

# **A responsabilidade das operadoras do transporte público pela segurança das usuárias**

Ana Carolina Nunes<sup>1</sup>; André Bezerra de Carvalho<sup>2</sup>; Simony César<sup>3</sup>

## **Sinopse**

O medo de sofrer violência sexual afasta mulheres e meninas do transporte público coletivo. Para melhorar a percepção de segurança das usuárias, governos e operadoras desse serviço podem adotar medidas preventivas – o que também afastaria possíveis consequências jurídicas negativas. Para agregar ao debate, objetiva-se analisar como o Poder Judiciário tem enfrentado o tema da responsabilidade civil objetiva das empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo em casos de crimes contra a dignidade sexual praticados por terceiros em suas dependências. Somado a isso, são apontadas medidas mitigadoras deste problema discutidas pela sociedade civil e literatura temática.

## **Palavras-chave**

transporte público; violência de gênero; políticas públicas; mobilidade urbana; direito do consumidor; responsabilidade civil objetiva.

## **Introdução**

A perda de passageiros é uma ameaça à sustentabilidade dos sistemas de transporte público, imprescindíveis no combate à emergência climática. Mulheres e meninas representam 65% da clientela do sistema de transporte público (ITDP, 2018), mas o temor pela própria segurança faz com que muitas delas migrem para o transporte individual motorizado. Entre os principais medos das brasileiras que usam o transporte público está o de sofrer assédio sexual: 97% delas afirmam terem sido vítimas dessa violência em seus deslocamentos urbanos (Instituto Locomotiva, Instituto Patrícia Galvão, 2021).

Movimentos sociais vêm se mobilizando na última década para dar visibilidade à violência sexual no transporte público (Vera-gray, 2018; Gomes e Sorj, 2014; Carmo, 2018) o, de tal maneira que as ações para o seu enfrentamento sejam cada vez cobradas de governos e operadoras. Considerando esse contexto, propõe-se discutir as responsabilidades legais de governos e empresas pela segurança de usuárias de transporte público, especialmente no que diz respeito à violência sexual. Para tanto, é analisada uma

1Doutora em Administração Pública e Governo pela EAESP-FGV, mestre em políticas públicas pela UFABC, consultora e pesquisadora em políticas públicas, ananunes14@gmail.com;

2 Graduado e Mestre em História pela UFPE e UFPB, Bacharel em Direito pela UFPB, Pesquisador com bolsa RHAE vigente no CNPq, Rua Domingos José Martins, 75, sala 107, Recife-PE, carvalho.andree@gmail.com.

3Publicitária pela UFPE, Professora do MBA em Empreendedorismo e Inovação da Unisinos, Diretora Executiva da NINAMob, Coordenadora de Projetos do CNPq, Rua Domingos José Martins, 75, sala 107, Recife-PE, simony@ninamob.com;

decisão do Superior Tribunal de Justiça sobre a responsabilidade civil objetiva das prestadoras de serviço de transporte público. Além disso, são apontados alguns caminhos a serem adotados tanto pelo setor público quanto privado na tentativa de garantir a segurança das passageiras.

## **Diagnóstico**

A violência sexual se caracteriza pelo avanço arbitrário de uma pessoa sobre os limites físicos e simbólicos do corpo de alguém, a despeito do seu consentimento ou da sua capacidade de consentir (Vera-gray, 2018). Quando ocorre nos espaços públicos, pode abranger: contatos físicos não consentidos (ou incursões sexuais), como os “encoxamentos” de usuárias dentro do transporte público; assédios verbais, como os comentários de cunho sexual; e assédios não-verbais, como encarar fixamente uma pessoa desconhecida, persegui-la, fazer gestos obscenos e registrar fotos ou vídeos sem consentimento (Ceccato, 2021; Carmo, 2018).

Movimentos feministas contemporâneos trabalham ativamente para chamar atenção à questão, apontando-a como uma forma de opressão e restrição do direito à cidade (Vera-gray, 2018; Gomes e Sorj, 2014; Carmo, 2018). Argumentam que o gênero feminino é colocado como o principal alvo dessa invasão, uma vez que seus corpos são apontados, pela lógica patriarcal, como “abertos à intrusão” (Vera-gray, 2018). Também destacam que a percepção de insegurança nos espaços públicos é maior entre mulheres (Guitart, 2007) e que elas são mais vulnerabilizadas não só à violência patrimonial, mas também a diversas formas de violência sexual (Rainero, 2009; Ceccato, 2021). No entanto, é importante destacar que não apenas mulheres são consideradas vulneráveis à violência sexual em espaços públicos, mas também crianças, pessoas LGBTQIAP+ (Doan, 2007) e todos os corpos lidos como “desviantes” do modelo patriarcal hegemônico (Guitart, 2007).

Partindo do entendimento de que a relação das pessoas com os espaços públicos é moldada não apenas a partir das suas características físicas, mas também pelas subjetividades e emoções, o medo de sofrer violência é central às vivências do gênero feminino nesses espaços (Villagrán, 2012). Ainda que algumas manifestações dessas violências possam ser consideradas de menor potencial ofensivo, suas vítimas as conectam com outras de maior impacto (Gardner, 1995). Assim, um assédio verbal pode ser lido como um possível “preâmbulo” para ataques físicos.

Seja por encarar repetidos episódios desse tipo de violência, ou por conviver cotidianamente com o medo de que ela aconteça, meninas e mulheres internalizam essa insegurança em sua forma de se relacionar com o espaço urbano. Desenvolvem habilidades, por exemplo, para “ler” o nível de segurança dos espaços públicos de acordo

com suas configurações físicas (iluminação, alternativas de escape, entre outros) e também por quem são os grupos que os ocupam em diferentes momentos do dia (Villagrán, 2012; Rainero, 2009; Noor e lamtrakul, 2023).

A socialização feminina também envolve o aprendizado sobre regras tácitas de uso do espaço público – como evitar ocupar determinados espaços e adaptar suas roupas e comportamentos aos caminhos que são percorridos (Villagrán, 2012; Vera-gray, 2018). O que fica subentendido, então, é que aquelas que violam essas regras estão “se sujeitando” a sofrer violências. Ao tentar proteger seus corpos, meninas e mulheres tentam, também, proteger-se moralmente dos julgamentos sobre seus comportamentos no caso de sofrerem violência de gênero (Rainero, 2009). Assim, a violência de gênero nos espaços públicos vitimiza não apenas quem é envolvida diretamente nas agressões, mas todas as mulheres que compartilham desse temor e, por isso, auto limitam sua interação com os espaços urbanos (Noor e lamtrakul, 2023).

A insegurança nos espaços públicos, portanto, não diz respeito apenas aos casos de violência efetivamente registrados, mas também a percepções mediadas por condições de gênero, raça, classe, escolaridade, deficiência e idade. Por exemplo, no Brasil, os grupos que alegam sentir mais medo ao se deslocar pelas cidades são mulheres, pessoas negras, moradores de periferias e pessoas da classe D e E (Instituto Locomotiva, Instituto Patrícia Galvão, 2021).

Considerando a crescente relevância desse problema, governos e operadores de sistemas de transporte público têm assumido o encargo de combater a violência sexual como forma de garantir a segurança de suas usuárias. Em alguns casos, essas ações são adotadas apenas depois de litigâncias contra as empresas prestadoras de serviço. Cabe, então, a dúvida sobre a existência de substrato legal para que estas empresas sejam responsabilizadas civilmente diante de casos em que passageiras são também vítimas de crimes sexuais. A seguir, essa questão será respondida a partir da análise de decisão do Superior Tribunal de Justiça quanto ao tema.

## **Métodos**

Esse artigo se constrói a partir da análise documental de dois tipos de materiais. O primeiro deles refere-se ao acórdão do STJ, decorrente do Recurso Especial nº. 1.833.722-SP (2019/0013070-2), acerca de caso envolvendo prestadora de serviço de transporte público e importunação sexual contra passageira em suas dependências. O objetivo é identificar como esta instância superior pacificou o entendimento sobre a responsabilização civil objetiva das empresas que realizam transporte coletivo de passageiros. A pesquisa foi realizada no próprio banco de jurisprudência disponível no site do STJ.

Essa análise foi complementada com a pesquisa de notícias, tanto de veículos de imprensa quanto de sites institucionais, sobre processos envolvendo violência sexual em transportes públicos, e sobre ações visando enfrentar esse problema, movidas por governos, empresas gestoras e órgãos do sistema de justiça, nos últimos 10 anos. Esse levantamento foi realizado com buscadores online, com o objetivo de identificar movimentações políticas e corporativas relevantes.

## **Resultados**

Visando à análise adequada da decisão do STJ que resultou no atual entendimento acerca da responsabilização objetiva das empresas de transporte público em casos de violência sexual contra passageira ocorridos em suas dependências, apresentamos os pressupostos que fundamentam a responsabilidade civil e a consequente obrigação de indenizar.

A responsabilidade civil surge como fenômeno jurídico para remediar dano gerado por conduta alheia, e pode ser classificada em subjetiva ou objetiva. De maior interesse para o caso em discussão, a responsabilidade civil objetiva advém da prática de uma conduta ilícita ou da violação de direito por outrem, cuja comprovação de culpa do agente causador do dano é indiferente, por parte daquele prejudicado, para garantir o direito à reparação. Isto é, na esfera da responsabilização civil objetiva, a ofensa a um bem jurídico gera a obrigação de reparação do dano causado pelo autor, indiferente da comprovação de sua culpa. Nesse sentido, Pablo Stolze e Rodolfo Pamplona nos ensinam que:

Segundo tal espécie de responsabilidade, o dolo ou culpa na conduta do agente causador do dano é irrelevante juridicamente, haja vista que somente será necessária a existência do elo de causalidade entre o dano e a conduta do agente responsável, para que surja o dever de indenizar (2020, p. 1.351).

Isso não significa, porém, que não exista espaço para a discussão da culpa no caso da responsabilidade civil objetiva, haja vista que o réu pode alegar culpa exclusiva da vítima, culpa exclusiva de terceiro, ou, ainda, fortuito externo e força maior. Uma vez provadas, essas hipóteses podem romper o nexo de causalidade e, assim, excluir a responsabilidade civil do suposto agente.

Em eventos envolvendo vítima de assédio sexual em transporte público, as alegações de culpa exclusiva de terceiro e de fortuito externo têm sido mobilizadas pela defesa de empresas operadoras desse serviço. Elas já foram, inclusive, aceitas como excludentes do nexo causal em decisões judiciais, de forma a afastar a responsabilidade civil das operadoras.

O ordenamento jurídico pátrio delimita quando é cabível a responsabilização objetiva do agente, seja no texto constitucional seja nos textos infraconstitucionais. Segundo a Constituição Federal de 1988 (art. 37, § 6º), os atos de pessoas jurídicas de direito público e de direito privado prestadoras de serviços públicos, ou, ainda, de acordo com o Código de Defesa do Consumidor (arts. 12 e 14), o fornecedor de produtos ou serviços, possuem responsabilidade civil objetiva e devem responder por prejuízos causados a terceiros independentemente da existência de culpa. A propósito da obrigação de reparar o dano causado a outrem, o Código Civil, no art. 927, parágrafo único, ainda disciplina que:

**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.** (grifos nossos)

À luz da Teoria do Risco-Proveito, muito útil ao Direito do Consumidor, sintetizada pelo desembargador Fabrício Fontoura Bezerra (2020), “todo aquele que fornece produto ou serviço no mercado de consumo auferindo lucro (proveito) responde por eventuais danos, independentemente da comprovação de dolo ou culpa (risco da atividade)”.

Nesse sentido, em hipótese de uma passageira vir a ser vítima do crime de importunação sexual dentro de um ônibus de empresa prestadora de serviço público de transporte coletivo de passageiros, ela poderia recorrer ao Poder Judiciário para exigir reparação devido à falta de segurança no espaço de responsabilidade da empresa? De acordo com os dispositivos legais e a Teoria do Risco-Proveito já elencados, a conduta omissiva da empresa, aliada à agressão por terceiro à usuária de ônibus, e o consequente dano de ordem psicológica ou física sofrido pela vítima, ensejariam o dever de indenizar, a partir do olhar da responsabilidade civil objetiva da empresa?

Essa hipótese é tão verossímil que já suscitou debate jurídico sobre a imposição ou exclusão da responsabilidade objetiva das empresas em casos semelhantes. Há poucos anos, em 2020, decorrente do Recurso Especial nº. 1.833.722-SP (2019/0013070-2), que aportou na Segunda Seção do STJ, de relatoria do Ministro Raul Araújo, pacificou-se o entendimento da corte sobre a responsabilidade objetiva de empresas de transporte de passageiro por assédio sexual cometido por terceiro, prevalecendo a tese segundo a qual tais situações, por serem causadas por terceiros e inevitáveis, não podem ser imputadas às empresas. Logo, uma vez excluída a responsabilidade civil objetiva, não se sustenta o pedido de indenização da vítima.

A pacificação em torno do tema, contudo, não se deu por votos unânimes nesta corte superior. Aliás, dentre os votantes, a única Ministra, Sra. Nancy Andrichi, foi quem abriu divergência ao proclamar a responsabilidade objetiva da empresa de transporte

coletivo de passageiros. Pode-se inferir daí que o atual entendimento majoritário da corte talvez não seja sensível nem exercite a alteridade necessária à compreensão da questão da violência sexual no transporte público, visto a esmagadora prevalência masculina e o pequeno poder decisório feminino.

Na ação que deu origem ao referido Recurso Especial de relatoria do Ministro Raul Araújo, a vítima sofreu importunação sexual nas dependências da estação de trem, em São Paulo. Conforme narrado, ela se locomovia dentro de uma estação, quando foi surpreendida por três indivíduos andando em sua direção, tendo um deles violado seu corpo ao apertar seus seios, fato que lhe rendeu forte abalo psicológico.

Em virtude da violência sofrida, a vítima ajuizou ação contra a concessionária, requerendo indenização por danos morais. Em resposta ao julgamento do pedido como improcedente pelo Tribunal de Justiça paulista, a defesa recorreu alegando que a responsabilidade civil objetiva da concessionária do serviço de transporte estava caracterizada, uma vez que o crime ocorreu em suas dependências.

Na oportunidade, o relator, Ministro Raul Araújo, ao analisar o caso, afirmou que:

está fora de dúvida, o crime era inevitável, quando muito previsível apenas em tese, de forma abstrativa, com alto grau de generalização. Por mais que se saiba da possibilidade de sua ocorrência, não se sabe *quando*, nem *onde*, nem *como* e nem *quem* o praticará. Apenas se sabe que, em algum momento, em algum lugar, em alguma oportunidade, algum malvado o consumará. Então, só pode ter por responsável o próprio criminoso (2021, 506).

O Ministro declarou que a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é, de fato, objetiva, e que a reparação dos danos sofridos pelo passageiro, quando comprovado o nexo de causalidade entre conduta e dano, deve ser atribuída ao transportador, sobretudo diante da cláusula de incolumidade, que lhe impõe o ônus de levar o passageiro ileso ao seu destino. Contudo, no caso em questão, à luz do Código de Defesa do Consumidor e da legislação aplicável aos fatos, entendeu que havia causas de exclusão da responsabilidade, rompendo o nexo com o serviço prestado pela concessionária.

Em sua análise, trata-se da caracterização de um fato praticado por terceiro e de fortuito externo, já que entende que o evento ocorrido era de natureza imprevisível e inevitável, afastando a responsabilidade da empresa. Conforme dissertou, “não há meio de se evitar tal repugnante crime, onde quer que ocorra, pois é praticado por covarde degenerado apenas contra vítima indefesa, de forma estudada e oportunista, consumando-se numa fração de segundos, mediante inesperado contato físico” (2021, p. 505). Entretanto, ponderou que, se o evento fosse previsível, evitável e relacionado ao serviço

prestado ao consumidor, haveria hipótese de fortuito interno, caracterizador da responsabilidade da empresa de transporte de passageiros. Em suma, sintetizou que o fortuito externo afasta e o fortuito interno atrai a responsabilidade objetiva da empresa.

A Ministra Nancy Andrighi, ao divergir do relator, afirmou que “é inegável que a vítima do assédio sexual sofre evidente abalo em sua incolumidade físico-psíquica, cujos danos devem ser reparados pela prestadora do serviço de transporte de passageiros” (2021, p. 515). Segundo seu raciocínio, ainda que o fato típico tenha sido causado por terceiro alheio à empresa, o dano sofrido pela vítima enquadra-se dentro dos limites do risco inerente ao transporte coletivo de pessoas, sobretudo ao se considerar que este é um espaço onde se proliferam casos de importunação sexual. Ato contínuo, ela ainda assinalou que “em tal contexto, a ocorrência destes fatos acaba sendo arrastada para o bojo da prestação de serviço de transporte público, tornando-se assim mais um risco da atividade, a qual todos os passageiros, mas especialmente as mulheres, tornam-se vítimas” (2021, 517).

A Ministra defendeu a caracterização do fortuito interno, ou seja, que o evento de violência sexual contra mulher no transporte coletivo, lido à luz da cultura machista e dos casos recorrentes nestes espaços Brasil afora, deixa de ser imprevisível e inevitável, além de guardar relação direta com a atividade prestada pela empresa. Como consequência, ela concluiu que a empresa de ônibus deveria responder objetivamente e reparar o dano sofrido pela vítima.

Houve, ainda, votos favoráveis à responsabilização objetiva da empresa pela linha defendida pela Ministra Nancy Andrighi, advindos dos Ministros Luis Felipe Salomão e Paulo de Tarso Sanseverino. Nas palavras deste último, trata-se, certamente, de conduta praticada por terceiro, mas que, a empresa, ao não oferecer as precauções necessárias para coibir tal prática nesses espaços, deveria ser objetivamente responsabilizada por violar a cláusula de incolumidade inerente ao contrato de transporte firmado entre empresa e passageiro.

Contudo, prevaleceu ao fim o entendimento de que o evento não guarda relação com o serviço de transporte prestado pela empresa, estando caracterizados ato de terceiro e fortuito externo como excludentes da responsabilidade objetiva e, conseqüentemente, do dever do transportador de indenizar a vítima. Vislumbra-se, por um lado, que a violência sexual contra mulher no deslocamento urbano é um problema cultural e social enraizado na formação do próprio país. Por outro lado, a uniformização do entendimento do tema dado pelo STJ, composto majoritariamente por homens, via de regra afastando a responsabilização objetiva das empresas, demonstra o ínfimo poder decisório das mulheres acerca de questões que lhes afligem diretamente. A despeito disso, existem cada vez mais iniciativas que instigam as prestadoras de serviço de transporte de passageiros a implantar

soluções que mitiguem a violência sexual contra a mulher nas suas dependências.

## **Proposições**

Apesar da decisão apaziguadora do STJ apresentada, é esperado que o Judiciário continue a ser provocado para julgar as responsabilidades legais dos prestadores de serviço de transporte público, uma vez que a violência sexual no transporte público segue como tema de disputa política. Um movimento recente de modificação do cenário jurídico é a promulgação da lei federal 14.540 (BRASIL, 2023A), que cria o Programa de Prevenção e Enfrentamento ao Assédio Sexual e demais Crimes contra a Dignidade Sexual e à Violência Sexual no âmbito da Administração Pública. Essa lei se aplicaria “a todas as instituições privadas em que haja a prestação de serviços públicos por meio de concessão, permissão, autorização ou qualquer outra forma de delegação”. Não obstante, é necessário que cada ente federativo responsável pela concessão de serviços de transporte público regule a lei a nível local, para que possa exigir seu cumprimento pelas empresas concessionárias.

Enquanto não se estabelece uma política pública nacional, existem alguns caminhos já apontados pela literatura para que gestores de transporte público combatam a violência sexual em seus sistemas. As medidas podem ser divididas entre ações que visam prevenir casos, como segregar mulheres em espaços protegidos, reforçar sistemas de vigilância, modificar os espaços físicos e promover campanhas de conscientização; e as ações de reação às ocorrências, como estruturar sistemas de denúncia, treinar profissionais para fazer o acolhimento, promover campanhas de estímulo a denúncias e colaborar com a responsabilização de agressores.

A criação de espaços segregados exclusivos para mulheres no transporte público, já adotada nos metrô de Brasília e do Rio de Janeiro, visa reduzir as oportunidades de violência sexual dentro dos veículos. No entanto, é fortemente criticada tanto pelas suas dificuldades de operacionalização (Gekoski et al., 2015), quanto por reforçar uma visão essencialista, a partir da qual mulheres seriam seres frágeis que devem ser protegidas de homens, incapazes de controlar seus instintos (Tillous, 2020; Pedersen, 2020).

Outras ações preventivas têm mais apoio na literatura e poderiam ser mais exploradas no Brasil. A primeira, bem avaliada por usuárias (Gekoski et al. 2015), envolve aumentar a circulação de agentes de segurança uniformizados, com especial atenção a lugares, situações ou horários identificados como de maior incidência ou risco de violência sexual no transporte público. A segunda abrange a alteração de espaços físicos nos sistemas de transporte público, com base nas percepções das próprias usuárias sobre as áreas consideradas de maior risco à sua segurança. Informações sobre casos de violência

já ocorridos no sistema, ou mapeamentos colaborativos realizados com o intermédio de aplicativos e mapas também podem subsidiar essas transformações (Ceccato e Loukaitou-sideris, 2020; Gekoski et al., 2015).

Já as campanhas de conscientização têm se multiplicado Brasil afora (Caffaro e Nunes, 2018), reforçando a reprovação social a essa violência e estimulando denúncias. Por um lado, falar sobre violência sexual e defini-la de forma clara é essencial para que usuários sejam capazes de reconhecer esses comportamentos (Gekoski et al. 2015; Infante-vargas; Boyer, 2022). Por outro, destaca-se a importância de que as campanhas também apontem a violência de gênero como um “problema dos homens”, convidando-os a reconhecer e refletir sobre seus comportamentos machistas (Oddone, 2017).

As campanhas também são essenciais para estimular usuários de transporte público a denunciar ou testemunhar em casos de violência sexual (Solymosi, Cella e Newton, 2018). No entanto, a decisão por fazê-lo depende não apenas de informações claras, mas também de uma análise sobre os custos e benefícios envolvidos na ação (Mellgren, Andersson e Ivert, 2018). Ainda que a vítima consiga reconhecer uma violência a ponto de querer denunciá-la, pode desistir por temer negligência, retaliações ou que essa ação não gere consequências legais (Ceccato, 2021; Noor e lamtrakul, 2023).

Por esse motivo, antes de se estimular denúncias, é preciso garantir que existam canais adequados para sua recepção. Alguns sistemas de transporte público já têm canais de comunicação com usuários e apenas reforçam a possibilidade de utilizá-los para denunciar casos de violência sexual. A exemplo dos sistemas de ônibus municipal de Fortaleza<sup>4</sup>, Campinas<sup>5</sup> e Belo Horizonte<sup>6</sup>, podem ser desenvolvidos canais específicos para denunciar esse tipo de violência, considerando as especificidades na abordagem das vítimas e desafios na coleta de evidências. Já foi identificado, inclusive, que tecnologias de monitoramento são percebidas pelos usuários de transporte público como efetivas na prevenção de crimes (Piza et al., 2019; Ceccato, 2019).

Para que as denúncias surtam efeitos, é imprescindível estabelecer protocolos para atendimento às denunciadas de violência sexual. Tanto o público quanto os funcionários devem estar cientes de quais ações devem ser seguidas pelos operadores das empresas

4 PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Guarda Municipal promove ação contra a importunação sexual no transporte público. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/guarda-municipal-promove-acao-contra-importunacao-sexual-no-transporte-publico>. Acesso em: 10 de agosto de 2023

5 CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA. Prefeitura de Fortaleza lança nova ferramenta de combate ao assédio sexual no transporte coletivo. Disponível em: <https://www.cmfor.ce.gov.br/2022/09/13/prefeitura-de-fortaleza-lanca-nova-ferramenta-de-combate-ao-assedio-sexual-no-transporte-coletivo/>. Acesso em: 10 de agosto de 2023

6 PREFEITURA DE CAMPINAS. Prefeitura lança Botão 'Bela' contra assédio sexual no transporte público Disponível em: <https://portal.campinas.sp.gov.br/noticia/41639>. Acesso em: 10 de agosto de 2023

de transporte público e agentes das forças de segurança nos casos de denúncia ou flagrante (Gekoski et al., 2015). O treinamento de funcionários e a divulgação deste protocolo são passos importantes para garantir a condução correta dos atendimentos, de forma a maximizar as possibilidades de responsabilização dos agressores e minimizar as possibilidades de violência institucional. Complementar a essa abordagem é a sensibilização de funcionários sobre violência de gênero, de forma a alinhá-los aos princípios da política pública adotada. Um dos princípios centrais é o acolhimento - é importante que, durante o atendimento, seja priorizado o bem-estar das denunciantes e elas tenham espaço para expressar suas necessidades (Cuomo, 2013).

As iniciativas listadas têm o potencial de aumentar a percepção de segurança por parte das usuárias, mas também a identificação dos casos de violência sexual no transporte público. É de se esperar, portanto, que ações que tragam visibilidade ao problema levem ao aumento de registros de casos — o que não deve ser confundido com um aumento na incidência da violência (Ceccato, 2021). A produção de mais dados, por sua vez, é bastante útil para compreender as principais características de incidência desse tipo de violência e planejar ações mais assertivas (Stringer, 2007).

## **Conclusões**

A violência sexual nos transportes públicos deixou de ser uma questão marginal e ganhou relevância política e midiática, graças à atuação da sociedade civil. Ao passo que usuários desses serviços se empoderaram sobre seus direitos, levam a discussão sobre a responsabilidade das empresas de transporte público para o campo jurídico. Conforme analisado, a jurisprudência ainda é, via de regra, favorável às empresas. O que não significa, entretanto, que elas devam se eximir de adotar medidas preventivas e se prepararem para lidar com casos que venham a ocorrer em seus sistemas.

Pelo contrário, governos locais, agências reguladoras e mesmo órgãos do sistema de justiça têm se movimentado cada vez mais para fiscalizar e colaborar com as prestadoras de serviço de transporte público na prevenção da violência sexual. Por exemplo, entre 2017 e 2019, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo liderou a iniciativa “Juntos podemos enfrentar o abuso sexual”, realizada em parceria com governos locais, Ministério Público, OAB-SP, empresas de transporte público que operam na região metropolitana de São Paulo e outras organizações. A iniciativa incluía a veiculação de campanhas, alinhamento de protocolos e treinamento de funcionários.

Tem sido comum também que governos locais instituam programas próprios de combate à violência sexual no transporte público, por meio de leis municipais, vide caso de

Guarujá<sup>7</sup> e Rio de Janeiro<sup>8</sup>, ou estabeleçam sistemas próprios de denúncia. A regulamentação local da lei federal 14.540 (BRASIL, 2023A) aparece como uma boa oportunidade para que governos locais estabeleçam parâmetros de ação às empresas concessionárias – e fiscalizem seu cumprimento.

Por fim, vale ressaltar que a relevância desse tema no debate público pode estimular a aprovação de novas normas sobre as responsabilidades legais das empresas de transporte público. Por exemplo, os projetos de lei 82/2021 (BRASIL, 2021) e 1169/23 (BRASIL, 2023B) estabelecem protocolos de ação a serem adotados em todo o território nacional. Assim, gestores de transporte público que adotam medidas robustas de combate à violência sexual desde já não apenas se antecipam a cobranças futuras, mas também melhoram a qualidade de seus serviços, de maneira a reter suas principais usuárias.

### Referências Bibliográficas

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial n. 1.833.722-SP (2019/0013070-2). Revista do Superior Tribunal de Justiça. Jurisprudência da Segunda Seção, a. 33, (261): 473-611, Janeiro/Março 2021.

Acórdão 1234509, 07386361320198070016, Relator: FABRÍCIO FONTOURA BEZERRA, Primeira Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal, data de julgamento: 5/3/2020, publicado no DJe: 4/5/2020.

BRASIL, 2023A. Presidência da República. Lei nº 14.540 Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/lei/L14540.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/L14540.htm). Acesso em: 10 de agosto de 2023

BRASIL, 2023B. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 1169/2023. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2351470>. Acesso em: 10 de agosto de 2023.

BRASIL, 2021. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 82/2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2268729>. Acesso em: 10 de agosto de 2023.

7 G1. Lei que institui programa de combate ao assédio sexual no transporte público entra em vigor em Guarujá, SP. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2022/08/07/lei-que-institui-programa-de-combate-ao-assedio-sexual-no-transporte-publico-entra-em-vigor-em-guaruja-sp.ghtml>. Acesso em: 10 de agosto de 2023

8 O DIA. Câmara do Rio aprova projeto de lei de combate ao assédio sexual no transporte público | Rio de Janeiro. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2022/02/6345355-camara-do-rio-aprova-projeto-de-lei-de-combate-ao-assedio-sexual-no-transporte-publico.html>. Acesso em: 10 de agosto de 2023

CAFFARO, Alice Junqueira Terra; NUNES, Ana Carolina Almeida Santos. Combate à Violência de Gênero nos espaços públicos na América Latina: muito além das leis (Uma análise crítica das respostas do Estado ao assédio sexual em espaços públicos). In: BOITEUX, Luciana; MAGNO, Patricia Carlos; BENEVIDES, Laize (orgs.). Gênero, Feminismos e Sistema de Justiça: Discussões Interseccionais de Gênero, Raça e Classe. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2018. p. 842-858.

CARMO, Íris Nery do. O rolê feminista: autonomia, horizontalidade e produção de sujeito no campo feminista contemporâneo. 2018. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2018.

CECCATO, Vania. Sexual violence in public transportation. In: VICKERMAN, Roger (ed.). International Encyclopedia of Transportation. Edinburgh: Elsevier Ltd, 2021. v. 2, p. 576-583.

CECCATO, Vania; LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. Responding to Sexual Harassment on Transit: Towards an Agenda for Research and Practice. In: CECCATO, Vania; LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia (eds.). Transit Crime and Sexual Violence in Cities. Nova Iorque: Routledge, 2020. p. 304-328.

CUOMO, Dana. Security and Fear: The Geopolitics of Intimate Partner Violence Policing. Geopolitics, v. 18, n. 4, p. 856-874, 2013.

DOAN, Petra L. Queers in the American City: transgendered perceptions of urban space. Gender, Place & Culture, v. 14, n. 1, p. 57-74, 2007.

GARDNER, Carol B. Passing by: Gender and public harassment. Berkeley: University of California Press, 1995.

GEKOSKI, Anna et al. 'What Works' in reducing sexual harassment and sexual offences on public transport nationally and internationally: A Rapid Evidence Assessment. Londres: Middlesex University, 2015.

GOMES, Carla; SORJ, Bila. Corpo, geração e identidade: a Marcha das vadias no Brasil. Sociedade e Estado, v. 29, n. 2, p. 433-447, 2014.

GUITART, Anna Ortiz. Hacia una ciudad no sexista: Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. Territorios, n. 16, p. 11-28, 2007.

INFANTE-VARGAS, Diana; BOYER, Kate. 'Do you really want to keep going with this?': reporting gender-based violence in public transportation in Saltillo, Mexico. Gender, Place & Culture, v. 30, n. 7, p. 969-988, 2022.

INSTITUTO LOCOMOTIVA; INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO. Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade. Instituto Patrícia Galvão, 2021. Disponível em:

<http://web.archive.org/web/20230627015350/https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/percepcoes-sobre-seguranca-das-mulheres-nos-deslocamentos-pela-cidade-instituto-patricia-galvao-locomotiva-2021/>. Acesso em: 12 jul. 2023.

MELLGREN, Caroline; ANDERSSON, Mika; IVERT, Anna-Karin. “It happens all the time”: Women’s experiences and normalization of sexual harassment in public space. *Women & Criminal Justice*, v. 28, n. 4, p. 262-281, 2018.

NOOR, Shamim; IAMTRAKUL, Pawinee. Women’s access to urban public transport: Toward addressing policy constraints in combating sexual harassment. *Transport policy*, v. 137, p. 14-22, jun. 2023.

ODDONE, Cristina. Poner el foco en los hombres para eliminar la violencia contra las mujeres/Focusing on men to eliminate violence against women. *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, n. 117, p. 145-172, 2017.

PEDERSEN, Louise. Moving bodies as moving targets: A feminist perspective on sexual violence in transit. *Open Philosophy*, v. 3, n. 1, p. 369-388, 2020.

PIZA, Eric L. et al. CCTV surveillance for crime prevention: A 40- year systematic review with meta- analysis. *Criminology & public policy*, v. 18, n. 1, p. 135-159, 2019.

RAINERO, Liliana. Ciudad, espacio público e inseguridad. Aportes para el debate desde una perspectiva feminista. In: FALÚ, Ana (ed.). *Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*. Santiago: Ediciones SUR, 2009. p. 165-176.

SOLYMOSI, Reka; CELLA, Kerry; NEWTON, Andrew. Did they report it to stop it? A realist evaluation of the effect of an advertising campaign on victims’ willingness to report unwanted sexual behaviour. *Security Journal*, v. 31, p. 570-590, 2018.

STRINGER, Scott M. *Hidden in plain sight: Sexual harassment and assault in the New York City subway system*. Nova Iorque: Office of the Manhattan Borough President, 2007.

STOLZE, Pablo; PAMPLONA, Rodolfo. **Manual de Direito Civil**. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

TILLOUS, Marion. Women, (railway) class and the state: an analysis of two controversies surrounding women-only metro carriages (Cairo – São Paulo). *Gender, Place & Culture*, v. 27, n. 8, p. 1155-1175, 2020.

VERA-GRAY, F. Right amount of panic: how women trade freedom for safety. Bristol: Policy Press, 2018.

VILLAGRÁN, Paula Soto. El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México: Una cuestión de justicia espacial. Revista INVI, v. 27, n. 75, p. 145-169, 2012.