

**A PROTEÇÃO JURÍDICA
DAS MULHERES NOS
APLICATIVOS DE
TRANSPORTES URBANOS:
RESPONSABILIDADE CIVIL
DAS PLATAFORMAS
DIGITAIS SOB A
PERSPECTIVA DA TEORIA
DE RISCO DE
EMPREENHIMENTO**

**THE LEGAL PROTECTION OF WOMEN IN URBAN TRANSPORTATION
APPLICATIONS: CIVIL LIABILITY OF DIGITAL PLATFORMS FROM THE
PERSPECTIVE OF ENTERPRISE RISK THEORY**

Ciências Sociais Aplicadas • 27/03/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/774587804](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/774587804)

Renata Sanmylly Souza da Silva¹
Rodrigo Watson Araújo de Souza²
Paulo Eduardo Queiroz da Costa³

RESUMO

Este artigo buscará analisar a proteção jurídica das mulheres em relação ao novo cenário de transporte urbano no país, com o advento e popularização de transporte de aplicativos que implementaram um novo modo de locomover-se, buscando analisar sob a perspectiva legal, a responsabilidade civil e atuação das plataformas digitais sob o aspecto da violência estrutural de gênero no país. Analisa-se sobretudo a aplicação da Lei n. 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, especialmente no que se refere ao dever de segurança e à teoria do risco do empreendimento. Por meio de uma revisão da literatura, análise de normas e avaliação de dados estatísticos sobre a violência de gênero, argumenta-se que a violência contra mulheres em corridas mediadas por aplicativos é um risco previsível associado a essa atividade econômica. A conclusão é que, levando em conta a natureza do serviço e o papel social das plataformas digitais, há uma obrigação legal de implementar medidas preventivas eficazes, sendo insuficiente apenas a inclusão de uma cláusula contratual que proíba essa prática.

Palavras-chave: Responsabilidade civil; Plataformas digitais; Transporte por aplicativo; Violência de gênero; Teoria do risco do empreendimento.

ABSTRACT

This article will analyze the legal protection of women in relation to the new urban transportation scenario in the country, with the advent and popularization of app-based transportation that has implemented a new way of getting around, seeking to analyze, from a legal perspective, the civil liability and actions of digital platforms regarding the structural gender violence in the country. It primarily

analyzes the application of Law No. 13.640/2018, which regulates private individual paid passenger transportation, the Civil Code, and the Consumer Protection Code, especially concerning the duty of safety and the theory of enterprise risk. Through a literature review, analysis of regulations, and evaluation of statistical data on gender violence, it argues that violence against women in rides mediated by apps is a foreseeable risk associated with this economic activity. The conclusion is that, considering the nature of the service and the social role of digital platforms, there is a legal obligation to implement effective preventive measures, and the mere inclusion of a contractual clause prohibiting this practice is insufficient.

Keywords: Civil liability; Digital platforms; Ride-hailing services; Gender-based violence; Enterprise risk theory.

1. INTRODUÇÃO

A expansão das plataformas digitais de transporte urbano alteraram o cenário de como locomover-se em nossa sociedade, desse modo, milhares de pessoas passaram a utilizar plataformas como essas, por exemplo, Uber, 99, InDrive etc. Sob essa realidade, com o aumento do número de passageiros e motoristas parceiros, além da instauração de uma nova modalidade de prestação de serviços, ocorreu a instauração de novas modalidades de danos e atos ilícitos, de modo que ao mesmo tempo em que esse novo modelo econômico se solidifica, surgem questões jurídicas importantes sobre a responsabilidade civil das plataformas digitais, especialmente em casos de violência contra mulheres.

O Brasil apresenta como problema social notório a violência contra a mulher, não se restringindo ao espaço doméstico, mas passando ao espaço urbano e de modo presente passando às interações

mediadas por tecnologias digitais. Diante desse cenário, a questão de vulnerabilidade da mulher mediante a este problema crônico da sociedade brasileira fica explícita quando fala-se da figura feminina em transporte por aplicativos, seja na figura de passageira, como também de motorista.

Em se tratando da Lei n. 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, a mesma versa em seu artigo 11-A sobre a competência municipal de regulamentação e fiscalização desses serviços, todavia, faz-se necessário entender de que modo a responsabilidade civil pode e deve ser garantida de modo a reparar danos sofridos durante as corridas. Dessa forma, é importante analisar como o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil se aplicam, especialmente no que diz respeito ao dever de segurança e à teoria do risco do empreendimento.

O foco principal desta pesquisa é entender se a violência contra mulheres em corridas feitas por aplicativos de transporte pode ser vista como um risco previsível da atividade econômica das plataformas digitais, o que poderia levar a uma responsabilidade civil objetiva. Além disso, a pesquisa busca examinar situações como a presença de pessoas não cadastradas, se tal situação poderia romper o nexo causal e, assim, isentar a empresa de um possível dever de indenizar.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Segundo a Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, em seu Art. 2º: O inciso X do art. 4º da [Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012](#), passa a vigorar com a seguinte redação, X - transporte remunerado

privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. Sob tal realidade, o dispositivo legal conceitua de maneira objetiva o transporte remunerado privado individual de passageiros, mais conhecido por: transporte por aplicativo. O advento do transporte por aplicativo veio de modo a revolucionar a mobilidade urbana atual, pois proporciona ao cidadão, denominado usuário, uma nova fonte escolha de como e quando locomover-se, pois cede ao mesmo a oportunidade de escolher o meio de transporte de sua escolha, o valor que deseja pagar pela corrida e até mesmo o número de paradas até a finalização de sua viagem. Desse modo, a aplicabilidade do transporte por aplicativo não mostra-se restritiva, mas generalista, englobando diversos perfis sociais de usuários, pois oferece ao mesmos diversas modalidades de corrida e tipos de viagem (individual ou coletiva).

2.1. Entendimento da Responsabilidade Civil e Sua Aplicação a Empreendimentos de Prestação de Serviços Através da Teoria do Risco do Empreendimento

A responsabilidade civil trata-se do dever ou obrigação municiados de juridicidade que uma pessoa tem para seu semelhante de modo a reparar um dano causado ao mesmo, em determinadas situações, independentemente de culpa. O instituto jurídico da responsabilidade civil é observado de maneira preponderante pelo Código Civil brasileiro e aplica-se não somente à pessoa natural, mas também à pessoa jurídica, ficando explícita sua aplicabilidade em artigos, como por exemplo o artigo 186, que expressa que aquele

que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito; como também o artigo 927, que versa que aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Diversos empreendimentos que oferecem a prestação de serviços como fonte de lucro, estão sujeitos a diversos riscos relacionados ao próprio empreendimento, cabendo aos mesmos a responsabilidade civil de reparar possíveis danos, haja vista, possuírem o potencial de violar direitos, mesmo que não patrimoniais, como por exemplo, danos à moral.

Tratando de Responsabilidade Civil objetiva, a mesma pode ser definida pela obrigação jurídica de reparar o dano, sem que haja necessidade de evidenciar a culpa (negligência, imprudência ou imperícia) do agente, bastando evidenciar o dano causado e o nexo causal, relação de causalidade entre a conduta do agente e o resultado alcançado, para impor a responsabilidade objetiva de reparar o dano causado. Sob essa análise, empreendimentos, como por exemplo, aplicativos de transporte urbano, possuem a obrigação jurídica de prestar um serviço que não comprometa ou viole direitos de seu próprio consumidor.

De modo geral, além da própria análise da responsabilidade civil objetiva, faz-se necessária observar a teoria de risco do empreendimento como fator originador da própria responsabilidade citada. A teoria do risco do empreendimento trata-se de um princípio fundamentado através do Código Civil e com aplicações em outras legislações infraconstitucionais, como por exemplo, o Código de Defesa do Consumidor, referindo-se que qualquer pessoa

(natural ou jurídica) que exerce atividade econômica e obtém lucro com a mesma deve assumir os riscos que essa atividade pode causar a terceiros, o que está explicitado no artigo 927 do Código Civil. A conceituação de risco nesta teoria deve ser analisada de maneira mais ampla, sendo identificada por Wolkoff (2010, p.5) como “uma potencialidade de dano ou de previsibilidade de perda ou de responsabilidade pelo dano, compreendidos os eventos incertos e futuros inesperados, mas, temidos ou receados”.

A teoria de risco evidencia, portanto, que a própria existência do empreendimento traz consigo a responsabilidade civil objetiva como fator inerente a si, haja vista, toda atividade econômica, por mais diversa que seja, possuir a potencialidade de causar algum dano ao seu beneficiário, entendendo segundo Wolkoff que às modalidades potenciais de danos resultam das mais variadas atividades humanas.

2.2. Responsabilidade Civil das Plataformas em Casos de Violência Contra Mulheres

A responsabilidade civil das plataformas digitais de transporte urbano, especialmente em casos de violência contra mulheres durante a prestação do serviço, é um tema central no debate jurídico atual. No Brasil, essa análise deve começar pela natureza jurídica das atividades dessas empresas, além da aplicação do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor.

Embora as plataformas de transporte se apresentem como meras intermediárias tecnológicas em seus contratos, elas realizam uma atividade econômica organizada, estruturada e remunerada, obtendo lucro direto de cada corrida. Essa situação traz à tona a

teoria do risco do empreendimento, conforme o artigo 927, parágrafo único, do Código Civil, que afirma que quem exerce uma atividade que, por sua natureza, envolve riscos a terceiros, é responsável pelos danos causados, independentemente de culpa.

Ademais, a relação entre a usuária e a plataforma é uma típica relação de consumo, de acordo com os artigos 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor, com a empresa sendo considerada fornecedora de serviços. Sob essa ótica, aplica-se o artigo 14 do CDC, que estabelece a responsabilidade objetiva do fornecedor por danos causados por falhas na prestação do serviço, especialmente quando não se oferece a segurança que se espera.

Nos casos de violência contra mulheres, sejam passageiras ou motoristas, a discussão jurídica se desloca da conduta isolada do agressor para a análise de possíveis falhas sistêmicas da plataforma. A prática criminosa, embora investigada na esfera penal, pode indicar um defeito na prestação do serviço se houver evidências de falhas nos mecanismos de verificação de identidade, fiscalização, resposta a denúncias ou prevenção de riscos previsíveis.

É importante ressaltar que a violência de gênero, no Brasil, não é um evento totalmente inesperado ou fora do comum. Na verdade, é uma realidade social bem documentada, o que aumenta a responsabilidade das empresas que atuam no transporte individual de pessoas, muitas vezes em ambientes privados e sem supervisão imediata. A previsibilidade desse risco torna ainda mais necessária a adoção de medidas preventivas eficazes, sob pena de se considerar uma omissão significativa.

Não se trata de atribuir responsabilidade automática por qualquer crime que ocorra na plataforma, mas sim de analisar, caso a caso, se houve falhas na segurança oferecida. Quando fica claro que o dano resultou de uma deficiência na organização do serviço ou na gestão do risco inerente à atividade, a responsabilização civil da empresa se alinha aos princípios da boa-fé objetiva, da função social da atividade econômica e da proteção da dignidade humana. Nesse cenário, a responsabilidade civil das plataformas deve ser vista como uma ferramenta de proteção preventiva e reparatória, capaz de promover padrões mais altos de segurança e garantir uma proteção real às mulheres que utilizam ou trabalham com transporte por aplicativo.

2.3. A Omissão das Empresas e a Falha na Prestação do Serviço

A falta de ação das plataformas digitais em relação à implementação de medidas eficazes para prevenir e responder à violência contra mulheres pode ser vista como uma falha na prestação do serviço, resultando em responsabilidade civil. No contexto do Direito brasileiro, o dever de segurança vai além de garantir que não haja defeitos materiais no serviço; ele também envolve a proteção da integridade física e mental dos usuários, de acordo com a expectativa legítima que a própria atividade econômica gera.

De acordo com o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, o fornecedor é responsável de forma objetiva pelos danos que surgem de defeitos na prestação do serviço, sendo considerado defeituoso aquele que não oferece a segurança que o consumidor pode razoavelmente esperar. Assim, a segurança não é apenas um detalhe, mas sim uma parte fundamental da própria prestação contratual.

No caso das plataformas de transporte urbano, a falta de ação pode se manifestar de várias maneiras: a ausência de mecanismos rigorosos para verificar a identidade dos motoristas; falhas no monitoramento de comportamentos suspeitos; respostas lentas ou ineficazes a denúncias anteriores; a falta de protocolos específicos para proteger mulheres; ou até mesmo a manutenção de motoristas com histórico de comportamentos inadequados. Quando essas situações são comprovadas, elas revelam uma deficiência organizacional que pode ser considerada um defeito no serviço.

É importante destacar que a responsabilidade por omissão não requer a prova de culpa subjetiva, mas sim a verificação de que a empresa não tomou as medidas razoavelmente esperadas diante de um risco previsível. A violência de gênero, no Brasil, é um problema social amplamente reconhecido, o que impõe às plataformas uma obrigação maior de cautela. A inação diante de riscos que são estatisticamente evidentes pode ser vista como uma gestão inadequada do risco do negócio.

Além disso, cláusulas contratuais que proíbem corridas por terceiros não são suficientes, por si só, para evitar a responsabilização. Apenas ter uma norma interna não substitui a necessidade de implementar mecanismos eficazes de fiscalização e controle. Se a prática social mostrar que essa regra é frequentemente descumprida, a empresa precisa provar que tomou medidas concretas e proporcionais para reduzir o risco de uso indevido das contas. A omissão relevante, portanto, ocorre quando a plataforma, tendo a capacidade de agir para minimizar ou evitar danos, não implementa medidas adequadas ao nível de risco da atividade que realiza. Nesses casos, fica claro o nexo causal entre a falha estrutural do serviço e o dano sofrido pela vítima, legitimando a responsabilidade civil. Assim, a

análise da omissão empresarial deve ir além da conduta isolada do agressor e focar na estrutura organizacional do serviço, avaliando se a plataforma cumpriu, de maneira efetiva, o dever jurídico de segurança que vem com a atividade que explora economicamente. A responsabilização, nesse contexto, não só busca reparar, mas também prevenir, incentivando a adoção de padrões mais rigorosos de proteção às mulheres no ambiente digital de mobilidade urbana.

2.3. Jurisprudência Brasileira Sobre a Responsabilização das Plataformas

A análise jurisprudencial mostra que a responsabilização civil das plataformas digitais de transporte urbano ainda está em fase de consolidação no Brasil. Os tribunais têm abordado essa questão levando em conta a natureza da relação jurídica estabelecida e a extensão do dever de segurança que as empresas assumem.

O Superior Tribunal de Justiça tem consistentemente reconhecido que as plataformas digitais podem ser consideradas fornecedoras de serviços para os fins do Código de Defesa do Consumidor, afastando a ideia de que atuam apenas como intermediárias tecnológicas, especialmente quando há evidências de controle organizacional sobre a atividade. Essa interpretação reforça a aplicação da responsabilidade objetiva prevista no art. 14 do CDC, especialmente quando se verifica uma falha na prestação do serviço.

Em casos que envolvem agressões, assédios e outros ilícitos ocorridos durante as corridas, os Tribunais de Justiça estaduais têm adotado posturas que variam conforme a demonstração de falhas no serviço. Em algumas decisões, a responsabilidade foi reconhecida quando se constatou a insuficiência dos mecanismos de segurança,

a falta de verificação adequada do motorista ou a inércia diante de denúncias anteriores. Em outras situações, a responsabilização foi afastada quando o evento foi considerado totalmente imprevisível ou não relacionado a uma falha estrutural da plataforma.

A tendência predominante, no entanto, sugere uma interpretação que favorece a teoria do risco do empreendimento. Uma parte considerável da jurisprudência entende que, ao operar uma atividade econômica voltada para o transporte individual de pessoas, a empresa assume riscos que são parte da própria dinâmica do serviço, especialmente quando essa atividade ocorre em um ambiente privado e há uma assimetria de informações entre as partes.

No que diz respeito à violência contra mulheres, alguns julgados já reconhecem que a vulnerabilidade feminina, embora não gere uma presunção automática de responsabilidade, é um fator importante na avaliação da previsibilidade do risco e da adequação das medidas preventivas que a empresa implementou. Dessa forma, a violência de gênero é vista não como um evento totalmente alheio à atividade, mas sim como um risco social que demanda uma gestão apropriada.

Além disso, é importante ressaltar o debate jurídico sobre o uso de contas por terceiros não cadastrados. Em certos casos, as plataformas alegaram que houve descumprimento contratual como uma justificativa para isentar-se de responsabilidade. No entanto, decisões recentes têm mostrado que a simples presença de uma cláusula proibitiva não elimina automaticamente a obrigação de indenizar, sendo necessário demonstrar que a empresa tomou medidas efetivas para prevenir ou minimizar essa prática.

É possível perceber que a jurisprudência brasileira está avançando no reconhecimento de que a responsabilidade das plataformas vai além da simples ocorrência de um ilícito penal. Agora, a atenção se volta para possíveis falhas na segurança do serviço. A análise judicial está mudando, deixando de focar apenas na conduta do agressor e passando a avaliar se o sistema organizacional da empresa está alinhado com princípios como a boa-fé objetiva, a função social da atividade econômica e a proteção da confiança legítima do usuário.

Esse cenário indica uma tendência crescente de reforço do dever jurídico de segurança das plataformas digitais, especialmente quando há uma conexão clara entre o dano causado e a falta de gestão adequada dos riscos que envolvem a atividade.

2.4. Suficiência do Direito Civil na Tutela da Segurança Feminina

A análise da responsabilidade civil das plataformas digitais levanta um debate mais amplo sobre a eficácia do Direito Civil como ferramenta para proteger a segurança das mulheres no contexto do transporte por aplicativos. A questão central é saber se os mecanismos tradicionais de reparação e prevenção previstos na legislação civil são adequados para lidar com os riscos estruturais associados à violência de gênero.

O Direito Civil brasileiro, especialmente após a constitucionalização do sistema jurídico, começou a incorporar valores fundamentais como a dignidade da pessoa humana, a solidariedade social e a proteção da confiança. Nesse contexto, a responsabilidade civil deixou de ser apenas uma função compensatória, passando a ter também um caráter preventivo e educativo. A obrigação de indenizar, quando há falha na prestação do serviço, serve como um

incentivo para que as empresas adotem comportamentos mais responsáveis.

No entanto, é importante reconhecer que a proteção civil, em geral, atua de forma reativa, ou seja, somente após o dano ocorrer. Embora a responsabilização objetiva das plataformas possa estimular a implementação de medidas preventivas, ela não substitui a necessidade de políticas públicas estruturais para combater a violência contra a mulher. O Direito Civil, por si só, não resolve o problema social subjacente, mas pode ajudar a mitigá-lo ao estabelecer padrões jurídicos mínimos de segurança.

Além disso, aplicar cláusulas contratuais e regras gerais de responsabilidade de forma isolada não é suficiente, especialmente quando ignoramos o contexto de vulnerabilidade das mulheres no Brasil. A interpretação das normas civis precisa ser guiada pelos princípios constitucionais da igualdade material e da proteção à dignidade humana. Isso permite que o dever de segurança seja entendido de forma mais ampla, alinhada com a realidade social.

Nesse sentido, a eficácia do Direito Civil está atrelada a uma leitura que seja sistemática e integrada com o Código de Defesa do Consumidor e os direitos fundamentais. A responsabilidade civil das plataformas não deve ser encarada apenas como um meio de indenização individual, mas sim como uma ferramenta de regulação indireta do mercado digital, capaz de promover padrões mais elevados de cuidado e prevenção.

Portanto, podemos concluir que o Direito Civil é um instrumento juridicamente apropriado para proteger a segurança das mulheres nos aplicativos de transporte urbano, desde que seja interpretado

sob uma perspectiva constitucional e aplicado rigorosamente em relação ao dever de segurança e à gestão dos riscos que envolvem a atividade econômica. No entanto, sua atuação deve dialogar com outras esferas normativas e políticas públicas, visando oferecer uma proteção mais ampla e eficaz às mulheres.

2.5. Medidas Preventivas Exigíveis e Análise do Programa U-ELAS

A responsabilidade civil das plataformas digitais nos leva a pensar sobre as medidas preventivas que a lei exige no contexto do transporte por aplicativo. Quando a atividade econômica envolve riscos que podem afetar a integridade física e mental dos usuários, especialmente das mulheres, o dever de segurança precisa ser interpretado de maneira mais ampla. Isso significa que não basta ter cláusulas contratuais formais; é preciso implementar mecanismos concretos de prevenção.

De acordo com o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor e a teoria do risco do empreendimento, conforme o artigo 927, parágrafo único, do Código Civil, podemos argumentar que as plataformas devem adotar padrões de proteção que sejam razoáveis e proporcionais, levando em conta a previsibilidade dos riscos.

Algumas dessas medidas incluem: uma verificação rigorosa de identidade; um monitoramento eficaz de denúncias; rastreamento em tempo real; protocolos específicos para situações de emergência; e tecnologias que ajudem a evitar o uso indevido de contas por terceiros.

A questão da “terceirização informal” das corridas, quando o usuário cadastrado não é a mesma pessoa que realmente faz a viagem, revela uma fragilidade estrutural no sistema. Apenas ter uma

cláusula contratual que proíbe essa prática não é suficiente, especialmente se a realidade mostra que isso acontece com frequência.

Nesses casos, o dever de segurança exige que a empresa implemente mecanismos adicionais de verificação e controle, caso contrário, pode ser considerada omissa em sua responsabilidade.

No contexto das políticas internas, é importante destacar o programa U-Elas, que foi criado pela Uber com o objetivo de aumentar a segurança das mulheres, permitindo uma conexão prioritária entre motoristas e passageiras do mesmo gênero. Do ponto de vista jurídico, essa iniciativa pode ser vista como uma forma de reduzir riscos e gerenciar de maneira preventiva a atividade econômica. Essa medida está alinhada com o princípio da igualdade material, reconhecendo a vulnerabilidade específica das mulheres no ambiente de transporte urbano.

No entanto, apesar de sua relevância, o programa não esgota a responsabilidade jurídica de proteção. Sua eficácia depende de uma implementação adequada, fiscalização constante e integração com outras ferramentas de segurança. Além disso, não elimina a possibilidade de responsabilidade civil caso haja falhas estruturais na prestação do serviço. A adoção de medidas preventivas não é uma isenção automática de responsabilidade, mas sim um fator a ser considerado na avaliação da diligência empresarial.

Dessa forma, as plataformas digitais, como organizadoras da atividade de transporte individual, precisam entender que o dever de segurança é uma obrigação contínua e dinâmica, que deve se adaptar à evolução tecnológica e à realidade social do Brasil. A

responsabilidade civil, nesse cenário, desempenha um papel importante, incentivando investimentos em prevenção e estabelecendo padrões mínimos de proteção para as mulheres.

A proteção jurídica da segurança feminina nos aplicativos de transporte, portanto, vai além da reparação de danos já ocorridos; ela requer uma estrutura normativa e tecnológica que possa diminuir a probabilidade de incidentes. O Direito, ao estabelecer padrões de cuidado proporcionais ao risco envolvido, ajuda a criar um ambiente digital mais seguro e que respeite os valores constitucionais de dignidade e igualdade.

3. METODOLOGIA

A presente pesquisa desenvolvida no artigo caracteriza-se como qualitativa, de natureza teórica e exploratória, com abordagem dedutiva, voltada à análise das legislações vigentes, consolidações doutrinárias e entendimentos jurisprudenciais que versam sobre a responsabilidade civil das plataformas digitais de transporte urbano sobre danos relacionados à violência contra mulher. A abordagem qualitativa foi escolhida de modo a favorecer a análise dos institutos jurídicos e demais fatos jurídicos presentes no contexto social da violência contra mulher, além disso, entender os aspectos de aplicação das normas infraconstitucionais, como o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor ao caso concreto de responsabilidade civil das plataformas digitais.

Quanto aos meios, a pesquisa fundamenta-se em uma revisão bibliográfica, observando obras desenvolvidas por juristas que versam sobre às temáticas da responsabilidade civil, da boa fé no direito e da aplicação e fundamentos do Código de Defesa do

consumidor. A pesquisa sustenta-se também na aplicação de normas constitucionais e infraconstitucionais: i- Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002 que institui o Código Civil; ii- Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990, que dispõe sobre a proteção do consumidor; iii- Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. Além do aspecto doutrinário e normativo, o presente artigo busca entender o entendimento jurídico do tema abordado, apresentando como conteúdo: entendimentos jurisprudenciais atuais, sobretudo de Tribunais Superiores, como o Superior Tribunal de Justiça (STJ).

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A presente pesquisa analisou a proteção legal das mulheres nos aplicativos de transporte urbano, focando na responsabilidade civil das plataformas digitais. O debate foi contextualizado dentro da normativa brasileira e da realidade social, que ainda enfrenta altos índices de violência de gênero. A análise revelou que a atividade econômica dessas empresas vai além de uma simples intermediação tecnológica; trata-se de uma organização estruturada que oferece serviços remunerados, e, portanto, deve cumprir com as obrigações que vêm da teoria do risco do empreendimento.

Foi constatado que a aplicação do Código Civil, em conjunto com o Código de Defesa do Consumidor, impõe às plataformas a responsabilidade legal de garantir segurança que esteja à altura dos riscos previsíveis associados à sua atividade. A violência contra as mulheres, longe de ser um evento raro, é um risco social bem conhecido, o que torna ainda mais urgente a necessidade de implementar mecanismos preventivos que sejam eficazes e contínuos.

A investigação revelou que a responsabilidade civil das empresas não surge automaticamente quando motoristas ou terceiros cometem crimes, mas sim quando há falhas estruturais na prestação do serviço. Isso é especialmente verdadeiro se houver uma omissão significativa, problemas na gestão de riscos ou falta de mecanismos de controle. Apenas ter uma cláusula contratual que proíbe o uso por terceiros não é suficiente para isentar a empresa de indenizar, a menos que existam medidas concretas de fiscalização e prevenção.

A análise das decisões judiciais mostrou uma tendência crescente em reconhecer a responsabilidade objetiva das plataformas quando há falhas no serviço. Isso reforça a ideia de que a exploração econômica do transporte individual traz consigo riscos que precisam ser assumidos. Nesse contexto, a responsabilidade civil não só busca reparar danos, mas também atua de forma preventiva, incentivando padrões mais altos de cuidado empresarial.

Assim, podemos concluir que o Direito Civil, quando interpretado à luz dos princípios constitucionais da dignidade humana e da igualdade material, é uma ferramenta eficaz para proteger a segurança das mulheres nos aplicativos de transporte urbano. No entanto, sua eficácia depende de uma aplicação sistemática e rigorosa, capaz de ir além de interpretações excessivamente restritivas da responsabilidade das empresas.

Fortalecer o dever jurídico de segurança das plataformas digitais não é apenas uma forma de proteger as vítimas individualmente, mas também um passo importante para criar um ambiente digital mais responsável e socialmente consciente. A proteção das mulheres, nesse cenário, não é um privilégio, mas sim uma manifestação

concreta do compromisso constitucional com a dignidade humana e a promoção de igualdade real nas relações econômicas atuais.

5. CONCLUSÃO

Em suma, a realização da pesquisa, bem como o aprofundamento nos dispositivos legais, permitiram verificar a necessidade de uma alteração na postura das plataformas digitais diante dos riscos inerentes ao empreendimento de mobilidade urbana, principalmente ao que diz respeito à proteção da figura da mulher ao utilizar tal serviço.

Desse modo, como resposta à problemática, de que modo a responsabilidade civil pode e deve ser garantida de modo a reparar danos sofridos durante as corridas, deve-se analisar os dispositivos presentes no Código Civil e Código de Defesa do Consumidor, entendendo, que as empresas que fornecem serviços de transporte urbano possuem responsabilidade de reparar os danos causados aos usuários que beneficiam-se de seus serviços, sobretudo, em virtude da teoria do risco de empreendimento. Todavia, é preciso esclarecer há uma lacuna ao que diz respeito à penalização e responsabilidade dessas empresas, haja vista, a penalização não ser automática, porém ser aplicada em virtude de uma falha estrutural ou omissão na prestação de serviço, como por exemplo, a utilização de um conta por terceiro não identificado, trazendo assim, à luz do Código Civil, a aplicação da responsabilidade civil objetiva.

Concomitantemente, ficou nítida a ausência de mecanismos mais rigorosos de identificação de usuários por parte das plataformas digitais de transporte urbano, limitando-se a apenas uma mera cláusula contratual, porém que não oferece à usuária a devida

segurança jurídica, desse modo, não havendo a devida aplicação de medidas de fiscalização por parte das plataformas digitais, também caberá o dever de indenizar, em virtude, da responsabilidade civil objetiva. Além disso, na relação jurídica de consumo entre usuária e empresa, a garantia de integridade física e moral da usuária é tão importante quanto a própria locomoção urbana.

Conclui-se de igual modo, que a análise do Código Civil sob à ótica constitucional de proteção jurídica das mulheres nos aplicativos de transporte urbano deve ser analisada muito além da reparação de danos causadas às mesmas, porém na devida prevenção, sendo a responsabilidade civil e a penalização civil apenas instrumentos que incentivam por meio de sanção a criação de políticas e mecanismos que assegurem a integridade da mulher, todavia, as próprias empresas devem preocupar-se e cada vez mais trabalhar na implementação de medidas de segurança.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Claudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. **Manual de direito do consumidor**. 8. ed. São Paulo: RT, 2022.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 22 fev. 2026.

BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. **Código de Defesa do Consumidor**. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 12 set. 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: 22 fev. 2026.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o **Código Civil**. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 22 fev. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.640**, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587/2012 para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 27 mar. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 22 fev. 2026.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2023.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. MARTINS-COSTA, Judith. **A boa-fé no direito privado**. São Paulo: RT, 2018.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 13. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2022.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Brasil). **Jurisprudência sobre responsabilidade civil de plataformas digitais**. Disponível em: <https://www.stj.jus.br>. Acesso em: 22 fev. 2026.

TARTUCE, Flávio. **Manual de responsabilidade civil**. 9. ed. São Paulo: Método, 2023.

WOLKOFF, Alexander Porto Marinho. **A teoria do risco e a responsabilidade civil objetiva do empreendedor**. Revista de Direito, n. 81, 2010

¹ Acadêmica do Curso de Direito, 3º período noturno, pela Faculdade Santa Teresa. Manaus, AM. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#).

² Acadêmico do Curso de Direito, 3º período noturno, pela Faculdade Santa Teresa. Manaus, AM. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#).

³ Professor orientador do curso de Direito.