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm. Acesso em: 10 abr. 2023.

130

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 10 abr. 2023.

BRASIL. **Projeto de Lei nº_, de 2014**. Lei que acrescenta o art. 213-A ao Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, a fim de tipificar o crime de violência sexual em meio de transporte público. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1258594. Acesso em: 10 abr. 2023.

BRASIL. **Lei nº. 8.987 de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm. Acesso em: 10 abr. 2023.

BRASIL. Senado Federal 1988. **Constituição: República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 abr. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Súmula 161**. Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar. Sessão Plenária de 13/12/1963. Súmula da Jurisprudência Predominante do Supremo Tribunal Federal – Anexo ao Regimento Interno. Edição: Imprensa



Nacional, 1964, p. 87. Disponível em:

<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=161.NUME.%20NAO%20S.FLSV.&base=baseSumulas>. Acesso em: 10 abr. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 466.343 - SP**. Relator Ministro Cezar Peluso, Brasília, 31 de dezembro de 2008. Disponível em:

<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=595444>. Acesso em: 10 abr. 2023.

CONSULTOR JURÍDICO. **Decreto Regulamenta Vagão Exclusivo Para Mulheres Em Trens E Metrô Do Rio**. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-ago-31/decreto-regulamenta-vagao-mulheres-trens-metro-rio>. Acesso em: 10 abr. 2023.

COSTA, Ivone Freire. **Polícia e sociedade: gestão de segurança pública violência e controle social**. Salvador: EDUFBA, 2005.

CRETELLA JUNIOR, José. **Tratado de Direito Administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 1970.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**: volume I. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: responsabilidade Civil**. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

131

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Estupro no Brasil**. Disponível em: <http://www.forumseguranca.org.br/?sfid=751&s=estupro>. Acesso em: 10 abr. 2023.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro: responsabilidade civil**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2009b. v. IV.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

MARQUES, Claudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

MOREIRA, Romulo de Andrade. **Responsabilidade Civil Decorrente de Crime**. Disponível em:

http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/RDC_08_21.pdf. Acesso em: 10 abr. 2023.

NORONHA, Fernando. **Direito das obrigações**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

NORONHA, Fernando. **Direito das obrigações**. 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2010.



REALE, Miguel. Diretrizes gerais sobre o projeto de Código Civil. *In*: REALE, Miguel. **Estudos de filosofia e ciência do direito**. São Paulo: Saraiva, 1978.

RIZZATTO, Nunes. **Curso de Direito do Consumidor**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

SÃO LEOPOLDO. Prefeitura Municipal. **Lei Municipal nº 8.944, de 7 de fevereiro de 2019**. Institui a campanha “Assédio sexual no ônibus é crime e vamos apitar”. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/s/sao-leopoldo/lei-ordinaria/2019/895/8944/lei-ordinaria-n-8944-2019-autoriza-o-municipio-de-sao-leopoldo-a-dispor-de-medidas-de-prevencao-e-combate-ao-abuso-sexual-de-mulheres-nos-meios-de-transporte-coletivo-no-ambito-da-cidade-de-sao-leopoldo-e-da-outras-providencias?q=8.944>. Acesso em: 11 abr. 2023.

SÃO PAULO. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 1662551-SP**. 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. Relatora: Ministra Nancy Andrighi, Data de Julgamento: 15/05/2018, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 25/06/2018. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/593647263/recurso-especial-resp-1662551-sp-2017-0063990-2?ref=serp>. Acesso em: 10 abr. 2023.

SÃO PAULO. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 1748295-SP**. Ação de Indenização por danos morais - ato libidinoso praticado contra passageira no interior de uma composição de trem do metrô paulista. Relator: Ministro Luis Felipe Salomão, Data de Julgamento: 13/12/2018, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 13/02/2019). Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/675078666/recurso-especial-resp-1748295-sp-2018-0094032-7?ref=serp>. Acesso em: 10 abr. 2023.

132

SÃO PAULO. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 1747637-SP**. Responsabilização das companhias de transporte público na indenização das vítimas de assédio sexual dentro dos vagões. Relatora: Ministra Nancy Andrighi. Julgamento suspenso. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/227365941/stj-08-02-2019-pg-13746?ref=serp>. Acesso em: 10 abr. 2023.

SÃO PAULO. Superior Tribunal de Justiça. **Apelação nº 1081682-63.2014.8.26.0100-SP**. Ação de indenização por danos morais – Assédio sexual no interior da estação. Relator: Maurício Pessoa, Data de Julgamento: 22/02/2017, 14ª Câmara de Direito Privado. Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/439967907/apelacao-apl-10816826320148260100-sp-1081682-6320148260100/inteiro-teor-439967926?ref=serp>. Acesso em: 10 abr. 2023.

SÃO PAULO. Superior Tribunal de Justiça. **Apelação nº 10327310420158260100-SP**. Indenizatória – Danos morais – Transporte coletivo – Assédio sexual – Fato ocorrido no interior da composição. Relator: Helio Faria, Data de Julgamento: 14/03/2017, 18ª Câmara de Direito Privado. Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/449355075/apelacao-apl-10327310420158260100-sp-1032731-0420158260100/inteiro-teor-449355094?ref=serp>. Acesso em: 10 abr. 2023.



STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**: doutrina e jurisprudência. 3. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

TORNAGHI, Helio. **Comentários ao Código de Processo Penal**: volume I, tomo II. Rio de Janeiro: Forense, 1956.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. **Manual de Processo Penal**. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

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

