

**UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE**

**REBECCA SOUZA PALERMO**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO FRENTE AO ASSÉDIO SEXUAL NO  
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

São Paulo

2020

REBECCA SOUZA PALERMO

Trabalho de Graduação  
Interdisciplinar apresentado como  
requisito para obtenção do título de  
Bacharel no Curso de Direito da  
Universidade Presbiteriana  
Mackenzie.

ORIENTADORA: Prof. Dra. Lilian Regina Gabriel Moreira Pires

São Paulo

2020

REBECCA SOUZA PALERMO

RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO FRENTE AO ASSÉDIO SEXUAL NO  
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Trabalho de Graduação  
Interdisciplinar apresentado como  
requisito para obtenção do título de  
Bacharel no Curso de Direito da  
Universidade Presbiteriana  
Mackenzie.

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA

---

Examinadora: Prof. Dra. Lilian Regina Gabriel Moreira Pires

---

Examinador: Prof. Dr. Antonio Cecílio Moreira Pires

---

Examinador: Prof. Ms. Eduardo Stevanato Pereira de Souza

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter guiado os meus passos até aqui.

Aos meus pais, Silas e Ana, por todo o sacrifício e apoio incondicional, não só durante a minha graduação, mas por toda a minha vida. Minha eterna gratidão.

Ao meu irmão, Théo Vinícius, pelo companheirismo. Ao meu noivo, Albert Luccas, por todo o carinho, compreensão, cuidado e motivação nesta jornada.

Aos professores da Universidade Presbiteriana Mackenzie por todo o conhecimento compartilhado.

Às minhas amigas de faculdade por todos os momentos inesquecíveis e por trazerem uma leveza durante os cinco anos de Mackenzie.

À minha orientadora professora, Lilian Regina Gabriel Moreira Pires, por ter aceitado conduzir o meu trabalho, e por toda a paciência, confiança e suporte durante a elaboração deste projeto.

Por fim, uma menção especial ao Gabinete do Desembargador Dr. Carlos Goldman e toda sua equipe pelos ensinamentos diários que colhi e pela inspiração para escolha do presente tema. Sou grata pelo privilégio.

*“Bem-aventurados os que têm fome e sede de  
justiça, pois serão satisfeitos.”*

*(Mateus 5:6)*

# **RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO FRENTE AO ASSÉDIO SEXUAL NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

Rebecca Souza Palermo

**Resumo:** O presente trabalho tem por escopo analisar o debate de responsabilidade civil do Estado decorrente da prática de assédio sexual no transporte de pessoas, abordando a evolução histórica do instituto da responsabilidade subjetiva e objetiva e suas implicações na prestação de serviços públicos. A relevância do tema dá-se com a regular ocorrência de atos libidinosos no transporte coletivo, limitando os direitos fundamentais das mulheres. Analisou-se as decisões dos Tribunais de Justiça e Tribunais Superiores em casos análogos, em que restou demonstrado que a jurisprudência não é uníssona no tema, possibilitando um debate a respeito da aplicação da excludentes da responsabilidade por fortuito interno. Por fim, o trabalho trouxe a reflexão sobre os limites da responsabilidade civil em face de assédio sexual, considerando a pertinência jurídica e social do tema.

**Palavras chaves:** Responsabilidade civil. Transporte. Assédio. Excludentes.

**Abstract:** The present work aims to analyze the State's civil liability debate resulting from the practice of sexual harassment in the transportation of people, addressing the historical evolution of the subjective and objective responsibility institute and its implications for the provision of public services. The relevance of the topic occurs with the regular occurrence of libidinous acts in public transport, limiting the fundamental rights of women. The decisions of the Courts of Justice and Superior Courts in similar cases were analyzed, in which it remained demonstrated that the jurisprudence is not unanimous in the matter, enabling a debate regarding the application of the exclusions of liability for internal fortuitous cases. Finally, the work brought a thought about the limits of civil liability in light of sexual harassment, considering the legal and social relevance of the topic.

**Key words:** Civil responsibility. Transportation. Harassment. Exclusions.

**Sumário:** 1. Introdução. 2. Linhas gerais sobre a responsabilidade civil. 2.1. Evolução histórica. 2.2. Das espécies de responsabilidade civil. 2.2.1. Responsabilidade civil contratual.

2.2.2. Responsabilidade civil extracontratual. 2.2.3. Responsabilidade civil subjetiva. 2.2.4. Responsabilidade civil objetiva. 2.3. Do nexu causal. 3. Responsabilidade civil do Estado no transporte de passageiros. 3.1. Noções gerais do serviço público. 3.2. Das concessionárias de serviços públicos. 3.3. Do contrato de transporte de passageiros. 3.4. Da extensão da responsabilidade civil do Estado frente ao transporte de passageiros. 3.5. Das correntes doutrinárias. 3.5.1. Teoria subjetivista. 3.5.2. Teoria objetivista. 3.6. Do dano. 3.6.1. Dano material. 3.6.2. Dano moral. 3.7. Excludentes da responsabilidade civil do Estado. 3.7.1. Caso fortuito e força maior. 3.7.2. Fato de terceiro. 3.7.3. Culpa exclusiva da vítima. 4. Assédio sexual nos transportes públicos. 4.1. Análise quantitativa das ocorrências registradas perante o transporte metroviário da capital de São Paulo. 4.2. Visão jurisprudencial. 4.2.1. Tribunais de Justiça. 4.2.2. Tribunais Superiores. 4.3. Considerações gerais. 5. Conclusão. 6. Referências.

## **1. Introdução**

O presente artigo tem como objeto a responsabilidade civil do Estado em face do assédio sexual no transporte público. Tem como objetivo analisar os limites da responsabilização civil, provocando uma maior reflexão sobre este tema que, atualmente, tornou-se imensamente discutido por tratar-se de uma prática cada vez mais usual.

Inicialmente, busca explorar o conceito doutrinário da responsabilidade civil, bem como os seus aspectos históricos, as modalidades de responsabilidade e seus pressupostos.

Em seguida, o escopo da discussão é direcionado para a responsabilidade civil no transporte de passageiros. Primeiramente, estuda-se os conceitos de serviço público e das concessionárias de serviços públicos, perquirindo os limites das teorias subjetivistas e objetivistas no contrato de transporte e, posteriormente, aborda-se o dano e as excludentes da responsabilidade civil.

Por fim, faz-se uma análise dos dados levantados perante a Companhia do Metropolitano de São Paulo, referente a ocorrência de casos de assédio registrados nos canais de comunicação com os usuários, nos anos de 2017, 2018 e 2019. Além disso, é estudado o posicionamento jurisprudencial do Tribunal de Justiça de São Paulo e dos Tribunais Superiores acerca da responsabilidade civil da concessionária de serviços públicos frente aos eventos danosos que ocorrem em suas dependências, especificamente no que diz respeito ao assédio sexual contra as mulheres.

O presente trabalho se encerrará com as considerações finais acerca do tema, concluindo, portanto, a existência de possibilidade jurídica de maior amparo à vítima,

afastando a aplicação da excludente de responsabilidade por fato de terceiro nos casos de assédio sexual.

## **2. Linhas gerais sobre a responsabilidade civil**

A palavra responsabilidade vem do latim *spondeo*, em que era formalmente associado ao devedor nos contratos verbais do direito romano, em que traduz a noção de reparação do dano e restauração do equilíbrio (GONÇALVES, 2019, p. 19).

Define-se, hoje, responsabilidade civil como a incumbência, de determinado agente, em reparar certo dano provocado a outrem, resultante de dado ato ilícito, em que a vítima sofre prejuízos materiais ou morais.

Segundo os ensinamentos de Carlos Roberto Gonçalves (2019, p. 24), *“a responsabilidade civil tem, pois, como um de seus pressupostos, a violação do dever jurídico e o dano. Há um dever jurídico originário, cuja violação gera um dever jurídico sucessivo ou secundário, que é o de indenizar o prejuízo”*.

O termo responsabilidade civil traz consigo a ideia de imputar ao agente causador do dano, seja pessoa física ou jurídica, a responsabilidade de reparação do ato lesivo, para que assim seja reestabelecido o equilíbrio e o *status quo ante* da relação jurídica.

### **2.2. Evolução histórica**

Outrora, a reparação de danos, à luz dos princípios de razoabilidade e proporcionalidade como hoje conhecemos, não eram visíveis em nossa sociedade. Na época, o que prevalecia era a chamada vingança privada.

A prevalência da força e da autotutela como meio de resolução de conflitos era comumente usados pelos nossos antepassados. Aliás, era só o que conheciam. Não havia a interferência Estatal nas relações privadas, resistindo somente a retaliação e punição que certo indivíduo acreditava que o outro deveria suportar.

Por esse prisma, é oportuno trazer o entendimento de Alvino Lima:

A responsabilidade civil no direito romano tem seu ponto de partida na vingança privada, forma primitiva, selvagem talvez, mas humana, da reação espontânea e natural contra o mal sofrido; solução comum a todos os povos nas suas origens, para a reparação do mal pelo mal. (LIMA, 1999, p. 19).



Nesse passo, diante do evidente caos, o Direito Romano surgiu com a visão que Estado podia intervir nas relações privadas, dando origem a Lei de Talião, em que sacramentou a expressão “olho por olho, dente por dente”. Nasce assim a percepção de que o agente ofensor deveria arcar precisamente pelo seu ato.

Pode-se observar, daí, o início do que conhecemos como responsabilidade civil.

Posteriormente, o Estado passou a intervir mais incisivamente nas relações privadas, surgindo então a Lei das XII Tábuas. A lei em comento passa a fixar um certo montante – a depender da extensão do dano – que o agressor deveria pagar ao ofendido. Seria, aqui, o ponto de início da reparação indenizatória.

Enfim surgiu a Lei de Aquilia, que compreendia a noção de culpa em que, estando presente o ato lesivo e a comprovada a culpa do agressor, a vítima tinha o direito de uma reparação pecuniária.

Pois bem. Quanto ao direito brasileiro, com o advento do Código Civil de 1916, este adotou a teoria da culpa, tendo como um posicionamento majoritário a responsabilidade civil subjetiva.

Cabe citar o artigo 159 do antigo diploma, que diz que: *“aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano”*. Repisa-se que o artigo de lei prevalece no presente Código Civil, em seu artigo 186.

Aqui, portanto, o atual Código Civil ainda reconhece a teoria da culpa como fundamento da responsabilidade civil.

### 2.3. Das espécies de responsabilidade civil

A concepção de responsabilidade civil se coloca sempre atrelada à uma lesão de um direito de outrem, provocando-o certo prejuízo indenizável. Com isto, a responsabilidade civil se separa em dois fatos geradores, tal qual a responsabilidade civil contratual e a responsabilidade civil extracontratual.

#### 2.3.1. Responsabilidade civil contratual

A responsabilidade civil contratual dá-se do inadimplemento ou o cumprimento ineficaz de um negócio jurídico, seja ele bilateral ou unilateral, ocasionando em um ilícito contratual e gerando o dever de indenizar.

Segundo Flávio Tartuce:

No que concerne à classificação da responsabilidade civil, repise-se que se pode falar, inicialmente, em responsabilidade civil contratual ou negocial, situada no âmbito da inexecução obrigacional. Sendo uma regra já prevista no Direito Romano, a força obrigatória do contrato (*pacta sunt servanda*) traz a previsão pela qual as cláusulas contratuais devem ser respeitadas, sob pena de responsabilidade daquele que as descumprir por dolo ou culpa. (TARTUCE, 2019, p. 349).

O instituto mencionado mostra-se presente no artigo 389 do Código Civil, em seu capítulo de inadimplemento das obrigações, quando diz que, o devedor responde por perdas e danos se não cumprida a obrigação.

Assim, por contratual, depreende-se que o ilícito ora acarretado a outra parte decorre de uma violação de um dever que fora previamente estabelecido - consensualmente e mutuamente - entre as partes. Isto é, é necessária a preexistência do negócio jurídico entabulado entre elas, bem como a validade deste.

### 2.3.2. Responsabilidade civil extracontratual

A responsabilidade civil extracontratual, diversamente da responsabilidade contratual, não decorre de uma obrigação contratual, e sim do descumprimento de um dever legal. É quando determinado agente, seja ele capaz ou incapaz, comete ato ilícito à determinado indivíduo por ação ou omissão. Nesta hipótese, não há uma relação jurídica entre o agente e a vítima.

Desta forma, o preceito legal que fundamenta tal responsabilidade encontra-se no artigo 186 do Código Civil, que diz, *in verbis*: “*aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusiva moral, comete ato ilícito.*”

Nesse diapasão, cita Flávio Tartuce:

Paralela à responsabilidade obrigacional está a responsabilidade civil extracontratual (denominada aquiliana pelos romanos, conceito que resiste), oriunda do desrespeito ao direito alheio e às normas que regem a conduta e que decorre de uma lesão de direitos que ocorre alheia à esfera contratual, conforme os arts. 186 e 927, caput, da atual codificação. (TARTUCE, 2019, p. 349).

À luz do Código Civil, o agente causador do dano também deverá indenizar a vítima pela lesão causada, haja vista ter praticado um ato ilícito (artigo 927 do Código Civil).

O conceito de ato ilícito é apontado por diversos doutrinadores no âmbito do Direito Civil, porquanto trata-se de um conceito de suma importância para a compreensão da responsabilidade civil.

Segundo Venosa:

os atos ilícitos são os que promanam direta ou indiretamente da vontade e ocasionam efeitos jurídicos, mas contrários ao ordenamento. O ato voluntário é, portanto, o primeiro pressuposto da responsabilidade civil [...]. O ato de vontade, contudo, no campo da responsabilidade deve reverter-se de ilicitude. Melhor diremos que na ilicitude há, geralmente, uma cadeia ou sucessão de atos ilícitos, uma conduta culposa. Raramente a ilicitude ocorrerá com um único ato. O ato ilícito traduz-se em um comportamento voluntário que transgride um dever. (VENOSA, 2019, p. 476).

Ademais, insta transcrever o entendimento de Maria Helena Diniz:

o ato ilícito é o praticado culposamente em desacordo com a norma jurídica, destinada a proteger interesses alheios; é o que viola direito subjetivo individual, causando prejuízo a outrem, criando o dever de reparar tal lesão (DINIZ, 2014, p. 598).

É cediço que, na responsabilidade contratual, para que a vítima lesada seja reparada do dano, ela deve comprovar a culpa de quem concorreu para o evento danoso, seja o ato incorrido por imprudência, negligência ou imperícia. Têm-se ainda a responsabilidade baseada no risco da atividade.

Logo, a responsabilidade civil contratual pode decorrer de *culpa* (responsabilidade subjetiva) ou do *risco* (responsabilidade objetiva).

### 2.3.3. Responsabilidade civil subjetiva

A responsabilidade civil subjetiva abarca a noção de culpa, sendo que esta possui duas noções distintas: a culpa *lato sensu* (culpa em sentido amplo) e a culpa *stricto sensu* (culpa em sentido estrito).

A culpa *lato sensu* compreende tanto a culpa em sentido estrito, como dolo. O dolo dá-se com a violação de dever jurídico – dever este que pode decorrer de lei ou de um contrato -, praticada por uma ação intencionada, voluntária e consciente, por um agente que possui o dever de diligência.

Ainda, em síntese, o instituto do dolo desdobra-se em dolo direto, que ocorre quando o agente efetivamente busca o resultado danoso; o dolo necessário dá-se quando o agente visa um resultado, contudo, a maneira utilizada para alcançar este resultado, provocará outro ilícito; e o dolo eventual cumpre-se quando o agente, pese embora não almeje determinado, assume o risco para que este se produza.

Nesse passo, a culpa *stricto sensu* dá-se com a inobservância do dever de cuidado. A lesão causada pelo agente não é intencional, isto é, ele não deseja o resultado danoso, entretanto, este ocorre, por negligência, imprudência ou imperícia, conforme preceitua o

artigo 186 do Código Civil, quando diz: “*Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.*”.

A negligência é caracterizada pela omissão. É a ausência do dever de zelo, em que o agente dá causa ao resultado danoso. A imprudência configura-se por uma ação que foi executada precipitadamente. Por fim, a imperícia ocorre pela inaptidão para o exercício de determinada profissão ou atividade.

Nesse sentido, Tartuce preleciona:

[...] a responsabilidade subjetiva constitui regra geral em nosso ordenamento jurídico, baseada na teoria da culpa. Dessa forma, para que o agente indenize, para que responda civilmente, é necessária a comprovação da sua culpa genérica, que inclui o dolo (intenção de prejudicar) e a culpa em sentido restrito (imprudência, negligência ou imperícia). (TARTUCE, 2019, p. 537).

A reparação civil do dano - consequência esta da prática de um ato ilícito - deve ser comprovada pela vítima, ônus seu. Todavia, há circunstâncias em que a reparação independe da comprovação - ou a presença - de culpa. Esta é caracterizada como responsabilidade civil objetiva.

#### 2.3.4. Responsabilidade civil objetiva

A responsabilidade civil objetiva não está submetida a existência de culpa, mas tão somente a comprovação do nexo de causalidade entre o dano e a conduta danosa do agente.

Tal conceito está firmado no artigo 927, parágrafo único, do Código Civil, quando diz, *in verbis*:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (art. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. 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. (BRASIL, 2002, grifo nosso).

Assim, estará caracterizada a responsabilidade objetiva nos casos previstos em lei ou fundada na teoria do risco, isto é, quando o exercício de determinada atividade possui o risco de gerar um dano a outrem.

#### 2.4. Do nexo causal

O nexo de causalidade é um pressuposto substancial para a caracterização da responsabilidade civil. Isto porque é possível existir responsabilidade sem a comprovação de culpa, contudo, nunca sem a comprovação do nexo causal.

A relação de causalidade, isto é, o nexo causal, é o vínculo entre a conduta comissiva ou omissiva do agente e o dano causado. Desta forma, para que a responsabilidade civil objetiva seja caracterizada, além da comprovação do dano material ou imaterial, deve haver comprovação do nexo de causalidade.

Sergio Cavalieri Filho (2019, p. 64) delinea o nexo causal como *“elemento referencial entre a conduta e o resultado. É um conceito jurídico-normativo através do qual poderemos concluir quem foi o causador do dano.”*

No ordenamento jurídico brasileiro, o nexo causal é amparado pelo artigo 403 do Código Civil, quando diz que, *“ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.”*

O Código Civil adotou a chamada teoria dos danos diretos e imediatos com base do artigo supracitado, que estabelece o dever de reparação do dano nasce quando o evento danoso possui um resultado direto e imediato.

Por fim, há ainda excludentes da responsabilidade que rompem o nexo de causalidade, tais quais: a culpa da vítima, caso fortuito e a força maior (artigo 393 do Código Civil), excludentes estas que serão melhor descritas no próximo capítulo.

### **3. A responsabilidade civil do Estado no transporte de passageiros**

Com a urbanização, a população passou a utilizar o transporte público com maior regularidade, implicando em contornos fáticos que podem ensejar a reparação civil. No presente capítulo, será abordada a concepção de serviço público, bem como a delegação deste serviço público pela modalidade de concessão. Na sequência, será explanado acerca do conceito de contrato de transporte e, conseqüentemente, da aplicação da responsabilidade civil nesta modalidade de contrato, as suas excludentes e as formas de reparação do dano quando presente.

#### **3.1. Noções gerais do serviço público**

Entende-se por serviço público aquele serviço prestado à coletividade, fornecido pelo Estado ou por seus delegados, conforme artigo 175 da Constituição Federal, quando diz, *in verbis*: “*Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos*”.

Preleciona o Celso Antônio Bandeira de Mello:

Serviço público é toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, mas fruível singularmente pelos administrados, em que o Estado assume como pertinente a seus deveres e presta por si mesmo ou por quem lhe faça as vezes, sob um regime de Direito Público – portanto, consagrador de prerrogativas de supremacia e de restrições especiais – instituído pelo Estado em favor dos interesses que houver definido como próprios no sistema normativo. (MELLO, 2010, p. 671).

Nesta seara, o serviço público desdobra-se em serviços delegáveis e indelegáveis. Os serviços públicos delegáveis são aqueles em que o Estado, pode conceder à terceiros a execução dos serviços, como, por exemplo, os serviços de transporte de coletivo.

Os indelegáveis são atividades inerentes ao Estado e, por isto, só podem ser prestados pela administração pública, exemplo: serviços de defesa nacional e segurança interna.

Ainda, em relação às formas de prestação de serviço público, estas podem se dar de três aspectos, sendo eles: o serviço centralizado, o serviço descentralizado e o serviço desconcentrado.

O serviço centralizado trata-se de um serviço que é prestado unicamente pela Administração Direta (União, Estados, Distrito Federal e Municípios), sem delegação de competência. Já o serviço descentralizado, o Estado concede à terceiros, não sendo estes parte da administração direta, a execução ou a titularidade de determinado serviço público. Esta pode ocorrer por delegação, isto é, por meio de contrato ou por concessão e permissão, ou pode ocorrer por outorga, quando há a criação de um ente de direito público que, através de uma lei, a institui. Por fim, têm-se que o serviço desconcentrado é aquele que está sob responsabilidade do Poder Público, contudo, há uma distribuição interna dos serviços, dentro da própria administração direta, visando uma maior efetividade em sua execução.

Assim sendo, as atividades estipuladas como serviço público devem ser estabelecidas visando atender as necessidades do coletivo e, por isto, regulamentadas pelo Estado, sendo o interesse e a atividade privada antagônica à tais atividades. Tal regulamentação tem como prevalência o interesse público, bem como visa lograr maior eficiência na prestação das atividades estatais.

### 3.2. Das concessionárias de serviços públicos

As concessionárias de serviços públicos encontram-se estabelecidas nas formas de prestação de serviços públicos, mais especificamente em serviços descentralizados por meio de delegação, conforme visto anteriormente.

O art. 2ª, inciso II da Lei nº. 8.987/95 (Lei de Concessões) traz o conceito de concessão de serviço público:

É a delegação da prestação de um serviço público, feita pelo poder concedente (União, Estados, Distrito Federal ou Município), mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas, que demonstre capacidade para o seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado. (BRASIL, 1995).

Elucida Celso Antônio Bandeira de Melo sobre a concessão de serviços públicos:

[...] é o instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço. (MELLO, 2010, p. 701).

Assim, entende-se que concessão ocorre mediante contrato firmado entre um ente particular e a Administração Pública, na qual o Estado transfere ao delegado a execução de determinado serviço público.

### 3.3. Do contrato de transporte de passageiros

O contrato de transporte tem início em uma era em que os povos buscavam ampliar suas relações, seja por fins comerciais, políticos ou para ampliação de suas áreas de influências, sem que existisse qualquer regulamento para tal. Em um primeiro momento, o transporte marítimo ocupava um lugar de suma importância para as atividades comerciais no Brasil e no mundo. Tão só no ano de 1850, com o antigo Código Comercial, é que o conceito de transporte de coisas foi regulamento no país e, posteriormente, o transporte ferroviário e o transporte aéreo, considerando o avanço do progresso econômico.

Todavia, somente quando o Código Civil de 2002 entrou em vigor, é que o transporte de passageiros veio a ser normatizado.

Cumprido conceituado como contrato de transporte aquele que, mediante retribuição, alguém se obriga a transporte, de um lugar para outro, pessoas ou coisas (artigo 730 do Código Civil).

De prontidão, o contrato de transporte, deve ocorrer mediante retribuição para quem transporta, concluindo-se assim que não se trata de um transporte gratuito. Ademais, cabe clarificar que este não imperiosamente deve ocorrer mediante remuneração. Nos termos do artigo 736, parágrafo único do Código Civil, o transportador pode auferir tão só vantagens indiretas, ao invés de obter uma remuneração para tal. Assim, este não será considerado transporte gratuito e ainda se enquadrará nas normas do contrato de transporte regido pelo Código Civil.

Quanto à natureza jurídica do contrato de transporte, este é bilateral, oneroso, comutativo, informal, consensual e de adesão. Bilateral por acarretar uma obrigação para as partes: o transportador deve percorrer o itinerário estipulado e, o passageiro deve realizar o pagamento para isto, sendo, portanto, oneroso. Comutativo pois as partes tem conhecimento das suas respectivas obrigações. Informal, pois pode ser formalizado verbalmente, dispensando formalidades. Consensual por se dar mediante acordo entre as partes. E, por fim, de adesão, visto as cláusulas não podem ser alteradas pela parte contratante, são simplesmente aderidas.

#### 3.4. Da extensão da responsabilidade civil do Estado frente ao transporte de passageiros

Isto posto, cabe a discussão a respeito do transporte de pessoas. São partes nesta espécie de contrato o passageiro e transportador, sendo responsabilidade do transportador de trasladar o passageiro ao destino pretendido.

Diante da responsabilidade do transportador, pode-se afirmar que a uma característica de suma relevância é a cláusula de incolumidade. Esta cláusula dita que, no contrato de transporte de pessoas, este deve assegurar a incolumidade do viajante. Por esta razão, o transportador não só possui a obrigação de meio, como possui a obrigação do resultado no transporte.

Desta forma, se o transportador não cumprir com a obrigação que lhe foi incumbida, o Código Civil prevê a responsabilização pelos danos causados às pessoas transportadas, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade (artigo 734 do Código Civil).



Assim, admite-se afirmar aqui que o legislador imputou a responsabilidade civil objetiva ao transportador. Isto porque ele responde por danos causados ao passageiro independentemente de nexos causal, culpa ou dolo. Se houver um dano, há indenização.

### 3.5. Das correntes doutrinárias

Como abordado previamente, a responsabilidade civil ampara-se em dois entendimentos: a responsabilidade civil subjetiva e objetiva.

O primeiro, o dever de indenizar pende da comprovação de uma conduta culposa ou dolosa, do dano e do nexo de causalidade entre o ato danoso e o dano. O segundo, o dever de indenizar não depende da comprovação de um ato culposo ou doloso, tão somente a comprovação do nexo de causalidade.

#### 3.5.1. Teoria Subjetivista

O Brasil adotou a teoria da responsabilidade civil subjetiva no Código Civil de 1916. Outrora, este instituto bastava para solucionar os casos que abarcavam a responsabilidade civil. Todavia, com o avanço das relações humanas e suas complexidades, o legislador constatou que tal instituto era falho.

Com o progresso das relações de trabalho pós revolução industrial, bem como o avanço dos meios de transporte e seus desdobramentos, como, por exemplos, os acidentes de trabalho, houve uma maior dificuldade para aqueles indivíduos que sofriam um dano, obter a sua justa indenização, visto que a comprovação do elemento subjetivo, isto é, a caracterização da culpa do agente, era infactível.

Por esta razão, surgiu a teoria da responsabilidade civil objetiva.

Sobre o tema, Rui Stoco preleciona:

A necessidade de maior proteção a vítima fez nascer a culpa presumida, de sorte a inverter o ônus da prova e solucionar a grande dificuldade daquele que sofreu um dano demonstrar a culpa do responsável pela ação ou omissão. O próximo passo foi desconsiderar a culpa como elemento indispensável, nos casos expressos em lei, surgindo a responsabilidade objetiva, quando então não se indaga se o ato é culpável. (STOCO, 2007, p. 157).

Entretanto, a teoria subjetivista não restou inutilizada. Pela lei, a responsabilidade subjetiva é aplicada como regra, devendo ser caracterizada o elemento da culpa. A aplicação da responsabilidade civil objetiva se dá tão somente em casos excepcionais previstos em lei.

Deste modo, além da análise do caso concreto e da lei, cabe a apreciação das decisões dos Tribunais sobre a matéria.

### 3.5.2. Teoria Objetivista

O Código Civil de 2002 trouxe a noção de responsabilidade objetiva, diferentemente do Código Civil de 1916 que era notadamente subjetivista. Como aludido, a teoria em questão dispensa a comprovação do elemento subjetivo culpa e ampara-se na teoria do risco administrativo.

É que, julga-se que as atividades exercidas pelo Poder Público, em razão de sua indispensabilidade e seu amplo alcance perante a sociedade, podem ser iminentes causadores de riscos. Por esta razão, cabe a Administração a responsabilização objetiva por eventuais eventos danosos. Este entendimento trata-se da teoria do risco administrativo.

Inicialmente, cabe esclarecer que a teoria objetiva, ou teoria do risco, abarca duas espécies: a teoria do risco integral e a teoria do risco administrativo.

A teoria do risco integral compreende que o Estado deve se responsabilizar por qualquer fato culposo ou danoso, não admitindo as excludentes de responsabilidade (culpa exclusiva da vítima, caso fortuito ou força maior). Insta ressaltar que tal teoria não é admitida na lei brasileira.

Já a teoria do risco administrativo foi acolhida pela Carta Magna, em que há o entendimento que o Estado deverá ser responsabilizado quando causar danos a terceiros, independentemente da comprovação da culpa (artigo 927, parágrafo único do Código Civil).

Nesse diapasão, a Constituição Federal adotou a teoria objetivista tanto para a Administração Direta como a Administração Indireta. Isto porque, não obstante a prestação de serviço público possa se dar por pessoas jurídicas de Direito Privado, a atividade de transporte de passageiros são atividades particularmente estatais:

Art. 37 - § 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa. (BRASIL, 1988).

Sobre tal aspecto, é de todo oportuno trazer à baila o entendimento de Hely Lopes Meirelles:

[...] não é justo nem jurídico que a só transferência da execução de uma obra ou de um serviço originariamente público a particular descaracterize sua intrínseca natureza estatal e libere o executor privado das responsabilidades que teria o Poder Público se o executasse diretamente, criando maiores ônus de prova ao lesado. (MEIRELLES, 2016, p. 535).

Isto posto, averiguada a existência do dano e o nexo de causalidade entre a conduta e o resultado danoso, resta assim constituída a responsabilidade do Poder Público, seguido com o dever de indenizar a vítima.

### 3.6. Do dano

O dano constitui-se como um pressuposto primordial para a caracterização da responsabilidade civil. Este caracteriza-se como toda lesão ou prejuízo causado a outrem e que fere um bem jurídico protegido. Sem o dano, não há reparação civil.

Nas palavras de Cavalieri Filho:

Não haveria que se falar em indenização, nem em ressarcimento, se não fosse o dano. Pode haver responsabilidade sem culpa, mas não pode haver responsabilidade sem dano. O dever de reparar só ocorre quando alguém pratica ato ilícito e causa dano a outrem. Em outras palavras, a obrigação de indenizar pressupõe o dano e sem ele não há indenização devida. Não basta o risco de dano, não basta a conduta ilícita. Sem uma consequência concreta, lesiva ao patrimônio econômico ou moral, não se impõe o dever de reparar. (CAVALIERI, 2015, p. 101).

Desta forma, depreende-se que o dano vem a causar um prejuízo de ordem patrimonial (dano material) ou extrapatrimonial (dano moral).

#### 3.6.1. Dano material

Entende-se por dano material, toda a lesão que causa um prejuízo financeiro a outrem e reduz seu patrimônio. Segundo Flávio Tartuce (2019, p. 427), tal prejuízo alcança o patrimônio corpóreo, tanto de uma pessoa natural, quanto de uma pessoa jurídica, tal como o prejuízo deve ser efetivamente comprovado, pois não cabe a reparação por dano moral hipotético.

Inicialmente, patrimônio pode ser definido como a reunião de bens com valor econômico, pertencentes à uma pessoa física ou jurídica. Assim, o dano material nada mais é do que a perda de determinada fração deste patrimônio.

Nesse passo, o dano patrimonial pode ser especificado como danos emergentes ou lucros cessantes, conforme artigo 402 do Código Civil: *“salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar”*.

O lucro cessante está explicitado no artigo mencionado quando diz “*além do que ele efetivamente perdeu*”, e traduz-se naquilo que determinado indivíduo deixou, razoavelmente, de auferir em razão direta do evento danoso. É a frustração de expectativa de um lucro, que teria sido ganho caso o evento danoso não tivesse ocorrido, como por exemplo, um provento ou uma remuneração.

O artigo 950 do Código Civil diz ainda que, se o dano resultar defeito pelo qual a vítima não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou se lhe diminuía a capacidade de trabalho, caberá, além da indenização, lucros cessantes até ao fim da convalescença. Desta forma, como efeito do ato ilícito, a vítima que sofrer sequelas físicas que acarrete a incapacidade laborativa e, conseqüentemente a redução de seus proventos, pode reclamar pelos lucros cessantes.

Expõe o artigo 403 do mesmo diploma que, “*ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual*”. Conforme preleciona Flávio Tartuce (2019, p. 427), portanto, a reparação do dano não caberá em situações hipotéticas ou eventuais.

No que toca aos danos emergentes, este é nada mais o que a vítima efetivamente perdeu em razão do evento danoso, isto é, tudo aquilo que acarretou uma redução no patrimônio do ofendido em razão do acontecimento. É um prejuízo mensurável e concreto, sendo que a sua reparação visa trazer para o ofendido o cenário que antes se encontrara, recompondo-o seu patrimônio.

Por todo exposto, um fator relevante para obter a indenização material é a prova. A prova constitui-se como um elemento imprescindível para o devido processo legal, ao princípio contraditório e ampla defesa conferido a ambas as partes, isto é, o ofendido e o ofensor, bem como na formação do convencimento do juízo julgador da causa.

A respeito disso, o Código de Processo Civil, em seu artigo 373, incisos I e II, deu azo a este direito, dispondo sobre a incumbência das partes no ônus probatório. Diz o artigo que o ônus da prova incumbe ao autor, quanto ao fato constitutivo de seu direito e, a réu, quanto à existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor.

Assim sendo, a indenização a título de danos materiais postulado pelo ofendido deve ser comprovada por ele. Ainda nesta seara, existem eventos que independem de comprovação pelas partes, quais sejam: os fatos notórios, os fatos afirmados por uma parte e confessados pela parte contrária, os fatos admitidos no processo como incontroversos e os fatos em cujo

favor militar presunção legal de existência ou de veracidade (artigo 374, incisos I, II, III e IV do Novo Código de Processo Civil).

Pese embora a regra geral do ônus probatório esteja estabelecida no artigo ora mencionado, há a possibilidade de alterar esta onerosidade com a inversão do ônus da prova, conforme § 1º e § 2º do artigo 373, do Novo Código de Processo Civil, quando diz, *in verbis*:

§ 1º Nos casos previstos em lei ou diante de peculiaridades da causa relacionadas à impossibilidade ou à excessiva dificuldade de cumprir o encargo nos termos do caput ou à maior facilidade de obtenção da prova do fato contrário, poderá o juiz atribuir o ônus da prova de modo diverso, desde que o faça por decisão fundamentada, caso em que deverá dar à parte a oportunidade de se desincumbir do ônus que lhe foi atribuído.

§ 2º A decisão prevista no § 1º deste artigo não pode gerar situação em que a desincumbência do encargo pela parte seja impossível ou excessivamente difícil. (BRASIL, 2015).

Deste modo, poderá ocorrer a inversão do ônus da prova por imposição legal ou, ainda, por convenção das partes, salvo se recair sobre direito indisponível da parte ou tornar excessivamente difícil a uma parte o exercício do direito (artigo 373, § 3º e § 4º do Novo Código de Processo Civil).

Por tudo, a inversão do ônus da prova, quando cabível, oportuniza aos litigantes um equilíbrio das circunstâncias do caso, o que potencializa um melhor e fidedigno julgamento dos fatos narrados pelas partes.

### 3.6.2. Dano moral

Além do dano material, o ofendido também faz jus a reparação por danos morais. O dano moral, diferentemente do dano material que visa ressarcir patrimonialmente, tem como intenção atenuar o sofrimento da vítima e recompensá-la pela angústia sofrida em decorrência do evento danoso.

Este instituto tornou-se pacífico com a promulgação da Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º, incisos V e X, que exprime que o dano moral consiste na violação dos direitos personalíssimos, tais quais a intimidade, a vida privada, a honra e imagem, cabendo a indenização por dano material, moral ou à imagem.

Ademais, o Código Civil, em seu artigo 186, manifestamente ampara a possibilidade de reparação por dano moral, pois enquadra no termo ato ilícito aquele que violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral.

A reparação moral promovida pelo ofensor pretende remediar o sentimento de angústia do ofendido, a fim de restaurar a harmonia da vida em sociedade. Preconiza Sérgio Cavalieri (2019, p. 125) que, pese embora o dano moral, em regra, não seja presumido, há casos que não cabe exigir da vítima a prova do dano sofrido e, por isto, a concessão da reparação por si só se justifica. É o que a doutrina e jurisprudência denomina como dano moral *in re ipsa* (dano moral presumido).

Sabe-se que, em regra, quando o ofendido move uma ação indenizatória moral contra determinado indivíduo, incumbe ao autor o ônus de provar os elementos caracterizadores do dano moral indenizáveis, são eles: fato gerador do dano (subjeto) e o sofrimento que decorreu do evento danoso (nexo de causalidade).

Entretanto, há situações em que a dor do ofendido é presumida e independe da demonstração da dor que este evento gerou, este é o dano moral presumido (*in re ipsa*). O dano moral *in re ipsa* dispensa a prova do dano pois decorre do próprio ato ilícito, bastando a demonstração situação fática que gerou a lesão. Há reparação do dano tão somente com a evidência do fato gerador, sendo o sofrimento presumido e intrinsecamente indenizável.

Ressalta-se brevemente que a reparação do dano não precisa dar-se tão só em pecúnia. Conforme enunciado nº 589 da VII Jornada de Direito Civil, “*a compensação pecuniária não é o único modo de reparar o dano extrapatrimonial, sendo admitida a reparação in natura, na forma de retração pública ou outro meio*”. Contudo, ainda que o ofensor realize a retratação, a vítima poderá ingressar com ação indenizatória, cumulando as duas formas de reparação.

No que tange à fixação da indenização, dispõe o art. 944 do Código Civil que “*a indenização mede-se pela extensão do dano*”. Com isso, a lei não quantifica um valor fixo indenizatório, tudo dependerá do caso concreto.

É pacífico que, para o arbitramento do *quantum debeatur*, o magistrado deve observar o caráter bifásico da mensuração do dano: o ressarcitório e o punitivo. O valor da indenização deve confortar o sofrimento e angústia do lesado, bem como punir o ofensor para que a prática seja coibida.

No tocante ao caráter ressarcitório, esta deve dar-se de modo proporcional, dando ao lesado um lenitivo para a lesão suportada. Nesta perspectiva, o critério para arbitragem de valor indenizatório não pode ser de valor elevado, pois geraria um enriquecimento sem causa, indo em direção oposta a verdadeira função de reparação da indenização moral.

Da mesma forma que não cabe o arbitramento de uma indenização irrisória, a fim de desestimular a prática danosa por parte do ofensor. Assim sendo, o magistrado deve observar

o caráter reparatório e punitivo da indenização, bem como aplicar um *quantum debeatur* a luz da proporcionalidade e da razoabilidade de acordo com o caso concreto.

### 3.7. Excludentes da responsabilidade civil do Estado

Conforme exposto, a responsabilidade do transportador é objetiva e independe da comprovação de culpa, sendo o dano indenizável. Todavia, o nexo de causalidade entre a conduta comissiva ou omissiva e o dano podem ser rompidas por hipóteses previstas em lei, tais quais: caso fortuito e força maior, fato de terceiro e fato exclusivo da vítima.

#### 3.7.1. Caso fortuito e força maior

Dispõe o artigo 393, parágrafo único do Código Civil sobre o caso fortuito e força maior, quando diz, *in verbis*:

Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir. (BRASIL, 2002).

Caracteriza-se como fortuito interno todo o evento imprevisível, porém intrínseco a atividade exercida pelo agente, uma vez que o evento danoso guarda relação com o risco desta atividade. Neste caso não há a exclusão da responsabilidade de indenizar, em razão da teoria do risco administrativo. Este difere-se do fortuito externo, que é todo o fato imprevisível, inevitável e alheio à atividade, que impossibilita o cumprimento de uma determinada obrigação e afasta a responsabilidade objetiva do transportador.

Nessa seara, assenta o Enunciado 334 da V Jornada de Direito Civil<sup>1</sup> que “*o caso fortuito e a força maior somente serão considerados como excludentes da responsabilidade civil quando o fato gerador do dano não for conexo à atividade desenvolvida*”. Portanto, a aplicabilidade desses institutos, a aferição da responsabilidade e o consequente dever de indenizar devem ser analisados conforme o caso concreto.

#### 3.7.2. Fato de terceiro

---

<sup>1</sup> FEDERAL, Conselho de Justiça. V Jornada de Direito Civil. Disponível em <<https://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/357>> Acesso em: 02/06/2020.

O fato de terceiro é aquele evento praticado por um indivíduo alheio à relação contratual. Ressalte-se ainda que o fato deve ser imprevisível e inevitável pois, do contrário, a responsabilidade não será afastada, ainda que um terceiro tenha dado causa.

Essa excludente está presente também no artigo 14, *caput* e § 3º, incisos I e II do Código de Defesa do Consumidor, em que diz que o fornecedor de serviços responde pelos danos causados se relacionado com a prestação de serviços, bem como prevê a excludente de responsabilidade por culpa de terceiro. Veja:

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

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

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

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de **terceiro**. (BRASIL, 1990, grifo nosso).

No cenário de acidente com passageiro, cabe trazer à baila o entendimento do Supremo Tribunal Federal, firmado na Súmula 187 que prevê que “*a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva*”.

Tendo a vista o disposto na cláusula de incolumidade em que o transportador assume a responsabilidade de conduzir o passageiro incólume ao destino, não cabe sua exoneração da responsabilidade de indenizar. Posteriormente, o transportador pode ser ressarcido do prejuízo provocado pelo agente causador do evento danoso ao mover uma ação de regresso contra este terceiro.

### 3.7.3. Culpa exclusiva da vítima

Aqui a vítima é a causadora do evento danoso. A vítima pode concorrer inteiramente para a ocorrência do dano, sendo, neste caso, o agente administrativo isento da responsabilidade civil, haja vista que configura uma excludente do nexo causal. Caso a vítima concorra parcialmente para o evento danoso, sua responsabilidade será atenuada.

No cenário de transporte de passageiro, este deve atentar-se às normas dispostas pelo transportador, de modo que, se houver a culpa incidir sobre a vítima, esta terá sua indenização reduzida, nos termos do artigo 738 do Código Civil:



Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano. (BRASIL, 2002).

Isto posto, comprovada a culpa exclusiva da vítima, será afastada a relação de causalidade entre a conduta do agente e o dano e, portanto, não há que se falar em dano indenizável.

#### **4. Assédio sexual nos transportes públicos**

A palavra assédio, em sua etimologia, é oriunda da palavra em latim “*obsidium*”, que significa cerco e “*obsidere*”, de cercar, colocar-se a frente de uma pessoa. Pode-se definir como assédio, todo o ato que importunador e insistente em relação a outro indivíduo.<sup>2</sup> O assédio sexual manifesta-se pelo constrangimento com teor sexual, inconveniente e sem o consentimento daquele que é assediado.

Nas palavras de José Wilson Ferreira Sobrinho (1996, p. 62, apud, TERRUEL, 2010):

[...] assédio sexual é o comportamento consistente na explicitação de intenção sexual que não encontra receptividade concreta da outra parte, comportamento esse reiterado após a negativa [...] por óbvio, é materializado em um comportamento comissivo do assediador, pelo que não se há de se pensar em assédio por omissão sob pena de a lógica ser agredida. [...] decisivo para o conceito de assédio sexual é o comportamento subsequente à não aceitação da proposta de índole sexual. [...] se a outra parte não se mostra inclinada a aceitar essa proposta e mesmo assim continua sendo abordada na mesma direção, nesse momento surge a figura do assédio sexual [...]. E isto é assim porque nesse momento haverá uma agressão à esfera de liberdade do assediado que, naturalmente, não é obrigado a copular com quem não deseja.<sup>3</sup>

O assédio nos espaços públicos, especificamente dos transportes públicos, tornou-se uma situação corriqueira para a grande parte das mulheres. O ambiente fechado e a super

---

<sup>2</sup> ASSÉDIO. In: DICIO, Dicionário Online de Português. Porto: 7Graus, 2020. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/assedio/>. Acesso em: 04/06/2020.

<sup>3</sup> SOBRINHO, apud TERRUEL, et al. Assédio sexual laboral e suas implicações. In: Seminário de Saúde do Trabalhadores de Franca, 2010. Disponível em <[http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=MSC000000112010000100005&lng=es&nrm=van.](http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=MSC000000112010000100005&lng=es&nrm=van.)> Acesso em: 04/06/2020.

lotação nos vagões de metrô, por exemplo, expõe as mulheres em situações mais vulneráveis, haja vista que contribui com o contato corporal indesejado com desconhecidos.

O assédio sexual no transporte pode ocorrer de diversas formas, tais quais: constrangimentos verbais com sentidos sexuais, toques reprovados pela vítima, gestos obscenos e demais importunações que intimidem a mulher. Este tipo de violência pode acarretar diversos impactos para a pessoa assediada, como abalos psicológicos, sentimento de culpa ou de vergonha, perda da autoestima, introspecção e medo de frequentar espaços públicos.

Pese embora a vítima de assédio sexual pode ser tanto mulher como homem, é notório que as mulheres são em sua maioria as sofredoras desse tipo de violência. A violência com base no gênero feminino está enraizada em nossa sociedade por séculos, fortalecida por uma estrutura social que subjuga a mulher.

Com a globalização e o avanço dos meios de locomoção, cabe dizer que o transporte público consiste em um ambiente propício para tais práticas, delimitando o direito de mobilidade da mulher, tendo em vista seu constante receio de vivenciar esta situação aborrecedora.

#### 4.1 Análise quantitativa das ocorrências registradas perante o transporte metroviário da capital de São Paulo

Neste capítulo, será abordado os dados fornecidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, no tocante aos registros de casos de assédio denunciados nos canais de comunicação e relacionamento (“SMS-Denúncia” e “Metrô Conecta”) da Companhia.<sup>4</sup>

Inicialmente, cabe esclarecer que o “Metrô Conecta” é um aplicativo para celular que facilita que os usuários interajam com os funcionários do metrô, a fim de comunicarem quaisquer irregularidades, como, no caso, assédio sexual nas estações e trem<sup>5</sup>. Similarmente, o SMS-Denúncia visa facilitar a comunicação entre os passageiros e a Companhia, em que o permite que o usuário denuncie a ocorrência diretamente à Central de Monitoramento da Segurança por meio de mensagem enviada por telefone celular (SMS).<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> SIC.SP, Governo do Estado de São Paulo. Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ. Protocolo: 791802010843. Data: 27/05/2020.

<sup>5</sup> Governo do Estado de São Paulo. **App Metrô Conecta agiliza comunicação de ocorrências**. São Paulo, 2017. Disponível em <<http://www.metro.sp.gov.br/noticias/12-06-2017-app-metro-conecta-agiliza-comunicacao-de-ocorrencias.fss>> Acesso em 16/06/2020.

<sup>6</sup> Metrô | Companhia do Metropolitano de São Paulo. **Metrô e CPTM possuem canal de denúncia por SMS**. São Paulo, 2017. Disponível em <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/servicos/metro-e-cptm-possuem-canal-de-denuncia-por-sms/>> Acesso em 16/06/2020.

Pois bem. Pela análise dos dados fornecidos, verificou-se que Metrô de São Paulo recebeu o total de 310 (trezentas e dez) denúncias no ano de 2017, sendo 242 (duzentas e quarenta e duas) denúncias pelo o canal de relacionamento SMS-Denúncia e, 68 (sessenta e oito) denúncias pelo canal “Metrô Conecta”, este disponível para os passageiros desde junho de 2017.

No que se refere ao ano de 2018, apurou-se que o número de denúncias pelo canal SMS-Denúncia diminuiu em 48% (quarenta e oito) por cento em relação ao ano anterior. Em relação ao canal Metrô Conecta, a Companhia do Metropolitano de São Paulo teve um aumento de aproximadamente 48,5% (quarenta e oito vírgula cinco por cento) de registros de denúncia, totalizando 227 (duzentos e vinte e sete denúncias) registros ano de 2018.

Em relação ao ano de 2019, o número de registro de denúncias de assédio totalizou em 208 (duzentos e oito) casos, sendo 89 (oitenta e nove) pelo canal SMS-Denúncia e 119 (cento e dezenove) pelo canal “Metrô Conecta”.

Total de denúncias 2017													
Canal de relacionamento	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	total
SMS-Denúncia	18	23	9	40	12	14	27	28	30	16	14	11	242
Metrô Conecta						13	12	10	10	10	5	8	68
<b>total</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>40</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>40</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>310</b>
Total de denúncias 2018													
Canal de relacionamento	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	total
SMS-Denúncia	7	10	30	10	13	10	10	4	6	5	5	16	126
Metrô Conecta	10	6	10	13	10	8	9	13	7	10	4	1	101
<b>total</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>40</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>227</b>
Total de denúncias 2019													
Canal de relacionamento	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	total
SMS-Denúncia	9	7	5	14	1	2	4	9	12	11	9	6	<b>89</b>
Metrô Conecta	10	10	10	8	10	8	7	7	13	11	11	14	<b>119</b>
<b>total</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>208</b>

Fonte: Diretoria de Operações - Metrô-SP.

Notas:

1. Na tabela acima, constam os dados de denúncias de passageiros sobre abuso sexual. Uma ocorrência pode ser denunciada por mais de um passageiro e por meio de canais de contato diversos.

2. O aplicativo Metrô Conecta está disponível aos passageiros desde junho/2017.

Desta forma, os resultados demonstraram que os usuários utilizaram em maior quantidade o aplicativo Metrô Conecta para registro de denúncias de assédio sexual em relação aos anos anterior. Observa-se ainda que o número de denúncia pelo canal de SMS-Denúncia reduziu em aproximadamente 29,4% (vinte e nove vírgula quatro por cento) em relação ao ano de 2018.

Por fim, constatou-se que no último ano (2019), o Metrô de São Paulo teve uma queda positiva de aproximadamente 8,4% (oito vírgula quatro por cento) no registro total de denúncias em relação ao ano anterior.

#### 4.2. Visão jurisprudencial

No presente capítulo, será apontado o entendimento jurisprudencial dos Tribunais de Justiça e Tribunais Superiores, com base na análise de julgados proferidos no Estado de São Paulo, que versem sobre a responsabilidade civil por assédio sexual nos transportes públicos.

##### 4.2.1. Tribunais de Justiça

Inicialmente, se faz oportuno indicar que, conforme análise dos julgados colacionados, a caracterização de responsabilidade objetiva para as concessionárias de transporte público não é matéria pacífica. Vejamos.

Trata-se da apelação cível nº 1128457-39.2014.8.26.0100, julgada pela 15ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Vicentini Barroso:

INDENIZAÇÃO Transporte de pessoas - Assédio sexual a passageira que viajava na composição - Responsabilidade da transportadora - Cláusula de incolumidade ínsita ao contrato (art. 734, *caput*, do Código Civil) - Ocorrência de fortuito interno, que não constitui excludente de responsabilidade, porquanto inerente à própria atividade empresarial - Dano moral evidente - Indenização majorada, de acordo com os princípios que regem a matéria (razoabilidade e proporcionalidade) - Juros de mora incidentes da citação - Verba honorária bem fixada - Recurso da autora parcialmente provido, desprovido o da ré. (TJSP, 2014).<sup>7</sup>

A parte autora moveu ação indenizatória em face da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM em razão de assédio sexual nas dependências da ré. Alega a concessionária que se trata de fortuito externo por fato de terceiro e, portanto, inexistente falha na prestação de serviço.

No caso em comento, o relator reconheceu a responsabilidade da empresa ré, haja vista não observância da cláusula de incolumidade, bem como o dever de vigilância. Ressalta ainda que o assédio no transporte não se enquadra em situação extraordinária, porquanto inerente ao risco da atividade. Assim sendo, enquadrando o caso como fortuito interno, não

---

<sup>7</sup> TJ-SP – APL: 1128457-39.2014.8.26.0100, Relator: Vicentini Barroso, Data de Julgamento: 30/08/2016, 15ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 02/09/2016.

afastando a responsabilidade da concessionária e condenando-a a pagar indenização a título de dano moral.

Oportuno trazer à baila outros julgados que ratificam o mesmo entendimento:

RESPONSABILIDADE CIVIL - TRANSPORTE DE PASSAGEIROS  
DANO MORAL - Pretensão da ré de que seja reformada sentença que julgou procedente pedido de indenização por dano moral - Descabimento - Autora que sofreu abuso sexual em vagão da empresa ré - Hipótese em que ficou comprovado o defeito na prestação dos serviços oferecidos pela ré - Transportadora que, em razão do contrato de transporte, está obrigada a conduzir a passageira incólume do ponto inicial até o seu destino, sendo certo que a responsabilidade só poderia ser afastada em hipóteses específicas de excludentes, as quais não estão presentes no presente caso - Responsabilidade objetiva fundada no artigo 14, do Código de Defesa do Consumidor - Inquestionável o dano moral suportado pela autora, principalmente diante da grave afronta à sua liberdade sexual e à sua dignidade como pessoa humana - RECURSO DA RÉ DESPROVIDO. (TJSP, 2017)<sup>8</sup>

RECURSO – Apelação – Contrato de Transporte Coletivo de Passageiros – Responsabilidade Civil – “Ação de indenização por danos morais” – Insurgência contra a r. sentença que julgou improcedente a demanda – Admissibilidade – Aplicação das regras do CDC – Hipótese em que restou incontroverso que a apelante sofreu assédio sexual no interior de vagão de trem da transportadora apelada – Inaplicabilidade da excludente de responsabilidade prevista no artigo 14, § 3º, inciso II, do CDC – Fato que configura fortuito interno – Responsabilidade objetiva da transportadora configurada – Inteligência do artigo 734 do Código Civil e artigo 14 do CDC – Dano moral “in re ipsa” caracterizado – “Quantum” indenizatório fixado em R\$ 15.000,00 (quinze mil reais), em harmonia com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade para o caso concreto – Sentença reformada – Ação julgada procedente – Inversão do ônus sucumbencial – Prequestionamento – Recurso provido. (TJSP, 2020)<sup>9</sup>

Em ambos os julgados acima colacionados, as empresas de transporte alegam fato de terceiro alheio a atividade e, portanto, não caberia a responsabilização pelo assédio. Entretanto, as Cortes aplicaram a responsabilidade objetiva porquanto comprovado o dano, a conduta e o nexo de causalidade.

Ocorre que a questão não está pacificada no Tribunal de Justiça de São Paulo. Conforme apelação nº 1000911-71.2019.8.26.0020, julgada pela 14ª Câmara de Direito Privado pelo relator Melo Colombi o assédio sexual sofrido pela parte se enquadra como na excludente de responsabilidade por fortuito externo.

---

<sup>8</sup> TJSP, Apelação Cível nº 1090601-41.2014.8.26.0100, Relator: Ana de Lourdes Coutinho Silva da Fonseca, Data de Julgamento: 08/02/2017, 13ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 01/03/2017.

<sup>9</sup> TJSP, Apelação Cível nº 1077233-23.2018.8.26.0100, Relator: Roque Antonio Mesquita de Oliveira, Data de Julgamento: 18/02/2020, 18ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 01/04/2020.

DANO MORAL. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. TRANSPORTE PÚBLICO. ÔNIBUS. ASSÉDIO SEXUAL. FORTUITO EXTERNO. NEXO CAUSAL. 1. Não incorre em cerceamento de defesa o julgamento imediato da lide que prescinde da realização de provas, diante dos fatos narrados pela autora, tidos todos como verdadeiros. Cerceamento de defesa não caracterizado. 2. Inexiste nexo causal entre o dano informado nos autos e os serviços prestados pela ré. 3. Configura fortuito externo o assédio sexual praticado no interior do coletivo, consubstanciado em passar a mão na perna de passageira. Fato que não tem conexão com o serviço prestado pelos réus, mormente porque houve atitude efetiva para interromper a conduta e impedir evasão do criminoso do local. 4. Dever de reparar não configurado. 5. Recurso não provido. (TJSP, 2019)<sup>10</sup>

Nas palavras do relator Melo Colombi (TJSP, 2019), “*devem os réus prezar pela segurança de seus passageiros. Ocorre que não é possível impedir que os passageiros falem ou se movimentem no interior do ônibus. E é impossível vigilância integral de cada passageiro.*”

A corroborar com o entendimento acima, enfatiza-se o seguinte acórdão:

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS. Cerceamento de defesa. Inocorrência, uma vez que os elementos dos autos eram suficientes para esclarecimento das questões discutidas, sem necessidade de abertura de prova oral. Assédio praticado no interior do coletivo. Inevitabilidade do fato dentro de condições normais de transporte. Caso fortuito. Inexigibilidade de conduta diversa. Reconhecimento. Ausência da presunção de culpa da transportadora. Ação improcedente. Recurso não provido, com majoração da verba honorária. (TJSP, 2017).<sup>11</sup>

Inferre-se do entendimento do voto condutor, proferido pelo relator Luis Carlos de Barros, que o assédio sexual no metrô é um evento inevitável e, logo, resta configurada a excludente de responsabilidade por fortuito externo.

#### 4.2.2. Tribunais Superiores

Apesar do tema não ser pacífico, as decisões proferidas pelo Superior Tribunal de Justiça já vieram se solidificando no sentido que a concessionária de serviços públicos não responde objetivamente por assédio sexual praticados em sua dependência por se revestir da excludente de fato de terceiro.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> TJSP, Apelação Cível nº 1000911-71.2019.8.26.0020, Relator: Melo Colombi, Data de Julgamento: 08/05/2020, 14ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 13/05/2020.

<sup>11</sup> TJSP, Apelação Cível nº 1099551-34.2017.8.26.0100, Relator: Gilberto dos Santos, Data do Julgamento: 11/10/2018, 11ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 18/10/2018.

<sup>12</sup> STJ, REsp nº 1748295/SP, 4ª Turma, Rel. Min. Marco Buzzi, Data de Publicação: 13/02/2019. STJ, AgInt no REsp nº 1738398/AP, 4ª Turma, Rel. Min. Maria Isabel Gallotti, Data de Publicação: 18/02/2020.

Todavia, no ano de 2018, o Superior Tribunal de Justiça dispôs de um entendimento inusitado até então. Trata-se de uma ação indenizatória em face da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, em que foi condenada a indenizar moralmente a vítima pelo assédio sexual que suportou.

Pese embora a jurisprudência tende a entender que a responsabilidade da concessionária é subjetiva e, portanto, não indenizável, a 3ª Turma julgadora foi em direção oposta.

Oportuno transcrever a reflexão da relatora ministra Nancy Andrighi:

O ciclo histórico que estamos presenciando exige um passo firme e corajoso, muitas vezes contra uma doutrina e jurisprudência consolidadas. É papel do julgador, sempre com olhar cuidadoso, tratar do abalo psíquico decorrente de experiências traumáticas ocorridas durante o contrato de transporte. [...] 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. Dos argumentos aduzidos até aqui, repita-se mais uma vez, resta 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. (STJ, 2018)<sup>13</sup>

O voto trouxe à tona ainda o julgamento do REsp 1.231.240, em que a transportadora deve de ressarcir um passageiro pelo abalo psicológico que sofreu ao ver a morte de outros passageiros presos nas ferragens e que vieram a falecer. Conforme ilustrado pela ministra, a vítima foi indenizada com base na cláusula de incolumidade, em que o transportador tem o dever levar o passageiro seguro para o destino, não tão só fisicamente, mas psicologicamente. Em que pese a vítima não tenha sofrido fisicamente com o acidente, foi indenizada com base nessas premissas.

Assim, entendeu a Turma que, se houve a ocorrência de ato libidinoso contra a mulher nas dependências da empresa, resta evidente o descumprimento da cláusula de incolumidade física e, por esta razão, cabe a indenização moral.

Desta forma, depreende-se dos julgados que o Superior Tribunal de Justiça ainda está dividido sobre a matéria. A 3ª Turma entende que a responsabilidade da concessionária é objetiva. Já a 4ª Turma entende que a responsabilidade da concessionária é subjetiva, suscitando diversos precedentes de casos análogos.

#### 4.3. Considerações gerais

---

<sup>13</sup> STJ, REsp: 1662551/SP, Rel. Min. Nancy Andrighi, 3ª Turma, Data de Publicação: 25/06/2018.

Diante da controvérsia, cabe refletirmos sobre a evolução do direito contemporâneo nas relações interpessoais. No caso de assédio, este vem sendo cada vez mais comum nas grandes cidades. A mulher, assim que ganhou espaço no mercado de trabalho, passou a utilizar os meios de transportes públicos diariamente, enfrentando um local predominantemente masculino. E, com isso, surgem diversos dilemas em que o direito deve assimilar.

Somando os referidos aspectos sociais de gênero com a baixa qualidade da prestação de serviços, tal como a limitada fiscalização nas estações e vagões, bem como o déficit de trens suficientes para comportar a quantidade de passageiros, infere-se que a concessionária cria um recinto extremamente conveniente para tais prática.

Como anteriormente exposto, para que haja a caracterização da excludente por fato de terceiro, este deve ser estranho à relação. De fato, é infactível almejarmos que o Estado esteja presente em todos os espaços. Entretanto, diante da quantidade exorbitante de casos de assédio nos transportes públicos, crê-se que este cenário não convém mais imputar como “imprevisível”. Cabe ressaltar ainda que, por diversas motivações pessoais das vítimas (medo, vergonha, exposição) muitos destes casos sequer chegam ao Judiciário ou são denunciados administrativamente.

Pode-se verificar que, em razão desta prática ter se tornado trivial, a concessionária busca orientar os passageiros por meio de cartazes informativos e permitindo ainda que as mulheres tenham um vagão exclusivo. Todavia, ainda não é suficiente. Deve haver a implementação de medidas preventivas eficientes para efetivamente reprimir a prática de assédio sexual.

Por tudo, convém ponderamos quais os limites ao eximir a responsabilidade daquele que tem o dever de proteger o cidadão e zelar pela dignidade humana dos que utilizam seus serviços.

## **5. Conclusão**

Este trabalho foi desenvolvido com o objetivo de discutir os limites da responsabilidade civil do Estado no transporte de passageiros. Foi abordado o instituto da responsabilidade civil em que, no Código Civil de 1916, era adotada a teoria da culpa, em que, incumbia a vítima a comprovação do elemento culpa, bem como da presença do dano e do nexo de causalidade entre eles.



Foi estudado a evolução histórica da responsabilidade civil até os dias atuais, dando-se destaque a previsão do artigo 37, § 6º da Constituição Federal de 1988 que adota a teoria da responsabilidade objetiva fundada no risco administrativo, admitindo-se excludentes de responsabilidade e afastando a superada compreensão de que o Estado é um segurador universal.

Evidenciou-se também a noção de serviço público e sua importância para atender as necessidades da coletividade, bem como as suas formas de delegação, especificamente, as concessionárias de serviços públicos, em que, nos termos da lei, possuem o dever de fornecer serviços adequados e seguros para os seus usuários.

No desenvolver do trabalho, foi levantado o tema de assédio sexual no transporte de passageiros, tema este que está cada vez mais tomando espaço nos meios de comunicação em decorrência da habitualidade da prática nos espaços públicos contra as mulheres brasileiras.

Analizou-se os dados fornecidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, no que tange as denúncias por assédio sexual registradas nos canais de comunicação e relacionamento, referente ao ano de 2017, 2018 e 2019.

Ademais, constatou-se que o tema não está pacificado na jurisprudência, haja vista a evidente divergência de entendimento dos Tribunais no que diz respeito a aplicação da excludente de responsabilidade por fortuito externo.

Destarte, diante deste ponto sensível na jurisprudência, o presente trabalho busca trazer uma reflexão sobre os limites da responsabilidade civil do Estado frente a prática de assédio sexual, dada a importância do tema na sociedade atualmente. É necessário olhar a fundo este problema enfrentado por muitas mulheres das mais diversas idades, a fim de evitar o sentimento de impunidade por parte das vítimas, com implementação de medidas genuinamente eficazes no combate ao assédio sexual.

## **6. Referências**

BRASIL. Constituição (1988) **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm)> Acesso em 09/04/2020.

BRASIL. Lei n. 3.071, de 1º de janeiro de 1916. **Código Civil de 1916**. Revogada pela Lei nº 10.406 de 2002. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L3071.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3071.htm)> Acesso em 10/04/2020.

BRASIL. Lei n. 10.406, 10 de janeiro de 2002. **Código Civil**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)> Acesso em: 10/04/2020.

BRASIL. Lei n. 13.105, de 16 de março de 2015. **Código de Processo Civil**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm)> Acesso em 10/04/2020.

BRASIL. Lei n. 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](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm)> Acesso em 10/04/2020.

BRASIL. Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. **Lei de Concessões**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8987compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm)> Acesso em 13/04/2020.

CAVALIERE FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 13ª ed. São Paulo: Atlas, 2019.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Teoria geral do Direito Civil**. V.1. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro: Responsabilidade civil**. V.4. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

LIMA, Alvino. **Culpa e Risco**. 2. ed. revista e atualizada. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1999.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 23ª ed. São Paulo: 1998.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 27. ed. revista e atualizada até a Emenda Constitucional 64, de 4.2.2010. São Paulo: Malheiros., 2010. Disponível em <[https://www.academia.edu/36527437/Direito\\_Administrativo\\_-\\_Celso\\_Ant%C3%B4nio\\_Bandeira\\_de\\_Mello.pdf](https://www.academia.edu/36527437/Direito_Administrativo_-_Celso_Ant%C3%B4nio_Bandeira_de_Mello.pdf)> Acesso em 10/06/2020.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência**. 7 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

TARTUCE, Flávio. **Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. V.2. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil: Obrigações e responsabilidade civil**. 19. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

**COORDENADORIA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)**

---

**TERMO DE AUTENTICIDADE DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

Eu,

Rebecca Souza Palermo, regularmente matriculada, no Curso de Direito, na disciplina do TCC da 10ª etapa, matrícula nº 4155462-0, Período noturno, Turma R.

tendo realizado o TCC com o título: Responsabilidade civil do estado frente ao assédio sexual no transporte de passageiros

sob a orientação do(a) professor(a): Prof. Dra. Lilian Regina Gabriel Moreira Pires

declaro para os devidos fins que tenho pleno conhecimento das regras metodológicas para confecção do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), informando que o realizei sem plágio de obras literárias ou a utilização de qualquer meio irregular.

Declaro ainda que, estou ciente que caso sejam detectadas irregularidades referentes às citações das fontes e/ou desrespeito às normas técnicas próprias relativas aos direitos autorais de obras utilizadas na confecção do trabalho, serão aplicáveis as sanções legais de natureza civil, penal e administrativa, além da reprovação automática, impedindo a conclusão do curso.

São Paulo, 17 de junho de 2020.



---

Assinatura do discente