

A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS COLETIVOS URBANOS REFERENTE AOS ASSÉDIOS SEXUAIS SOFRIDOS POR MULHERES BRASILEIRAS

Izabelle Alessandra Castro Brasil¹

Cecilio Argolo Junior²

RESUMO: O presente artigo busca demonstrar as nuances da responsabilidade civil dos coletivos urbanos referente aos assédios sexuais sofridos por mulheres brasileiras, considerando a leve atuação jurisdicional frente ao tema, tomando como ponto de estudo o Código de Defesa do Consumidor, uma vez que demonstrar-se-á a relação de consumo frente ao caso em específico, bem como os direitos que não estão sendo atendidos no serviço regular de transporte, promovendo deste modo as devidas precauções sociais a serem tomadas, no intuito de que estas venham atender aos fins sociais a que se tem respeito.

PALAVRAS-CHAVE: Direito do Consumidor. Responsabilidade Civil. Assédio Sexual no Transporte Público. Direito a Segurança da Mulher. Segurança nos Transportes Públicos. Proteção à mulher.

ABSTRACT: This article seeks to demonstrate the civil liability nuances of public transportation relating to sexual harassment suffered by Brazilian women, considering the slight jurisdictional action to the issue, taking as study point the Consumer Protection Code, once that demonstrated the consumption relation to the case in particular, as well as the rights that are not being comply with the regular transport service, thereby promoting the necessary social precautions to be taken, in order that these may attend the social purposes for which it has respect.

KEYWORDS: Consumer Rights. Civil Responsibility. Sexual Harassment in Public Transportation. The Right to Security of Woman. Security in Public Transportation. Woman's Protection.

INTRODUÇÃO

As mulheres do século XXI adquiriram um espaço maior em meio à sociedade brasileira, entretanto, certos costumes retrógrados continuam a existir e desassossegam o ambiente em que as mesmas habitualmente estão presentes.

O assédio sexual, que é um dos maiores problemas sofrido por mulheres, vem a ser o

¹ Bacharel em Psicologia e em Direito. Mestre em Pesquisa Comunitária. Professor do Centro Universitário Maurício de Nassau, Escola da Magistratura do Trabalho e Academia de Polícia Militar de Alagoas.

² Doutorando em Psicologia Clínica pela UNICAP. Mestre em "Pesquisa Comunitária". Bacharel em Psicologia e em Direito. Faz parte de grupo de pesquisa ligado aos Direitos Fundamentais. Professor de Metodologia da Pesquisa no curso de Direito do Centro Universitário Maurício de Nassau (UNINASSAU, Maceió). Professor da Escola Superior da Magistratura do Trabalho 19ª Região e da Academia de Polícia Militar de Alagoas.

constrangimento causado a alguém decorrente de manifestações sexuais não correspondidas, as quais podem ser advindas de cantadas, ameaças sexuais, carícias não consentidas, dentre outras. A problemática a que se vale este artigo decorre da percepção de que o ato de assediar passou a posicionar-se em meio urbano, incluindo aqui os transportes públicos, que derivam de cuidados das fornecedoras de serviço.

Atinente a isso, levanta-se então a seguinte questão: Qual o dever do direito do consumidor diante dos danos ocasionados às usuárias de transportes públicos decorrentes dos assédios sexuais sofridos no interior destes, e como o mesmo pode agir frente aos casos em específico?

O presente artigo objetiva demonstrar exatamente que as empresas de transportes públicos têm sido displicentes no que tange a segurança de suas usuárias, fato este que traz à tona a necessidade da responsabilização civil frente aos casos de assédio sexuais sofridos nas dependências destes.

Para tal usou-se na construção deste artigo os veículos metodológicos bibliográficos, bem como a interpretação lógica da lei consumerista. Certos disso, ressalva-se ainda que o estudo em questão trata-se de uma análise crítico- jurídica sobre o tema, e que o mesmo busca tão somente somar conhecimentos acerca do tema, não objetivando dar fim ao assunto com as abordagens aqui especificadas.

1 DIREITOS DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE URBANO: RELAÇÃO DE CONSUMO

O direito do consumidor nasceu com o intuito de regular as relações de consumo entre consumidores e fornecedores de bens e serviços, e tem seu regramento veiculado pela Lei 8.078/90, denominada “Código de Proteção e Defesa do Consumidor”. Relações de consumo nada mais são do que aquelas obtidas entre consumidores e fornecedores, mediante a compra e venda de bens ou a contratação de serviços de quaisquer espécies.

Inicialmente, têm-se que a relação de consumo se dá diante de prestações de produtos ou serviços. De acordo com o parágrafo 2º do art. 3º do Código de Defesa do Consumidor “Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista”.

Com relação à qualificação do usuário de transporte nas relações de consumo,

verifica-se que de acordo com o art. 2º do CDC, “Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”.

Percebe-se que o usuário de transporte qualifica-se perfeitamente como consumidor, visto que adquire o serviço da fornecedora mediante pronto pagamento, recebendo autorização para embarcar e ser trasladado de um canto a outro, sendo assim estabelecido o compromisso da empresa em prestar seus serviços com padrões de qualidade.

Diante do artigo 4º, inc. I do mesmo Código, verifica-se que este põe em ascensão o princípio da vulnerabilidade do consumidor em meio ao mercado de consumo. Sobre o tema, Rizzatto Nunes (2014, p. 681) posiciona-se da seguinte forma:

O consumidor é vulnerável na medida em que não só não tem acesso ao sistema produtivo como não tem condições de conhecer seu funcionamento [...] nem de ter informações sobre o resultado, que são os produtos e serviços oferecidos.

Assim sendo, subentende-se que existe desigualdade entre as partes da relação, onde o consumidor é tido como um sujeito frágil que necessita de cuidados especiais, os quais devem ser obtidos de acordo com o princípio constitucional da igualdade e isonomia, que procuram sempre dar igualdade as partes onde em relações jurídicas encontram-se em situações desiguais. A mulher enquadra-se perfeitamente no conceito de vulnerabilidade jurídica, entretanto, mais que isso, qualifica-se como vulnerável em meio social, tendo em vista que o ser humano persiste em acolher culturalmente a desigualdade de gênero, inserindo assim a mesma em um patamar de inferioridade frente ao homem.

No segundo polo da relação existe o chamado fornecedor de produtos ou serviços. De acordo com o art. 3º do CDC:

Art. 3º: Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

Em outras palavras, fornecedor é aquele que, mediante remuneração, exerce atividades no mercado, podendo comercializar produtos ou serviços. Fica claro então que as empresas de transportes públicos qualificam-se como fornecedoras do serviço em questão, uma vez que auferem lucros a partir do mesmo de forma habitual e contínua.

Diante da grande repercussão dos assédios, o Datafolha (2015) realizou certa pesquisa, onde verificou que 36% dos paulistas sofreram algum tipo de assédio sexual em suas vidas, sendo 50% destes, mulheres. Em média, 22% destes assediados afirmam que os espaços mais frequentes em que viveram tal situação foram nos transportes públicos e nas

ruas, sendo o assédio físico mais frequente nos coletivos, contando com 14%, enquanto que o verbal lida com 6% das menções.

Observando esta estimativa, percebe-se que o problema proposto é um tanto quanto complexo, pois, a mulher que sobrevive do transporte para sua locomoção diária, nem sempre conta com a sorte de ter sua viagem marcada pela tranquilidade. Desta forma, é plausível que o direito do consumidor tome partido em prol destas usuárias de transportes públicos que estão sendo aliciadas, pois, uma vez qualificada a relação de consumo, nasce a necessária proteção do vulnerável, devendo a mesma ser cumprida severamente.

1.1 DIREITO À SEGURANÇA/INTEGRIDADE

O dever de segurança nas relações de consumo está presente em diversos pontos do Código do Consumidor, visando sempre reiterar a obrigação em prol dos consumidores para que esta sempre se faça presente. O art. 6º, inciso I, por exemplo, impõe como direito básico do consumidor “a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos”.

O Código do Consumidor procura nortear as práticas comerciais entre consumidores e fornecedores, tornando assim o viés estável para quem o vive diariamente. Como já dito anteriormente, há vinculação contratual entre quem transporta e quem é transportado, devendo as regras deste Código serem aplicadas nas relações diárias destes, inclusive no que diz respeito a segurança pessoal de cada consumidor.

Benjamin, Marques e Bessa (2014, p. 74) asseveram que a proteção à vida, saúde e segurança é o direito mais importante do consumidor, e explanam o direito à segurança da seguinte forma:

Este direito básico de segurança é um fundamento único ou fonte única do dever de segurança ou de cuidado dos fornecedores quando colocam produtos e serviços no mercado brasileiro. É por isso que [...] o CDC quebra a *summa divisio* entre responsabilidade contratual e extracontratual, pois agora o importante é a segurança das vítimas consumidoras que deve ser assegurada por toda a cadeia de fornecedores, sejam eles contratantes diretos (responsabilidade contratual) ou não (por exemplo, fabricantes) com os consumidores.

A segurança detém tanta importância para o direito do consumidor que, unida à saúde, detém no capítulo IV do CDC uma seção que abarca a proteção destas de forma minuciosa. Tal comprometimento é propiciado principalmente pelos princípios intrínsecos e extrínsecos da Constituição Federal de 1988, a qual propõe ao cidadão brasileiro, direitos

essenciais que visem à proteção de sua honra, imagem, saúde, integridade física e moral, dentre outros.

É plausível mencionar ainda que o *caput* do art. 5º da Constituição Federal Brasileira alude que:

Art. 5º: todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

Diante da necessidade desta segurança, o CDC visou de todo o modo dispor aos consumidores um comprometimento acerca deste direito. Com isso, o art. 14 do mesmo propôs que “O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços [...]”. Cabe então dizer que a responsabilidade das fornecedoras de transportes públicos será puramente objetiva, não importando se a mesma tem ou não culpa sobre os assédios ocorridos em suas dependências.

É possível ver hoje em dia, decisões de tribunais pautadas na responsabilidade civil frente aos casos de assédio sexual sofridos diariamente nos coletivos, como por exemplo, a decisão reiterada do Tribunal de Justiça de São Paulo, que por base em um recurso feito por determinada empresa, atuou positivamente frente ao caso, negando provimento deste e respeitando o direito a indenização da usuária:

[...] Trata-se de ação de indenização por dano moral decorrente de contrato de transporte metroviário julgada parcialmente procedente pela decisão de fls. 170/173, de relatório adotado; recorrem as partes: a companhia de transporte tece considerações sobre os fatos; nega a ocorrência dos fatos; sustenta que os documentos juntados não comprovam o alegado assédio sexual sofrido pela autora no interior do trem; insiste na culpa exclusiva de terceiros, fato que afasta a responsabilidade; insurge-se contra a ocorrência de dano moral; pretende a reforma do julgado (fls. 177/191); a autora insiste na majoração da verba indenizatória fixada a título de dano moral; prequestiona dispositivos legais e constitucionais; pretende a reforma parcial do julgado (fls. 193/202); recursos regularmente processados e respondidos (fls. 205/212 e 213/220). [...] Vistos, relatados e discutidos estes autos do Apelação nº 1090598-86.2014.8.26.0100, da Comarca de São Paulo, em que é apelante/apelado COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO METRÔ, é apelada/apelante TATYANE SAYURI SOUZA OSIRO (JUSTIÇA GRATUITA). ACORDAM, em 19ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: ‘Negaram provimento aos recursos. V. U.’, de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão. [...].

É clara a observância quanto a respectiva responsabilidade, posto que a vida humana é o bem maior da Constituição, tendo a mesma que ser respeitada de todas as formas,

incluindo assim a integridade física e moral do homem.

Farias e Rosenvald (2011, p. 215) discutem o conceito de integridade física da pessoa da seguinte forma: “O direito à integridade física concerne à proteção jurídica do corpo humano, isto é, à sua incolumidade corporal, incluída a tutela do corpo vivo e do corpo morto, além dos tecidos, órgãos e partes suscetíveis de separação e individualização.”

Os autores em epígrafe enunciam ainda o conceito de integridade psíquica, como concernente:

[...] à proteção conferida aos atributos psicológicos relacionados à pessoa, tais como a sua honra, a liberdade, o recato, a imagem, a vida privada e o nome. Tutela, pois, a higidez psíquica da pessoa, sempre à luz da necessária dignidade humana. [...] Assim, seja por ações diretas ou indiretas, seja por conta de situações naturais ou provocadas, impõe-se a cada pessoa – e à coletividade como um todo, inclusive ao Poder Público – respeitar a integridade psicológica de toda e qualquer pessoa, abstendo-se de interferir no aspecto interior da personalidade. (FARIAS; ROSENVALD, 2011, p. 274).

Percebe-se nestes moldes que a mulher que sofre o assédio em espaço público tem ambas as integridades deturpadas. No momento em que uma pessoa defere-lhe olhares indesejados ou propõe as conhecidas “encoxadas” nos coletivos, o direito da mulher a integridade está sendo violado, devendo assim buscar a responsabilidade pelos danos causados a sua pessoa, tendo o direito, portanto, que determinar meios alternativos para comporem a reparação destes.

1.2 DO DIREITO À PREVENÇÃO DOS DANOS

O pressuposto do dano detém uma relevância muito grande no tema em questão, tendo em vista que a sua matéria tem vivacidade na forma com a qual a responsabilidade das vítimas se dará em plano prático.

O art. 6º, inciso VI do CDC, dispõe que “São direitos básicos do consumidor a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos”.

Prever danos significa antecipar-se a eles, ou seja, dar norte aos possíveis casos em que possam ocorrer desvirtuações de direitos. Disciplina-se uma lei com o intuito de precaver-se dos possíveis danos que certa conduta ilícita possa causar em sociedade.

Em virtude da prevenção, o CDC aplica a reparação dos danos com o intuito de dirimir condutas que venham a lesar um direito alheio. O CDC em seu art. 14 entende que os

danos ocasionados por fornecedores em decorrência de sua má prestação no mercado devem ser reparados. A respeito, Almeida (2003, p. 60) comenta que:

É o fornecedor o responsável pelo fato do produto ou do serviço [...], pelo simples fato de que o fabricante, o produtor, o construtor e o importador são os autores da colocação no mercado [...], sendo natural, portanto, que assumam os riscos dessa conduta e arquem com os encargos decorrentes da reparação de danos das atividades que lhes são próprias, como projeto, fabricação, construção, montagem, manipulação ou acondicionamento, além daquelas decorrentes de insuficiência ou inadequação de informações sobre utilização e riscos dos produtos e serviços. Em todos os casos a responsabilidade se mostra clara e evidente, tendo em vista o elo entre o fornecedor e o produto ou serviço.

Percebe-se nestes moldes que tanto o direito a prevenção quanto o direito a reparação dos danos são assegurados aos consumidores dependentes de um serviço, e neste caso, as mulheres que sofrem a lesividade do assédio, enquadram-se como merecedoras dos direitos propostos.

1.3 SERVIÇO PÚBLICO DE QUALIDADE

A qualidade de um serviço está intrínseca a forma com a qual o mesmo é prestado. A problemática em cima dos transportes públicos nacionais vai de encontro com os pontos de estrutura, mobilidade urbana, segurança, dentre outros.

Pertinente a isso, a Constituição da República (1988) determinou como um dos princípios basilares da administração pública, previstos em seu art. 37, o princípio da eficiência, o qual determina à administração pública do Brasil o dever de velar pela qualidade na prestação de seus serviços. Sobre o princípio, Diogo Neto (2014, p.183) afirma:

Embora já praticado no âmbito da proteção do consumidor, e doutrinariamente reconhecido nas obras dos administrativistas mais recentes, o certo é que, uma vez constitucionalmente consagrado este dever de eficiência do setor público, conotado aos interesses da sociedade, sempre que possa ser objetivamente aferível, passou a ser um direito da cidadania.

O Código de Defesa do Consumidor não abriu mão de legislar sobre a qualidade a ser obtida nos transportes públicos nacionais. O art. 4º em seu inciso VII, por exemplo, coloca como um dos princípios basilares do Código, a racionalização e melhoria dos serviços públicos, devendo sempre a política nacional das relações de consumo estar a par de seus deveres frente a essa prestação de serviços.

O art. 6º inciso X do CDC alude que é direito básico do consumidor a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral, devendo o fornecedor de transportes

colaborar com a melhoria efetiva de seus serviços ao público que atende. Compreende ainda o mesmo Código em seu art. 22 que: “Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.”

Sendo assim a qualidade deve ser vista como pressuposto de comprometimento que um serviço deve ter em meio social, sendo algo devidamente exigido para que a atividade tenha a sua atuação livre e fora de riscos aos seus respectivos consumidores, uma vez que a mesma é dever do estado a ser garantido aos civis.

2 RESPONSABILIDADE CIVIL DOS FORNECEDORES: TIPOS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

De acordo com a doutrina civilista, a responsabilidade civil nasceu com a noção de apaziguar danos vivenciados que tornaram-se peso para sujeitos indeterminados. Existem dois tipos de responsabilidade civil nas relações de consumo: a objetiva e a subjetiva.

A responsabilidade objetiva no direito do consumidor consiste em ser a regra para quem pretende administrar atividades no ramo comercial. Os arts. 12 e 14 do CDC estabelecem este comando de forma clara, uma vez que admitem a inexistência do pressuposto da culpa para responsabilizar fornecedores, que de alguma forma, causem danos a seus respectivos consumidores em decorrência de produtos ou serviços estabelecidos no mercado.

Almeida (2013, p. 423) explica que a responsabilidade civil no CDC advém da teoria do risco na atividade desenvolvida. Em seus comentários acerca do tema, o mesmo afirma:

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

A responsabilidade subjetiva, por outro lado, vem a ser uma exceção a essa regra. O CDC, em seu § 4º do art. 14, comunica que os únicos que não se sujeitam a responsabilidade objetiva serão os profissionais liberais, os quais exercem a atividade com caráter pessoal, sendo estes, por exemplo, advogados, médicos, etc.

Percebe-se assim que a responsabilidade das transportadoras será de acordo com a regra, ou seja, as fornecedoras de transportes tem dever objetivo quanto à garantia de seus serviços.

As primeiras disciplinações sobre transportes a que se tem conhecimento vieram a ocorrer em meados do século XIX, com os transportes ferroviários. Com o aumento de redes públicas e privadas, logo foi necessário haver uma ampliação quanto à legislação que abrigava este tipo de transporte, vindo então o Decreto nº 2681 de 1912 a ser aplicado também aos outros ramos, como por exemplo, os ônibus e metrô das cidades.

O Decreto em questão trata especificamente da responsabilidade da qual os empresários que lidam com o ramo de transportes vem a se afigurar. Sobre esta, Ulhoa (2010, p. 380) afirma que:

A responsabilidade objetiva das estradas de ferro foi estendida, pela jurisprudência, aos empresários de outros ramos de transporte. De início, o Decreto 2.681 foi aplicado analogicamente aos danos no transporte urbano por bondes elétricos; em seguida, associados ao transporte por ônibus [...]. Em 1952, o Tribunal de Justiça de São Paulo decidiu que a responsabilidade do transportador, independente do veículo utilizado, é sempre objetiva [...].

O artigo 17 do Decreto ora mencionado, afirma que “as estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea”. Desse modo, confirma-se que no momento em que a integridade física e psíquica das vítimas de assédio venham a ser perturbadas, a fornecedora tem o dever objetivo de responder diante do dano. O cunho desta indenização, obviamente virá a ser moral, pondo em vista que não há perda de bens na situação determinada.

Reflete-se que como mencionado anteriormente, o art. 14 do CDC implica que o fornecedor de serviços responde por seus atos, independentemente da existência de culpa, qualificando novamente este tipo de responsabilidade como objetiva.

Cumpra esclarecer ainda que o Estado também pode ser responsabilizado subsidiariamente pela conduta exercida por um civil nos coletivos. Isso não significa dizer que sua responsabilidade diminui frente a anterior, ou que esta torna-se subjetiva de alguma maneira. A responsabilidade do estado continua sendo objetiva, entretanto, o mesmo só responderá pelos atos de suas concessionárias se estas não possam de alguma forma responder. Sobre a responsabilidade destas, Nader (2009, p. 12) alude que:

Na moderna experiência brasileira, os órgãos públicos, por si ou por suas empresas, concessionárias ou permissionárias, ou sob qualquer outra forma de empreendimento, se obrigam a ‘fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos’, sujeitando-se a esta regra do art. 22 do Código de Defesa do Consumidor. A inobservância de tais obrigações

pode induzir as pessoas jurídicas a cumpri-las coercitivamente, além de reparar os danos causados.

2.1 PRESSUPOSTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Para que se haja a responsabilização civil dos fornecedores de transportes públicos diante da questão dos assédios sexuais nos coletivos, é preciso verificar se os danos sofridos pelas vítimas estão qualificados de acordo com os pressupostos de uma responsabilidade civil.

Inicialmente, entende-se que a responsabilidade civil advém de uma ação. Diniz (2014, p.56) explana o pressuposto da seguinte forma:

A ação, elemento constitutivo da responsabilidade, vem a ser o ato humano, comissivo ou omissivo, ilícito ou lícito, voluntário e objetivamente imputável, do próprio agente ou de terceiro, ou o fato de animal ou coisa inanimada, que cause dano a outrem, gerando o dever de satisfazer os direitos do lesado.

Percebe-se que nos casos de assédio sexual em ônibus, não há ação direta por parte da fornecedora que trata do fato ocorrido em suas dependências, entretanto, tendo em vista que na atividade respectiva há o dano em virtude da omissão à segurança dos consumidores, razão pela qual a empresa atende ao pressuposto da conduta a que se fala.

O segundo pressuposto a ser analisado vem a ser o do nexo de causalidade. De acordo com a doutrina atual, o nexo de causalidade vem a ser aquele que faz a ligação entre a ação e o dano. Sem este nexo, a reparação é inexistente.

Rodrigues (2008, p.18) afirma que “Se a vítima experimentar um dano, mas não se evidenciar que esse resultou do comportamento ou da atitude do réu, o pedido de indenização formulado por aquela deverá ser julgado improcedente”.

Com relação ao pressuposto da culpa, confere o Código de Defesa do Consumidor a exclusão desta em seu âmbito jurídico. Isto se dá pelo fato de que a responsabilidade aqui, por ser tratada em sua maioria de forma objetiva, desvirtua-se da culpa, e impõe aos fornecedores de serviço a obrigação de planejar previamente a forma mais segura para atender as necessidades de seus consumidores.

Por fim, o dano é o último pressuposto na qualificação da responsabilidade civil. O dano, que já foi conceituado em capítulo anterior a este, nada mais é que o prejuízo acarretado pela ação ou omissão de um agente. Qualificado, o dano pode gerar indenizações a quem os pleiteia.

Entende-se assim que o dano vem a ser o pressuposto chave na busca da responsabilização civil, seja qual for o caso em questão.

Sendo assim, a vítima de assédio pode requerer os danos que lhe cabem se os pressupostos acima forem pertinentes com o que condiz.

2.2 REPARAÇÃO DOS DANOS

A reparação dos danos no direito civil brasileiro equivale à provocação das indenizações morais e materiais. As indenizações a serem discutidas diante do assédio sexual sofrido nos transportes públicos virão a ser puramente morais, tendo em vista que o dano sofrido não extrapola os limites dos bens da vítima, apenas o da honra de seu corpo.

A responsabilidade das fornecedoras de transportes públicos está explícita no Código de Defesa do Consumidor no *caput* do art. 22 e em seu parágrafo único:

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos. Parágrafo único: Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código.

Vê-se que a reparação do dano ocasionado às mulheres tem previsão legal para ser buscado. O amparo visa prover às consumidoras a ideal proteção para que nada lhes falte do serviço ora contratado.

O art. 233 do Código Penal Brasileiro dispõe que é vedado “praticar ato obsceno em lugar público, ou aberto ou exposto ao público”. Apesar de certas condutas estarem tipificadas da mesma forma em sentido penal, verifica-se que a integridade da vítima é deturpada de formas diferentes. Por exemplo, ao ver um homem praticando atos libidinosos em seu desfavor, a mulher sente sua integridade psíquica atingida, mas, no momento que este toca-lhe o seio, ou apalpa suas nádegas, a integridade a ser discutida será a física. Deste modo, não se pode dizer que a reparação a ser tomada deve ser a mesma, tendo em vista que o comportamento inapropriado pode vir de diferentes formas, atentando contra a paz de uma pessoa de maneira divergente também.

Destaca-se que a atuação dos responsáveis também conta neste sentido. Se discute-se a responsabilidade da empresa por meio da inércia de seus empregados (motorista e cobrador), deve-se perceber se a ação foi visível ou impossível de se verificar. Em casos onde a vítima pede ajuda, por exemplo, e nada a respeito é feito, a reparação deve ser maior, tendo em vista a omissão alarmante a consumidora.

Atinente a isto, os tribunais que estão atuando favoravelmente sobre a questão assistida, têm arbitrado em média a quantia de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) em favor das

consumidoras vítimas de assédio, em razão das empresas não proverem a qualidade efetiva exigida em seus serviços.

É fato admitir que a mulher seja alvo fraco, e que nem sempre tem como obter defesas próprias, entretanto, há quem ouse dizer que tais ocorrências acontecem pela permissibilidade desta em estar “acessível” no momento oportuno. A questão é que a mulher, por qualidade de ser humano que tem, não pode ser tratada de forma adversa a que a Constituição admite, e sendo assim, a depender do caso, deve-se haver uma mensuração sobre esta futura indenização a ser ganha, tendo em vista o dever violado da fornecedora em não proporcionar a qualidade sobre seus serviços.

1.2 DAS POSSÍVEIS SOLUÇÕES

Diante das contravenções de assédio sexual em coletivos, as empresas que fornecem tais transportes, unidas às prefeituras de algumas cidades do Brasil, começaram a buscar soluções viáveis que possam coibir tais práticas em meio social. Brasília e Rio de Janeiro, por exemplo, possuem cada uma um tipo de vagão exclusivo apenas para mulheres, popularmente conhecido como “Vagão Rosa”.

Em exemplo a ser demonstrado, a Lei Estadual do Rio de Janeiro nº 4.733, de 23 de março de 2006, legisla sobre a obrigatoriedade de possuírem estes vagões exclusivos para mulheres. Diz o art. 1º e seus parágrafos 1º e 2º que:

Art. 1º - As empresas que administram o sistema ferroviário e metroviário no Estado do Rio de Janeiro ficam obrigadas a destinarem vagões exclusivamente para mulheres nos horários de pico matutino e vespertino.

§ 1º - Para efeito da presente Lei, entende-se como horário de pico matutino o intervalo entre 6h e 9h e vespertino o intervalo entre 17h e 20h.

§ 2º - Os vagões a serem destinados para o transporte exclusivo de mulheres poderão ser destacados entre os que integram a composição dimensionada para o fluxo de passageiros nos referidos horários de pico, ou adicionados à composição, a critério da concessionária.

Como a Lei não estava surtindo efeito por si só, o referido Estado, aprovou no mês de março de 2016 um projeto que prevê multa a homens que invadam esse espaço destinado a mulheres. O projeto prevê multas a quem desrespeite a lei local do Rio, a qual pode chegar ao valor de R\$1.084,00 (mil e oitenta e quatro reais), dando ainda aos seguranças das concessionárias de trem e metrô, aval para acionar policiais militares que conduzirão o infrator a uma delegacia para responder pela má conduta. (G1, 2016).

Voltando às ideias movidas em Brasília, no ano de 2014, foram feitas campanhas com o mesmo intuito de repelir tais ações, confeccionando cartazes que induziam mulheres a denunciarem o crime, e instruindo motoristas e cobradores sobre como agir em casos como estes.

Sabe-se que a questão é difícil, entretanto, é necessário haver o regramento com base nas consequências sociais vividas diariamente pelas vítimas deste crime.

A ideia de uma empresa manter policiais civis em cada sistema de transporte é excelente, entretanto, há inviabilidade quanto a isso, uma vez que o custeio sairia muito mais caro, caindo ainda mais no bolso do consumidor. Já pensando por outro ângulo, a ideia de manter-se policiais em pontos estratégicos que intermedeiem os transportes seria propícia, uma vez que o Estado é tão responsável quanto as empresas pela segurança de seus cidadãos e pelos próprios transportes, devendo assim delimitar ações que venham a beneficiar cada um deles.

Compreende-se ainda que as fornecedoras de transportes devem criar um sistema que possa monitorar as ações que ocorrem em suas intermediações, e trabalhar para que de fato haja eficácia quanto ao mesmo, uma vez que de nada adiantaria obter-se um sistema de câmeras excepcionais em cada coletivo, se a ordem de monitoramento é precária, tornando assim uma medida paliativa qualquer.

Reiterando ainda a campanha que foi feita no Distrito Federal, é necessário que sejam dadas instruções coerentes ao corpo de cobradores e motoristas que compõem as empresas, uma vez que estes são o elo de segurança mais próxima que as fornecedoras podem propiciar à seus consumidores.

CONCLUSÃO

O presente artigo tratou do tema em questão de uma forma didática, permitindo ao leitor adquirir conhecimentos acerca da responsabilidade civil dos coletivos diante dos casos de assédio sexual sofrido por mulheres em suas dependências, de acordo com o que preleciona o Código do Consumidor.

Diante do que dispôs, o artigo provou que as vítimas de assédio sexual devem ser qualificadas como consumidoras ante o serviço das empresas de transportes públicos, as quais foram caracterizam-se como fornecedoras, tendo em vista que há relação de consumo entre as mesmas, uma vez que para que haja o uso dos coletivos, é necessário haver o pagamento de

taxa antes do embarque.

Demonstrou-se que o direito a segurança está presente em todo o ordenamento jurídico, e que o CDC não pecou quanto ao mesmo, uma vez que, unindo-o ao direito a saúde, dispõe em seu capítulo IV, uma sessão que abarca a sua proteção, indicando critérios que requerem o respeito e a ordem de ambas. As integridades física e psíquica, por sua vez, são direitos que devem ser respeitados por toda e qualquer pessoa, obrigando a coletividade e ao Estado a mantê-la incólume de acordo com seus deveres civis.

Em se tratando do direito a prevenção dos danos, entendeu-se que de acordo com o art. 6º, inciso VI do CDC, a prevenção e a reparação dos danos devem ser tratados como direitos básicos do consumidor brasileiro, e com isso, percebeu-se que o Código busca antecipar-se aos danos, dando norte aos possíveis casos em que estes possam vir a acontecer numa relação de consumo, ressaltando-se a partir disso os caminhos que venham a ser oferecidos para que não haja tais incongruências diante dos consumidores que necessitam dos serviços de transporte.

Com relação à qualidade dos transportes públicos, afirmou-se que o CDC dispôs em seu art. 4º, inciso VII que a racionalização e melhoria destes vêm a ser um princípio basilar do direito consumerista, devendo a política nacional das relações de consumo estar a par de seus deveres frente ao mesmo. Também no mesmo Código, o art. 6º, inciso X e o art. 22 aludem respectivamente que é direito de todo consumidor a adequada e eficaz prestação de serviços públicos em geral, e que os órgãos públicos são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, contínuos.

No tocante à responsabilidade civil dos fornecedores, pôde-se verificar que há dois tipos de responsabilidades existentes no direito do consumidor, as objetivas e as subjetivas, ficando o fornecedor de transporte público sujeito a reparação objetiva dos danos a seus consumidores.

Os pressupostos da responsabilidade no direito do consumidor são apenas três: ação, nexo de causalidade e dano, sendo este último o pressuposto chave para a aquisição da reparação.

Por fim, tratou-se ainda neste artigo da reparação do dano nos casos de assédios sexuais, discutindo-se um pouco sobre média de indenizações percebidas diante dos casos e averiguando uma possível ponderação destes valores diante do grau que tais danos vêm a causar às integridades físicas e psíquicas das consumidoras a quem se refere, possibilitando ao final uma visão crítica sobre as possíveis soluções que possam ser compreendidas para tratar

da problemática do assédio e pôr fim a este.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, João Batista de. **Manual de Direito do Consumidor**. São Paulo: Saraiva, 2003.

ALMEIDA, Fábricio Bolzan. **Direito do consumidor esquematizado**. São Paulo: Saraiva, 2013.

ASSÉDIO Sexual: PO813823. **Datafolha**, 28 e 29 out. 2015. Disponível em: <http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2015/11/09/assedio_sexual.pdf>. Acesso em: 10 mai 2016.

BENJAMIN, Antônio Herman V.; MARQUES, Cláudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. **Manual de Direito do Consumidor**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo Brasil, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 17 fev. 2016.

_____. Código de Defesa do Consumidor de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, 12 set. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm>. Acesso em: 09 jan. 2016.

_____. Decreto nº 2.681, de 07 de Dezembro de 1912. Institui a Responsabilidade Civil nas Estradas de Ferro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2681_1912.htm>. Acesso em: 20 abr. 2016.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Processo nº 1090598-86.2014.8.26.0100. Juiz Sebastião Junqueira. 19ª Câmara de Direito Privado. Foro de São Paulo, 14 de dezembro de 2015, **Jusbrasil**. Disponível em: <<http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/297126339/apelacao-apl-10905988620148260100-sp-1090598-8620148260100/inteiro-teor-297126356>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de Direito Civil: Obrigações; Responsabilidade Civil**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2010. 2 v.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. 7 v.

FARIAS, Cristiano; ROSEVALD, Nelson. **Direito Civil: Teoria Geral**. 9. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

PUBLICADA Lei no RJ que multa homem em vagão Feminino com até R\$1mil. 05 abr 2016. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/publicada-lei-no-rj-que-multa-homem-em-vagao-feminino-com-ate-r-1-mil.html>>. Acesso em: 14 maio 2016.

GAGLIANO, Pablo Stolze; FILHO, Rodolfo Pamplona. **Novo Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Curso de Direito Administrativo: parte introdutória: parte geral: parte especial**. 16. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 2. ed. Rio de Janeiro: 2009.

NUNES, Rizzato. **Curso de Direito do Consumidor**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

RODRIGUES, Silvio. **Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2008. 4 v.