

Superior Tribunal de Justiça

física e psíquica daquele que é passageiro de um serviço de transporte de pessoas.

8. Mais que um simples cenário ou ocasião, o transporte público tem concorrido para a causa dos eventos de assédio sexual. Em tal contexto, a ocorrência desses fatos acaba sendo arrastada para o bojo da prestação do serviço de transporte público, tornando-se assim mais um risco da atividade, a qual todos os passageiros, mas especialmente as mulheres, tornam-se sujeitos.

9. Na hipótese em julgamento, a ocorrência do assédio sexual guarda conexão com os serviços prestados pela recorrida [REDACTED] e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente.

10. Recurso especial conhecido e provido.

ACÓRDÃO

Brasília (DF), 14 de maio de 2018(Data do Julgamento)

MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE
Presidente

MINISTRA NANCY ANDRIGHI
Relatora

RECURSO ESPECIAL Nº 1.662.551 - SP (2017/0063990-2)

RELATORA : **MINISTRA NANCY ANDRIGHI**

RECORRENTE :

ADVOGADOS : MARCELO RODRIGUES BARRETO JÚNIOR E OUTRO(S) -
SP213448

DENISE FORMITAG LUPPI - SP228850

RECORRIDO :

RECORRIDO :

ADVOGADO : CARLA DE LIMA BRITO E OUTRO(S) - SP143950

RELATÓRIO

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI (Relator):

Cuida-se de recurso especial interposto por [REDACTED]
[REDACTED], com fundamento, exclusivamente, na alínea "a" do permissivo constitucional.

Ação: de indenização por danos materiais e compensação por danos morais, ajuizada pela recorrente em face da [REDACTED]
[REDACTED] e de [REDACTED], apontado como sócio da primeira ré, por ter sido vítima de assédio sexual no interior de uma composição de trem na cidade de São Paulo/SP.

Sentença: julgou extinto o processo em relação ao réu [REDACTED]
[REDACTED], por ilegitimidade passiva e, quanto à ré [REDACTED], julgou improcedentes os pedidos iniciais.

Acórdão: negou provimento à apelação interposta pela recorrente, nos termos da seguinte ementa (e-STJ fl. 177):

APELAÇÃO - Indenização por danos morais - Transporte coletivo - Assédio sexual ocorrido dentro do vagão da [REDACTED] - Cerceamento de defesa não caracterizado - Ato praticado por terceiro - Fato fortuito que afasta a responsabilidade objetiva da ré - Inexistência de nexo causal Precedentes - Sentença mantida Recurso desprovido.

Recurso especial: alega violação dos arts. 186, 212, IV, 734, 735,

Superior Tribunal de Justiça

927, parágrafo único, 932, III, e 949 do CC/02; 334, IV, do CPC/73. Sustenta que: (i) a responsabilidade da recorrida decorre de seu dever de manter a incolumidade dos usuários do transporte coletivo; (ii) a responsabilidade objetiva da transportadora não pode ser elidida por fato de terceiro, senão apenas por culpa exclusiva da vítima, o que não ocorreu na hipótese; (iii) é desnecessária a comprovação do dano moral.

Admissibilidade: o recurso foi admitido na origem.

É o relatório.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.662.551 - SP (2017/0063990-2)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI

RECORRENTE : [REDACTED]

**ADVOGADOS : MARCELO RODRIGUES BARRETO JÚNIOR E OUTRO(S) - SP213448
DENISE FORMITAG LUPPI - SP228850**

RECORRIDO : [REDACTED]

RECORRIDO : [REDACTED]

ADVOGADO : CARLA DE LIMA BRITO E OUTRO(S) - SP143950

VOTO

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI (Relator):

O propósito recursal consiste em definir se a concessionária de transporte por trens metropolitanos da cidade de São Paulo/SP deve responder pelos danos morais sofridos por usuária que foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro, no interior de vagão.

Aplica-se à hipótese o CPC/73, nos termos do Enunciado Administrativo 2/STJ.

I – Da delimitação fática da controvérsia

A recorrente ajuizou a presente demanda indenizatória em face da [REDACTED] porque, no dia 07/02/2014, aproximadamente às 18h10min, quando se encontrava no interior de um vagão de trem, foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro da composição, que a importunou de forma sexualmente ofensiva.

Consoante afirmado na petição inicial, a recorrente “foi importunada por um homem que se postou atrás da mesma, esfregando-se na região de suas nádegas”, sendo que, ao se queixar com o agressor, verificou que ele “estava com o órgão genital ereto” e que, por o ter xingado, foi hostilizada pelos demais passageiros, que lhe chamaram de “sapatão”.

Prossegue afirmando que se encontra “totalmente abalada psicologicamente” com a situação que passou, permanecendo até o momento “com uma enorme insegurança ao ingressar em transportes coletivos, por conta do trauma emocional”.

Noticiou que o agressor também importunou sexualmente outra passageira e que lavrou boletim de ocorrência junto à Delegacia do Metropolitano (e-STJ fls. 3-4).

Citados os réus e oportunizada a apresentação de réplica, o juiz procedeu ao julgamento antecipado da demanda, acolhendo, na sentença, a preliminar de ilegitimidade passiva do réu [REDACTED], que apenas faz parte do Conselho de Administração da corre [REDACTED], sem qualquer relação com os fatos narrados na exordial.

Outrossim, reconheceu a ausência de responsabilidade da ré [REDACTED], ao fundamento de que a transportadora não incorreu em quebra do dever de vigilância e segurança, asseverando, ainda, que a equipe da Companhia, tão logo acionada pela autora-recorrente e pela outra vítima, na estação Guaianazes, efetuou a detenção do autor dos atos libidinosos – à época, um menor com 16 anos de idade – que foi conduzido à autoridade policial, conforme registrado em boletim de ocorrência.

II – Da fundamentação deficiente

Os argumentos invocados pela recorrente não demonstram como o acórdão recorrido violou os arts. 212, IV, do CC/02 e 334, IV, do CPC/73. Por isso, o julgamento do recurso especial é inadmissível quanto ao ponto, ante o óbice da Súmula 284/STF, aplicável à hipótese analogicamente.

III – Do contrato de transporte de pessoas. Cláusula de incolumidade.

O transporte de pessoas consiste em contrato pelo qual o transportador se obriga a transportar, com segurança e presteza, pessoas e suas bagagens, de um ponto a outro, mediante o pagamento da passagem.

É da natureza do contrato de transporte a denominada “cláusula de incolumidade”, pela qual se impõe ao transportador, mesmo que implicitamente, o dever de zelar pela incolumidade do passageiro, levando-o, a salvo e em segurança, até o local de destino.

Na precisa lição de Sérgio CAVALIERI FILHO, “*sem dúvida, a característica mais importante do contrato de transporte é a cláusula de incolumidade que nele está implícita. A obrigação do transportador não é apenas de meio, e não só de resultado, mas também de segurança. Não se obriga ele a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito*” (**Programa de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Atlas, 12ª ed., 2015, p. 398).

Deveras, tem o transportador “*o dever de zelar pela incolumidade do passageiro na extensão necessária a lhe evitar qualquer acontecimento funesto*”, como assinalou Vivante, citado por José de AGUIAR DIAS. E prossegue o eminente doutrinador: “*o objeto da obrigação de custódia, cláusula implícita de segurança, é assegurar o credor contra os riscos contratuais, isto é, pôr a cargo do devedor a álea do contrato, salvo, na maioria dos casos, a força maior*” (**Da Responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 12ª ed., 2011, p. 207-208).

Nessa linha de ideias, o Código Civil de 2002 – que inovou o ordenamento jurídico pátrio ao trazer normas gerais sobre o contrato de transporte de pessoas – estabelece, no art. 734, a responsabilidade objetiva do transportador

pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior. Ainda, preceitua o Código que essa responsabilidade não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem o transportador ação regressiva, consoante o disposto no art. 735.

A propósito, para melhor compreensão, confirmam-se os termos dos referidos dispositivos legais:

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

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

Pelo que se depreende das normas acima transcritas, é certo que a responsabilidade do transportador pelo dano suportado pelo passageiro independe da comprovação de culpa, bastando à vítima demonstrar que a cláusula de incolumidade não lhe foi assegurada, que o acidente se deu no curso do transporte e que dele lhe adveio dano. E, numa primeira leitura dos arts. 734 e 735 do CC/02, parece que essa responsabilidade apenas pode ser elidida na hipótese de força maior, inadmitidas as demais causas de exclusão donexo causal, quais sejam, o caso fortuito, a culpa exclusiva da vítima e o fato de terceiro.

No entanto, como bem adverte CAVALIERI FILHO, essa interpretação alçaria a responsabilidade do transportador aos níveis do risco integral, o que aparentemente não seria compatível com a disciplina do Código em conjunto (op. cit., p. 404).

Apesar disso, o Supremo Tribunal Federal, em julgamento de recurso extraordinário representativo da controvérsia, determinou que a pessoa jurídica de

direito privado, prestadora de serviço público, ostenta responsabilidade objetiva em relação a terceiros usuários ou não usuários do serviço público, nos termos do artigo 37, § 6º, da Constituição da República de 1988 (RE 591.874/MS, publicado no DJe de 21.11.2008).

Em reforço à responsabilidade objetiva do transportador, não se pode olvidar que a legislação consumerista preceitua que o fornecedor de serviços responde pela reparação dos danos causados, independentemente da existência de culpa, decorrente dos defeitos relativos à prestação destes serviços, nos termos do art. 14, §§ 1º e 3º, do CDC, *in verbis*:

Art. 14. (...) § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. (...)

§ 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. (...)

Além disso, o CDC prevê, em seu art. 22, que a empresa concessionária de serviços públicos, tal como a presente recorrida, devem prestar serviços adequados, eficientes e seguros e, na hipótese de descumprimento de suas obrigações, será a empresa concessionária a responsável pela reparação dos danos.

IV – Do fato de terceiro como excludente do nexo de causalidade.

Ainda que responda objetivamente, é indispensável, para efeito de imputação ao transportador de um dano sofrido pelo passageiro, a demonstração do nexo de causalidade, que é rompido quando verificada uma causa estranha ao contrato de transporte e aos riscos inerentes à respectiva atividade econômica. É o que ocorre, destarte, na hipótese de fortuito externo e de culpa exclusiva da vítima ou de terceiro, para além da força maior. Mencione-se, neste momento, o que constitui um “fato de terceiro”, conforme a doutrina de Bruno MIRAGEM:

Superior Tribunal de Justiça

O fato de terceiro que exclui a responsabilidade de determinado agente será o fato exclusivo de terceiro. Aqui também, a exemplo do que se menciona em relação ao fato da vítima, exige-se que a causa que tiver associada ao terceiro seja exclusiva, assim entendida aquela que foi determinante, excluindo-se todas as demais possíveis para a realização de dano à vítima. Usa-se mencionar, também, culpa exclusiva de terceiro. Melhor é dizer-se fato exclusivo, inclusive porque não se há de perquirir, quando se apresentar determinada causa atribuível a terceiro como excludente do nexos de causalidade, se este terceiro atuou com culpa ou dolo. Tratando-se de rompimento do nexos causal, basta que se identifique a causa, não suas motivações.

Contudo, para que se caracterize o fato exclusivo de terceiro, é necessário, igualmente, que se identifique quem é o terceiro. Ou seja, que de fato seja terceiro estranho à uma relação originária entre as partes, seja ela de natureza contratual, pretérita ao dano, ou mesmo de natureza processual, posterior ao dano. Assim, pode o devedor eximir-se das consequências do inadimplemento alegando que não lhe deu causa, uma vez que demonstre o fato exclusivo de terceiro. Ou o réu de ação indenizatória, que, para defender-se, demonstra que o dano alegado pela vítima decorre de fato cuja ocorrência se deve exclusivamente à conduta ou à atividade de terceiro. Nesse âmbito não se incluem as situações em que a conduta do agente concorre com a conduta de terceiro, hipótese em que, ao contrário de permitir a exclusão da responsabilidade, induz a responsabilidade solidária entre o agente e o terceiro pela reparação à vítima.

Mencione-se, contudo, que nem sempre o fato exclusivo de terceiro tem por consequência o afastamento da responsabilidade do agente. Isso porque há situações em que, mesmo tendo a realização do dano, por causa necessária, o fato de terceiro, tal evento é colocado na esfera de risco de determinado agente, que terá de por ele responder. É o caso do inadimplemento da obrigação do transportador, por exemplo, em que este deve responder pelos danos causados por terceiro. (...) O critério para que dado fato de terceiro seja considerado inserido na cadeia causal entende-se que seja o da sua associação com a conduta que deu causa ao dano. Por outro lado, se na atividade do agente se insere risco que abrange mesmo o fato de terceiro (caso da atividade do transportador, por exemplo). Ou ainda, no direito do consumidor, quando aquele que deu causa ao dano, embora não sendo o agente principal, também integra a cadeia de fornecimento do produto, o fato de terceiro não se considera como causa excludente do dever de indenizar.

O exame do nexos causal é imprescindível também para identificar-se o fato exclusivo de terceiro. Isso porque o juízo que deverá ser realizado é o de que determinada causa originária, imputável a um agente, não será considerada causa do dano em razão da intervenção no processo causal do fato de terceiro, que assume plenamente a natureza de causa do dano. Ou seja, na investigação sobre a contribuição da conduta do terceiro para a realização do dano, deve surgir, sem qualquer dúvida, o caráter necessário da causa que lhe é imputada para a ocorrência do evento. Nesse sentido, não bastará que o terceiro seja mero causador direto, quando se entender que a causa necessária para o dano seja outra que não lhe é imputada. (MIRAGEM, Bruno. Direito civil: responsabilidade civil.

Superior Tribunal de Justiça

São Paulo: Saraiva, 2015, p. 242/244)

Especificamente no que concerne à culpa de terceiro – excludente que se discute no presente processo – a doutrina e a jurisprudência são unânimes no sentido de reconhecer o rompimento donexo causal quando a conduta praticada pelo terceiro, desde que a causa única do evento danoso, não apresente qualquer relação com a organização do negócio e os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador. Nas palavras de AGUIAR DIAS, “quando se trata de risco alheio ao transporte, a isenção [do transportador] é imperativa” (op. cit., p. 213).

Diz-se, nessa hipótese, que o fato de terceiro se equipara ao fortuito externo, apto a elidir a responsabilidade do transportador.

Nesse sentido, Cláudio Luiz BUENO DE GODOY, ao comentar o art. 735 do CC/02, assevera que, “afinal, o fato de terceiro, conforme se apresenta, pode ou não romper o nexode causalidade”. Por isso, a necessidade de averiguar se a conduta do terceiro se coloca ou não dentro dos limites do risco assumido pelo transportador:

(...) é bom lembrar ter sempre se entendido em doutrina que o fato de terceiro, desde que a causa única do evento danoso e sem qualquer ligação com o devedor, fosse excludente de responsabilidade, porquanto, assim caracterizado, seria causa de quebra do nexode causalidade. Tal como se viu quanto à força maior (...), o fato de terceiro será estranho ao responsável no transporte quando não se ligar ao risco da atividade por ele desempenhada. Esse o ponto que se reputa nodal e por vezes confundido, quando se cuida de equiparar o fato de terceiro à força maior sempre que revelado por um evento inevitável. Parece mais se afeiçoar aos pressupostos atuais da responsabilidade civil, máxime em atividades indutivas de especial risco como é a de transporte (art. 927), a verificação sobre se o fato atribuível ao terceiro se coloca ou não dentro dos limites razoáveis do risco criado, e assim assumido, pela atividade do transportador (**Código Civil Comentado: doutrina e jurisprudência**. Barueri: Manole, 10ª ed. revista e atualizada, 2016, p. 726).

Nesse contexto, esclarece o jurista que há rompimento do nexode causal

desde que havida a estraneidade, ao transportador, do fato de terceiro, causa única do evento danoso. “*Já, ao revés, se a conduta do terceiro, mesmo causadora do evento danoso, coloca-se nos lindes do risco do transportador, destarte se relacionando, mostrando-se ligada à sua atividade, então, a exemplo do fortuito interno, não se exclui a respectiva responsabilidade*” (op. cit., p. 726).

Esse entendimento é igualmente acompanhado por este Superior Tribunal de Justiça, que, em diversas ocasiões, se manifestou acerca da caracterização do **fato exclusivo de terceiro como excludente de responsabilidade do transportador, quando verificado que a conduta não guarda conexão com a atividade de transporte.**

Por exemplo, esta Corte tem reiteradamente decidido que não responde o transportador pelos danos sofridos pelos passageiros em virtude do arremesso de pedras contra ônibus ou trem (AgInt nos EREsp 1.325.225/SP, 2ª Seção, DJe de 19/09/2016; AgRg nos EDcl no AREsp 156.998/RJ, 3ª Turma, DJe de 04/09/2012; REsp 247.349/MG, 4ª Turma, DJe de 26/02/2009), tampouco em razão de assalto a mão armada no interior do veículo de transporte coletivo (REsp 435.865/RJ, 2ª Seção, DJ de 12/05/2003; AgRg no REsp 620.259/MG, 4ª Turma, DJe de 26/10/2009; AgRg no REsp 960.578/SP, 4ª Turma, DJ de 08/10/2007) ou nas dependências da estação metroviária (REsp 974.138/SP, 4ª Turma, DJe de 09/12/2016). Ainda, já se decidiu que caracteriza fortuito externo a morte de usuário do transporte coletivo, vítima de “bala perdida” (AgRg no REsp 1.049.090/SP, 3ª Turma, DJe de 19/08/2014; REsp 613.402/SP, 4ª Turma, DJ de 04/10/2004), bem como os danos decorrentes de explosão de bomba em composição de trem (AgRg nos EDcl nos EREsp 1.200.369/SP, 2ª Seção, DJe de 16/12/2013).

De outro turno, **constatado que, apesar de ter sido causado por terceiro, o dano enquadra-se dentro dos lindes dos riscos inerentes ao**

transporte, a jurisprudência do STJ é firme no sentido de não afastar a responsabilidade do transportador, garantido o direito de regresso, na esteira do art. 735 do CC/02 e da Súmula 187/STF.

Nessas hipóteses, afirma-se que o fato de terceiro é conexo com as atividades prestadas pela transportadora e, assim, é caracterizada como caso fortuito interno, sem a exclusão da responsabilidade objetiva do prestador de serviço.

Nessa linha de pensamento, já se decidiu que o tombamento de ônibus, causando danos aos passageiros, mesmo que provocado por terceiro, não é hábil a eximir de responsabilidade da empresa de transporte coletivo (AgInt no REsp 1.632.269/DF, 3ª Turma, DJe de 22/06/2017). Igualmente, há julgados no sentido de que o abalroamento de ônibus e acidentes em geral se caracterizam como fortuito interno, incapaz de romper o nexos de causalidade (AgInt no AREsp 1.042.632/RJ, 4ª Turma, DJe 26/05/2017; AgRg nos EDcl no REsp 1.318.095/MG, 3ª Turma, DJe de 27/06/2012; REsp 469.867/SP, 3ª Turma, DJ de 14/11/2005; REsp 427.582/MS, 3ª Turma, DJ de 17/12/2004).

Ainda, em julgado de minha relatoria, esta Turma reconheceu a responsabilidade da transportadora em hipótese em que o comportamento de seu preposto havia sido determinante na cadeia de acontecimentos que levaram à morte de passageiro por disparos de arma de fogo (REsp 1.136.885/SP, 3ª Turma, DJe de 07/03/2012).

Inclusive, é interessante mencionar um julgado recente da Segunda Seção que reafirma o entendimento do STJ no sentido de não se afastar a responsabilidade objetiva do transportador de passageiros por fatos de terceiros considerados fortuitos internos, *in verbis*:

EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA. RECURSO ESPECIAL.
RESPONSABILIDADE CIVIL. PROCESSUAL CIVIL. TRANSPORTE

ONEROSO DE PASSAGEIROS. EXCLUDENTES DA OBRIGAÇÃO REPARATÓRIA. ARESTO EMBARGADO: ACIDENTE DE TRÂNSITO PROVOCADO POR ATO CULPOSO DE TERCEIRO. FORTUITO INTERNO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR CONFIGURADA. ACÓRDÃO PARADIGMA: PEDRA ARREMESSADA CONTRA ÔNIBUS. ATO DOLOSO DE TERCEIRO. FORÇA MAIOR. FORTUITO EXTERNO. RESPONSABILIDADE AFASTADA. DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL NÃO DEMONSTRADA. AUSÊNCIA DE SIMILITUDE FÁTICA ENTRE OS ACÓRDÃOS CONFRONTADOS. EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA NÃO CONHECIDOS.

1. Conforme concordam doutrina e jurisprudência, a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva, sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado ao passageiro quando demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço, pois o contrato de transporte acarreta para o transportador a assunção de obrigação de resultado, impondo ao concessionário ou permissionário do serviço público o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino. É a chamada cláusula de incolumidade, que garante que o transportador irá empregar todos os expedientes que são próprios da atividade para preservar a integridade física do passageiro, contra os riscos inerentes ao negócio, durante todo o trajeto, até o destino final da viagem.

2. Nos moldes do entendimento uníssono desta Corte, com suporte na doutrina, o ato culposo de terceiro, conexo com a atividade do transportador e relacionado com os riscos próprios do negócio, caracteriza o fortuito interno, inapto a excluir a responsabilidade do transportador. Por sua vez, o ato de terceiro que seja doloso ou alheio aos riscos próprios da atividade explorada, é fato estranho à atividade do transportador, caracterizando-se como fortuito externo, equiparável à força maior, rompendo o nexo causal e excluindo a responsabilidade civil do fornecedor.

3. O conhecimento dos embargos de divergência pressupõe a existência de similitude das circunstâncias fáticas e a diversidade das soluções jurídicas aplicadas nos acórdãos recorrido e paradigma, circunstâncias inexistentes no caso vertente, em que as hipóteses fáticas confrontadas são díspares.

4. O acórdão embargado assevera que os corriqueiros acidentes automotivos, mesmo que causados exclusivamente por ato culposo de terceiro, são considerados fortuitos internos, incapazes de excluir a responsabilidade civil do transportador quanto à incolumidade do passageiro.

5. Por sua vez, o aresto paradigma afirma que o arremesso de pedra contra ônibus, fato doloso atribuído a terceiro que não se encontrava no veículo de transporte coletivo, constitui fortuito externo, caracterizando motivo de força maior que exclui a responsabilidade do transportador pela reparação dos danos causados ao passageiro.

6. Embargos de divergência não conhecidos.

(EResp 1318095/MG, SEGUNDA SEÇÃO, DJe 14/03/2017)

V – Do assédio sexual em transportes públicos: necessidade de proteção da incolumidade físico-psíquica das mulheres

Como se observa das situações acima enumeradas, o fato de terceiro ora se equipara ao fortuito externo, apto à exclusão do dever de indenizar do transportador, ora se insere dentre os riscos inerentes à prestação do serviço, caracterizando fortuito interno e atraindo a responsabilidade da empresa de transportes.

A análise é casuística, sendo necessário avaliar, na hipótese trazida a julgamento, se o dano sofrido pelo passageiro extrapola ou não os limites da cláusula de incolumidade do contrato.

Na hipótese, conforme consta no acórdão recorrido, a recorrente foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro do trem durante a viagem, isto é, um conjunto de atos referidos como assédio sexual.

Realmente, para além de um problema do transporte coletivo, a questão relativa à violação da liberdade sexual de mulheres em espaços públicos trata-se preponderantemente de um problema cultural. Em uma sociedade nitidamente patriarcal como a brasileira, a transição da mulher da esfera privada – isto é, doméstica – para a esfera pública – espaço de atuação do homem – revela e dá visibilidade à histórica desigualdade de gênero existente nas relações sociais. Conflitos que antes permaneciam reservados à esfera doméstica ultrapassam os limites simbólicos e morais impostos “entre quatro paredes” e ganham maior visibilidade, expondo o caráter opressivo dos papéis sociais (FUKUDA, Rachel Franzan. **Assédio sexual: uma releitura a partir das relações de gênero**. Revista Simbiótica, Universidade Federal do Espírito Santo, n. 01, junho/2012).

Assim, atos de caráter sexual ou sensual alheios à vontade da pessoa a quem se dirige – a exemplo de “cantadas”, gestos obscenos, olhares, toques não consentidos, entre outros – revelam manifestações de poder do homem sobre a mulher, mediante a objetificação sexual de seus corpos. Em que pese tenham

natureza lasciva, esses atos servem, também, para a reafirmação da masculinidade e poder.

Desse modo, **é inegável que a vítima do assédio sexual sofre um evidente abalo em sua incolumidade físico-psíquica**, cujos danos devem ser reparados pela prestadora do serviço de transporte de passageiros.

Nesse sentido, no julgamento do REsp 1.231.240/MG (DJe 14/11/2012), afirmei que a transportadora tem o dever de ressarcir o sofrimento psíquico do passageiro que, mesmo sem sofrer ferimentos graves, foi exposto a cenas traumatizantes.

Trata-se, naquela oportunidade, de um quadro de horror, em que o passageiro foi exposto à morte de outros passageiros presos nas ferragens, muitos dos quais gritaram por socorro antes de falecer. E, ressalte-se mais uma vez, o passageiro que fez jus à reparação por dano moral nada sofreu com o acidente, em termos de sua incolumidade meramente física, conforme a ementa abaixo transcrita:

CIVIL E PROCESSO CIVIL. ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS FATOS. REVISÃO PELO STJ. POSSIBILIDADE. ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS. PASSAGEIROS. EXPOSIÇÃO A CENAS DE HORROR E TRAGÉDIA. DANO MORAL. INDENIZAÇÃO. CABIMENTO.

1. O conhecimento do recurso especial como meio de revisão do enquadramento jurídico dos fatos realizado pelas instâncias ordinárias se mostra absolutamente viável; sempre atento, porém, à necessidade de se admitirem esses fatos como traçados pelas instâncias ordinárias, tendo em vista o óbice contido no enunciado nº 07 da Súmula/STJ.

2. Em acidente de trânsito de graves proporções, inclusive com vítimas fatais, mesmo o passageiro que sofre apenas lesões leves faz jus à indenização por danos morais, a ser paga pela empresa de transporte público coletivo, tendo em vista sua exposição a cenas de horror e tragédia, repletas de imagens traumatizantes, violadoras do direito de personalidade.

3. Ao aceitar a condução de pessoas - firmando, ainda que de forma tácita e não escrita, legítimo contrato de transporte -, surge para o transportador a obrigação de levar o passageiro com segurança (inclusive psicológica) até o seu destino. Essa obrigação assume relevância ainda maior quando se tratar de empresa dedicada ao transporte público coletivo.

4. Recurso especial provido.

Superior Tribunal de Justiça

(REsp 1231240/MG, Terceira Turma, DJe 14/11/2012)

No recurso em julgamento, o agressor tocou a vítima, de maneira maliciosa, por muitas vezes. Há, assim, inegável violação de sua incolumidade física, ao ser tocada dessa forma, em violação ao dever do transporte incólume do passageiro.

O ciclo histórico que estamos presenciando exige um passo firme e corajoso, muitas vezes contra uma doutrina e jurisprudência consolidadas. É papel do julgador, sempre com olhar cuidadoso, tratar do abalo psíquico decorrente de experiências traumáticas ocorridas durante o contrato de transporte. Como afirmei no julgamento do REsp 1.349.790/RJ, *“na condição de agente responsável pelo exercício desse papel, não pode o Ministro assumir uma postura resignada e comodista. Deve a todo momento questionar a jurisprudência, inclusive aquela sumulada, ciente de que a sociedade se encontra em constante transformação, circunstância que exige a contínua releitura da ordem jurídica, como fenômeno cultural que é, de sorte a atender aos novos anseios sociais”*.

O momento é de reflexão, pois não se pode deixar de ouvir o grito por socorro das mulheres, vítimas costumeiras desta prática odiosa, que poderá no futuro ser compartilhado pelos homens, também objetos potenciais da prática de assédio.

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.

Por fim, para a configuração de um caso fortuito interno, resta perquirir se a ocorrência de assédio sexual guarda qualquer **conexidade** com a prestação do serviço de transporte de passageiros. Afinal, parafraseando a oportuna expressão de CAVALIERI FILHO (op. cit, p. 410), cumpre verificar se o

transporte é a causa do evento ou apenas sua ocasião.

Note-se, contudo, que o fato (isto é, assédio sexual) está se tornando corriqueiro na mesma Estação de Guaianazes. Embora a recorrida – em cumprimento de seu dever – tenha localizado e conduzido o agressor à delegacia, nada mais fez para evitar que esses fatos ocorram. Há uma plêiade de soluções que podem talvez não evitar, mas ao menos reduzir a ocorrência deste evento ultrajante, tais como a disponibilização de mais vagões, uma maior fiscalização por parte da empresa, etc.

Conforme as informações da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, onde ocorreu o fato do recurso em análise, houve um aumento de 35% no número de assédios sexuais entre janeiro e dezembro de 2017, em relação ao mesmo período de 2016. Inclusive, conforme noticiado pela imprensa, um cidadão foi denunciado por estupro ao ejacular sobre passageira de ônibus, fato ocorrido também no Município de São Paulo.

Por envolver, necessariamente, uma grande aglomeração de pessoas em um mesmo espaço físico, aliados à baixa qualidade do serviço prestado, incluído a pouca quantidade de vagões ou ônibus postos à disposição do público, a prestação do serviço de transporte de passageiros vem propiciando a ocorrência de eventos de assédio sexual. Em outros termos, mais que um simples cenário ou ocasião, o transporte público tem concorrido para a causa dos eventos de assédio sexual.

Em tal contexto, a ocorrência desses fatos acaba sendo arrastada para o bojo da prestação do serviço de transporte público, tornando-se assim mais um risco da atividade, a qual todos os passageiros, mas especialmente as mulheres, tornam-se vítimas.

Nesse sentido, doutrina afirma que “*a definição dos riscos da*

Superior Tribunal de Justiça

atividade é fundamentalmente dinâmica”, ou seja, “*algo que no passado não geraria dever de indenizar por parte do transportador, hoje pode gerar*”, pois “*alteramos, com o andar das décadas, nossas percepções sobre os riscos que são aceitáveis e sobre quem deverá responder por eles*” (FARIAS, Cristiano Chaves de; BRAGA Netto, Felipe; e ROSENVALD, Nelson. **Novo tratado de responsabilidade civil**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 1.067).

A partir do exposto acima, conclui-se que, na hipótese dos autos, a ocorrência do assédio sexual guarda conexão com os serviços prestados pela recorrida [REDACTED] e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente.

Forte nessas razões, CONHEÇO do recurso especial e DOU-LHE PROVIMENTO, com fundamento no art. 255, § 4º, III, do RISTJ, para condenar a recorrida [REDACTED] ao pagamento de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) a título de reparação de danos morais à recorrente. Incide sobre esses a correção monetária a partir da data deste julgamento, por força da Súmula 362/STJ, fluindo os juros moratórios a partir da citação, por se tratar de responsabilidade contratual.

Fica a recorrida responsável pelo pagamento das custas processuais e honorários advocatícios, os quais, nos termos do art. 85, §§ 2º e 14, do CPC/15, são fixados em 20% (vinte por cento) da condenação contida neste julgamento.

⁶ Fonte: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/cases-de-abuse-sexual-no-transporte-publico-de-sp-encenam-35-em-2017-diz-spf.ghtml>.