



UEPB
Universidade
Estadual da Paraíba

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAIBA
CAMPUS I
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS - CCJ
CURSO DE DIREITO**

ÁLLIFE FELIPE DA SILVA

**ACESSIBILIDADE E RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE PÚBLICO
DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE-PB**

**CAMPINA GRANDE-PB
2018**

ÁLLIFE FELIPE DA SILVA

**ACESSIBILIDADE E RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE PÚBLICO
DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE-PB**

Trabalho de conclusão de Curso apresentado à coordenação do Curso de Direito da Universidade Estadual da Paraíba como requisito parcial para a conclusão do Curso de Direito.

Orientador: Prof. Dr. Glauber Salomão Leite.

**CAMPINA GRANDE-PB
2018**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586a Silva, Allife Felipe da.
Acessibilidade e responsabilidade civil no transporte público do município de Campina Grande-PB [manuscrito] : / Allife Felipe da Silva. - 2018.
29 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas, 2018.

"Orientação : Prof. Dr. Gláuber Salomão Leite , Coordenação do Curso de Direito - CCJ."

1. Responsabilidade Civil. 2. Acessibilidade no Transporte Público. 3. Deficiente Físico .

21. ed. CDD 331.59

ALLIFE FELIPE DA SILVA

ACESSIBILIDADE E RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE PÚBLICO DO
MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE-PB

Trabalho de conclusão de Curso
apresentado à coordenação do Curso de
Direito da Universidade Estadual de
Paraíba como requisito parcial para a
conclusão do Curso de Direito.

Aprovada em: 06/06/2018.

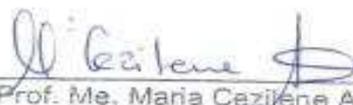
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Glauber Salomão Leite (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Me. Heráclides Hercúano Delgado
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Me. Maria Cezilene Araújo de Moraes
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Dedico este trabalho a todas as pessoas que sempre me motivaram. Especialmente ao meu pai Antonio Paulino, minha mãe Valdecy Felipe, minha noiva e futura esposa Aléxia Hilário e aos meus irmãos Amanda Felipe e Arthur Felipe.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	05
2	MODELOS DE DEFICIÊNCIA.....	07
2.1	Primeira e segunda fases: modelo de Prescindência.....	09
2.2	Terceira fase: modelo reabilitador, de assistência ou médico.....	10
2.3	Quarta fase: modelo social.....	11
3	CONTRATO DE TRANSPORTE.....	12
3.1	Conceito.....	12
3.2	Características.....	13
3.3	Transporte de pessoas.....	15
4	RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.....	17
4.1	Responsabilidade em relação a terceiros.....	17
4.2	Responsabilidade em relação aos empregados.....	18
4.3	Responsabilidade em relação ao passageiro.....	19
4.3.1	<i>Responsabilidade do transportador em relação ao passageiro com deficiência.....</i>	<i>21</i>
5	ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO.....	22
5.1	Análise estatística da acessibilidade no transporte público de Campina Grande-PB.....	25
5.2	Prestação de informação aos usuários: projetos Ciom CG e Bora Bus.....	25
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
	REFERÊNCIAS.....	28

ACESSIBILIDADE E RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE PÚBLICO DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE-PB

Áliffe Felipe da Silva¹

RESUMO

O presente trabalho objetiva fazer uma análise acerca da responsabilidade civil do transportador nos contratos de transportes públicos coletivos aplicados à pessoa com deficiência, possui como objeto delimitador a aplicação da lei 13.146/2015 no transporte público da cidade de Campina Grande-PB, é desenvolvido através das pesquisas bibliográfica e documental em que é feito um levantamento da legislação e jurisprudência aplicada ao tema, ademais, é analisado o banco de dados da Superintendência de Transito em Transportes Públicos do Município de Campina Grande-PB. Ao longo do trabalho são estudadas as fases pelas quais passaram os modelos de deficiência; as características e conceito do contrato de transporte; a responsabilidade civil do transportador em relação a terceiros, aos funcionários e aos passageiros com deficiência e sem deficiência. Por fim, analisam-se os órgãos e políticas públicas do Município da Serra da Borborema em relação ao transporte de pessoas com deficiência. Tendo por conclusão a constatação de que o Município paraibano ainda precisa melhorar quanto ao diálogo com a sociedade civil acerca do tema e que os instrumentos e políticas públicas de transporte devem ser pensadas incluindo a pessoa com deficiência.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil. Acessibilidade no Transporte público. Pessoa com deficiência.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho objetiva fazer uma análise descritiva acerca da mudança no tratamento da do às pessoas com deficiência a partir da vigência da convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu protocolo facultativo no ordenamento jurídico nacional.

Tal convenção possui como propósito promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade

¹ Aluno de Graduação em Direito na Universidade Estadual da Paraíba – Campus I.
E-mail: allifefelipe@gmail.com

inerente. Para efetivar seus propósitos, a convenção operou mudanças significativas em vários aspectos referentes às pessoas com deficiência.

No Brasil, a convenção sobre as pessoas com deficiência e o seu protocolo facultativo se internalizaram com quórum de emenda constitucional e impuseram a criação da lei de inclusão da pessoa com deficiência (Lei 13.146/2015). Assim como a convenção e seu protocolo facultativo, a lei 13.146/2015 operou significativas mudanças no ordenamento jurídico nacional (CPC, CC, Estatuto das Cidades, etc.) e juntos fizeram com que o Brasil adotasse medidas não apenas legislativas, mas práticas, também, para que a pessoa com deficiência exercesse seus direitos em igualdade com as demais pessoas. Outro diploma de grande relevância que será analisado no presente trabalho é a lei 10.098/2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade da pessoa com deficiência. Apesar da grande importância das leis mencionadas e da convenção, o que se vê cotidianamente é outra coisa, sendo as ações estatais, individuais e empresariais ainda muito incipientes no que diz respeito à inclusão da pessoa com deficiência nos diversos setores da sociedade.

Observando essa incipiência na aplicação do estatuto e da convenção, o presente trabalho visa analisar a aplicabilidade das regras e princípios presentes, tomando como objeto de pesquisa o transporte público coletivo na cidade de Campina Grande-PB, por meio de uma análise descritiva.

No decorrer do artigo se analisará os modelos de deficiência, passando-se por todas as suas fases históricas; as regras presentes no Código Civil e Código de Defesa do Consumidor acerca do contrato de transporte, bem como, da responsabilidade civil do transportador em relação à pessoa com deficiência; por fim, utilizando-se da pesquisa documental feita junto à STTP, analisa-se o sistema de transporte público de Campina Grande-PB, o preenchimento dos requisitos de acessibilidade e os projetos Ciom CG e Bora Bus como meios de realizar o desenho universal na prestação de informações à população campinense.

Quanto ao método, utiliza-se o indutivo, uma vez que se analisa a situação particular da cidade de Campina Grande-PB na realização da acessibilidade no transporte público para se chegar a uma conclusão válida para as demais cidades brasileiras.

Tal análise se dará à luz das definições e princípios presentes na convenção e na lei 13.146/2015. Especialmente as definições de desenho universal e adaptação razoável e aos princípios da acessibilidade, igualdade de oportunidade, independência da pessoa, autonomia individual, entre outras.

2 MODELOS DE DEFICIÊNCIA

O tratamento dado às pessoas com deficiência ao longo da história sofreu diversas mutações. Pode-se dizer que, basicamente, ocorreram quatro modelos de tratamento das pessoas com deficiência com o passar dos séculos e que estes modelos apresentam-se como estágios de amadurecimento das relações interpessoais (sociais e familiar) entre as pessoas sem deficiência e as que têm algum tipo de deficiência². Ademais, tais modelos foram responsáveis, inclusive, pela mudança de sentido dos termos “deficiência” e “pessoa com deficiência”.

No que diz respeito à proteção das pessoas deficientes, segundo a doutrinadora Flávia Piovesan³ (2013), a evolução dos direitos desse extrato social é marcado por quatro fases.

Na primeira fase verifica-se a *intolerância às pessoas deficientes*, o que Agustina Palacios⁴ veio a chamar de “el modelo de prescindencia” em que passou a abarcar além da primeira fase (eugênica), também, a segunda fase (marginalização):

Las características o presupuestos esenciales del modelo que se denominará de *prescindencia* son dos: la justificación religiosa de la discapacidad, y la consideración de que la persona con discapacidad no tiene nada que aportar a la comunidad (PALACIOS, 2008, p.37)

²Atenta-se para o fato de que os termos deficiência e pessoa com deficiência são aqui usados conforme o sentido atribuídos aos termos pelo art. 2º da lei 13.146/2015, qual seja: “Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.”

³PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e Direito Constitucional Internacional**. 13º edição, rev. e atual., São Paulo: Editora Saraiva: 2013, p. 289/290.

⁴PALACIOS, Agustina, **El modelo social de discapacidad: Orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**. Primera edición. Madrid: Grupo Editorial CINCA, 2008, p. 37.

Portanto, na primeira fase a discriminação era total, os deficientes eram considerados impuros, marcados pelo pecado e pelo castigo divino e prevalecia a ideia de eugenismo na sociedade. Já a segunda fase foi o período que as pessoas com deficiência eram segregadas da comunidade, muitas delas internadas em instituições mantidas sob condições precárias e não faziam parte do convívio social, é a fase: da *invisibilidade das pessoas deficientes*. Há um total desprezo pela condição de tais pessoas. São consideradas, praticamente, pessoas sem personalidade jurídica.

Na terceira fase percebe-se o assistencialismo. As pessoas deficientes são vistas como doentes. Essa fase é baseada pela perspectiva médica. Havendo um excesso de proteção das pessoas com deficiência, essa era a visão do Código Civil brasileiro até 2015 (ano da publicação do Estatuto das Pessoas com Deficiência).

A quarta e última fase, chamada de social, é marcada pela visão de direitos humanos das pessoas com deficiência. Dá-se maior importância para o relacionamento da pessoa deficiente com a sociedade e com o meio no qual está inserida. Ocorre uma mudança metodológica, na qual o problema passa a ser do meio que não está mais adequado à pessoa com deficiência e não da própria pessoa com deficiência (art. 2º da lei 13.146/2015). Há uma preocupação em realizar a igualdade material entre as pessoas.

O ordenamento jurídico nacional está entre terceira fase e a quarta fase, ora garantindo a igualdade material e buscando meios para as pessoas com deficiência exercerem seus direitos juntamente com as demais pessoas, ora dando assistência e protegendo as pessoas com deficiência. Já a nível internacional há uma preponderância da quarta fase de proteção. A proteção às pessoas com deficiência no âmbito internacional é recente, só houve uma proteção efetiva a partir Convenção de 2006.

Agora passemos a descrever com mais minúcias cada um dos modelos de deficiência.

2.1 Primeira e segunda fases: modelo de prescindência

Como dito linhas atrás, no modelo de prescindência se baseia em duas crenças sociais acerca das pessoas com deficiência. A primeira de que a deficiência é um castigo divino aos pais da pessoa com deficiência e a segunda crença é que estas pessoas são um fardo, ou seres improdutivo que precisam ser sustentados por seus pais e por a sociedade (PALACIOS, 2008, p.37).

Para a autora Agustina Palacios (2008, p.37) o modelo de prescindência possui dois submodelos: o modelo eugênico e o modelo de marginalização. Em ambos a vida da pessoa com deficiência é considerada como prescindível e desnecessária.

Na antiguidade clássica (Roma, Esparta, Atenas) imperava o entendimento do compromisso do cidadão com a cidade (Polis) de que o homem deveria ter condições de defender sua comunidade, outrossim, em decorrência da íntima relação Estado/religião, imperava um conceito demasiadamente restrito de pessoa, em que o deficiente sequer era considerado como uma. Portanto, para merecer viver, o homem deveria ter capacidade física de contribuir para a comunidade (PALACIOS, 2008, p. 40). Assim, a antiguidade foi terreno fértil para o eugenismo se desenvolver.

No modelo eugênico há a ideia de que a vida das pessoas com deficiência não vale a pena ser vivida, pois não era considerada uma vida digna (PALACIOS, 2008, p. 39). Todavia, havia um tratamento diferenciado entre a deficiência decorrente do nascimento e a adquirida por meio de acidente ou guerra. Quando a limitação fosse detectada desde o nascimento, os recém-nascidos tinham suas vidas ceifadas, inclusive por seus próprios pais. Nos casos em que a deficiência era adquirida após o nascimento, por acidente ou guerra, era necessário ajuda para a sobrevivência, em Atenas, por exemplo, os veteranos de guerra recebiam uma pensão. Acredita-se que tal diferenciação no tratamento entre a deficiência congênita e a adquirida residia no pensamento de que aquela era fruto de um castigo divino (PALACIOS, 2008, p. 41).

Já no submodelo de marginalização a pessoa com deficiência era excluída da sociedade e imperava o sentimento de pena em relação a eles ou o sentimento de medo e repulsa. A diferença deste submodelo em relação ao eugênico é que não

mais se matavam os recém-nascidos com deficiência congênita. Contudo, a exclusão era tão intensa que as pessoas com deficiência chegavam a falecer em virtude da omissão que sofriam (PALACIOS, 2008, p.54).

O submodelo de marginalização teve seu auge no período medieval e sofreu grande influência do cristianismo. Tal influência era vista por dois pontos antagônicos. Um pelo lado da compaixão ao incapacitado e outro pela repulsa a uma possível possessão demoníaca - principalmente nos casos de doenças mentais (PALACIOS, 2008, p.56).

Assim, a principal marca da marginalização era o dúbio tratamento social dado aos deficientes, ora por meio do assistencialismo e da solidariedade cristã, ora por meio da crueldade e do medo de adquirir alguma patologia.

2.2 Terceira fase: modelo reabilitador, de assistência ou médico

A terceira fase começa a ser observada já no início da idade moderna, contudo, no âmbito legislativo, a consolidação do modelo reabilitador ocorre apenas no início do século XX, especialmente após o término da Primeira Guerra Mundial. Nesta fase há mudanças significativas quanto ao modo de se enxergar os tipos de deficiências.

Agustina Palacios (2008, p.66) diz que existem dois pressupostos marcantes característicos do modelo reabilitador. O primeiro é a justificativa dada para explicar os casos de deficiência, que deixa de se apegar à religião e passa a se basear na ciência. O segundo pressuposto diz respeito à mudança de pensamento acerca da função da pessoa com deficiência perante a comunidade, deixando de ser considerado um fardo, um ser sem nenhuma utilidade para ser visto como uma pessoa que pode contribuir e agregar algo para a sociedade desde que passe por um processo de reabilitação.

No modelo de reabilitação, acredita-se que a discrepância entre a pessoa com deficiência e a pessoa sem deficiência pode ser atenuada na medida do possível, desde que aquele seja devidamente reabilitado para o trabalho ou convívio social.

Ademais, por ser vista sob a ótica científica, a deficiência passa a ser estudada para que se busquem meios para a prevenção, reabilitação e tratamento,

bem como, para se buscar meios para melhorar a qualidade de vida das pessoas com deficiência.

Outros pontos característicos da terceira fase são a institucionalização e o paternalismo no tratamento dos deficientes. A sociedade passa a ser tomada com um sentimento de assistencialismo, pois há o pensamento de que as pessoas com deficiência não têm condições para o trabalho. Ademais, são apartadas da camada social economicamente produtiva para que sejam reabilitadas.

Deste modo, em que pese ter melhorado o tratamento das pessoas com deficiência, elas ainda são vistas como pessoas inferiores em relação às pessoas que não possuem deficiência. Por isso, precisam de ajuda da sociedade, seja para se buscar uma reabilitação, seja para se buscar a subsistência por meio da assistência social.

2.3 Quarta fase: modelo social

O modelo social começou a despontar no final do século XX, principalmente nos EUA e Inglaterra. Mundialmente, teve seu ponto alto com a edição da Convenção Sobre o Direito das Pessoas com Deficiência no ano de 2006.

Na quarta fase se rechaça tudo o que foi dito nas fases anteriores. Existem dois pressupostos marcantes do modelo social. O primeiro é que as causas das deficiências não estão na religião ou na ciência, mas são causas sociais, ou, preponderantemente sociais. O cerne do problema das limitações individuais não está nas pessoas com deficiência, mas sim nas limitações da própria sociedade, na incapacidade desta prestar serviços apropriados e dar conta das necessidades das pessoas com deficiência (PALACIOS, 2008, p.103-104). O segundo pressuposto diz respeito à utilidade para comunidade, os defensores do modelo social dizem que a pessoa com deficiência pode contribuir para a comunidade tanto quanto uma pessoa que não tenha deficiência. Parte-se do pressuposto de que toda vida é digna, por isso, é de suma importância que exista a inclusão e a aceitação da diferença (PALACIOS, 2008, p.104).

Esses pressupostos trazem importantes mudanças no trato das deficiências, principalmente no campo político. O raciocínio é o seguinte: se a limitação vem da

sociedade, cabe a ela adaptar-se e oferecer meios para que todos tenham uma vida independente.

Diferentemente do modelo médico, em que a reabilitação partia do indivíduo - este que tinha que se adequar à sociedade-, no modelo social a reabilitação parte da sociedade - esta que precisa adequar-se a todos os indivíduos (PALACIOS, 2008, p.104).

Agustina Palacios (2008, p.105) aponta a seguinte característica do modelo social: “La vida de una persona con discapacidad tiene el mismo sentido que la vida de una persona sin discapacidad”, isso implica dizer que uma pessoa com deficiência deve ser aceita da forma que é, uma vez que para que ela contribua para a sociedade, esta deve, primeiramente, incluir e aceitar a diferença dos indivíduos. Deste modo, as crianças com e sem deficiência devem crescer em um ambiente comum, para que se desenvolvam igualmente. Ademais, o sustento da pessoa com deficiência deve vir do trabalho, como o sustento de qualquer pessoa.

Tais objetivos devem ser alcançados através da acessibilidade, desenho universal, tecnologia assistiva, dentre outros meios. Nesse contexto que está inserido o estatuto da pessoa com deficiência (Lei 13.146/2015), especialmente o art. 3º.

3 CONTRATO DE TRANSPORTE

3.1 Conceito

O contrato de transporte está disciplinado no Código Civil de 2002 a partir do Art. 730 e a lei o divide em três seções (disposições gerais, transporte de pessoas e transporte de coisas). No o presente trabalho será explorado, especificamente, o transporte de pessoas, bem como, as disposições gerais acerca desta espécie contratual.

Stolze e Pamplona (2015, p 453) conceituam o contrato de transporte como “o negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso, pelo qual uma das partes (transportador ou condutor) se obriga, mediante remuneração, transportar pessoa ou coisa a um destino previamente convencionado”. Ademais, os autores conceituam a obrigação do transportador como uma obrigação de resultado, qual seja: fazer o

transporte da pessoa ou bem para o lugar de destino com o maior esmero e segurança⁵.

Cabe ressaltar que o contrato de transporte pode se dar em três modalidades: terrestre, aérea e marítima. Cada modalidade de transporte tem um regramento legal específico.

Todavia, é o Código Civil que traça as disposições gerais acerca desta espécie contratual, deste modo, as legislações especiais ou tratadas internacionais não podem contrariar tais disposições. Neste sentido, o art. 732 versa o seguinte:

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

Visando garantir o direito ao transporte à pessoa com deficiência, a lei 13.146/2015 traz disposições especiais para essa parcela da sociedade. Logo no art. 46⁶ da lei há a previsão de que todo obstáculo e barreira que impeça a pessoa com deficiência de exercer tal direito deve ser eliminado.

Por fim, quanto às denominações usadas no transporte de pessoas, tem-se o transportador (pessoa que faz o transporte) de um lado, a pessoa que vai ser transportada de outro, e a passagem, que é o preço pago pelo transporte⁷.

3.2 Características

Inicialmente, faz-se necessário situar o contrato de transporte dentro do ordenamento jurídico nacional. Nesse sentido uma das características do contrato de transporte é sua tipicidade, já que está expressamente previsto no Código Civil.

⁵GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo Curso de direito civil, volume 4: tomo II: Contratos em Espécie**. 8 ed.rev e atual. São Paulo: Saraiva: 2015.

⁶Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

⁷ É importante ser dito que no caso de transporte de coisas tem-se o transportador, o expedidor (pessoa que entrega a coisa para ser transportada) e o frete ou porte (preço pago ao transportador).

Outra característica é sua onerosidade, tanto é que o art.736⁸ do CC diz que as disposições legais referentes aos contratos de transporte não se aplicam aos transportes gratuitos.

É bilateral, uma vez que geram direitos e deveres para ambas as partes. Ademais, é um contrato consensual, feito por adesão, pois com a simples manifestação de vontade o contratante tem-se celebrada a avença, bem como, não há uma discussão anterior sobre as cláusulas contratuais (um simples gesto para parar o ônibus concretiza o ato e gera responsabilidade ao transportador). Neste sentido, versa Gagliano e Pamplona (2015, p. 456)⁹:

Vale dizer, torna-se perfeito com a simples manifestação de vontade concordante dos envolvidos, a exemplo do passageiro que, no ponto, faz um simples gesto para que o ônibus pare. Naquele momento já há contrato, independente de qualquer instrumento escrito ou outra formalidade. Aliás, em havendo um acidente ali mesmo, na rua, a responsabilidade do transportador já é contratual.

Quanto ao fato de ser um contrato de adesão, percebe-se as características desta espécie: uniformidade, predeterminação unilateral, rigidez, posição de vantagem do transportador.

Quanto ao tempo, pode ser instantânea, caso dos transportes públicos, ou de trato continuado, caso de se contratar um transportador para fazer viagens periódicas. A este trabalho, interessa especificamente a modalidade instantânea do contrato de transporte, já que o objeto central é o transporte público.

Finalmente, o contrato de transporte é um contrato de consumo e repercute não apenas na seara civil, mas, também, nos ramos das relações comerciais, consumeiristas e administrativas. É nesse sentido que se posiciona o STJ ao reconhecer a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor aos contratos de transporte¹⁰.

⁸Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

⁹ Ibid., p. 456.

¹⁰Responsabilidade civil. Contrato de transporte. Acidente sofrido por passageiro. Vítima fatal. Código de Defesa do Consumidor. Dec. n. 2.681/12. Fato de terceiro. Fator de exclusão de responsabilidade. Inevitabilidade e Imprevisibilidade. Reexame de Prova. Conflito Aparente de Normas. Dano moral. É dever da transportadora conduzir o passageiro incólume até o local de destino. Falecendo passageiro em razão de acidente em estrada há culpa presumida da empresa

3.3 Transporte de pessoas

Primeiramente, é importante que seja ressaltado que em tal espécie contratual o bem transportado é de importância imensurável: a vida humana. Assim, é consenso na doutrina que em todo contrato de transporte de pessoas há uma cláusula de incolumidade implícita¹¹.

O transporte de pessoas está previsto no Código Civil a partir do art. 734 até o art. 742. Os artigos 734 e 735 tratam da responsabilidade do transportador e serão estudados no tópico seguinte. Assim, passemos aos demais artigos.

Como já foi exposto linhas atrás, o art. 736 diz que o contrato de transporte de pessoas não se aplica aos transportes feitos gratuitamente, por cortesia ou por amizade.

Os arts. 737 e 739 versam sobre as obrigações do transportador e preceituam que ele deve respeitar os horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior. Ademais, não pode recusar passageiros, com exceção dos casos previstos em regulamentos e quando as condições de higiene e saúde do passageiro ponha em risco a segurança dos demais.

Tendo em vista os riscos de atentados terroristas nos transportes públicos, Gagliano e Pamplona (2015, p. 483) trazem outro caso de traz risco à segurança dos passageiros:

de transporte interestadual, somente elidida pela demonstração de caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima (art. 17 do Decreto 2.681/12). O Decreto 2.681/12 não se encontra revogado pelo CDC no que tange a responsabilidade das estradas de ferro e, por analogia, das rodovias, e suas excludentes. Persiste assim, aplicável a Súmula 187/STF que determina que "a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva". Inserindo-se o fato de terceiro nos riscos próprios do deslocamento e estabelecendo o acórdão a quo não ter sido imprevisível o sinistro não é este fator excludente da responsabilidade da transportadora. Vitimando o acidente indivíduo ainda jovem, estudante, já assalariado, que contribuía para o sustento materno justa se afigura a condenação à título de danos morais fixados no acórdão recorrido no importe de 300 salários mínimos. Centralizando o acórdão recorrido sua fundamentação na responsabilidade objetiva e contratual da empresa de transporte os juros moratórios devem ser aplicados a partir da citação. Recurso provido, na parte em que conhecido. (STJ - REsp: 293292 SP 2000/0134255-0, Relator: Ministra NANCY ANDRIGHI, Data de Julgamento: 20/08/2001, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 08.10.2001 p. 214RDR vol. 22 p. 288)

¹¹ GAGLIANO, 2015, p.475.

Em nossa opinião, mesmo com o devido porte legal de arma, ressalvada a hipótese de condução especial de preso ou missão especialmente autorizada, a arma, a critério do comandante (autoridade máxima), deve ser transportada desmuniada, em compartimento de carga.

Outra obrigação do transportador está prevista no art. 741¹² do CC e diz respeito aos casos em que a viagem é interrompida por qualquer motivo alheio a vontade deste. Nesses casos, o transportador fica obrigado a concluir o percurso em outro veículo da mesma categoria, ou, com a concordância do passageiro, em veículo de categoria diferente. Tudo por as custas do transportador, juntamente com os eventuais gastos que os passageiros tenham com estadia e alimentação durante a espera do novo transporte.

Mas nem só de obrigações vive o transportador. A ele é assegurado o direito de retenção sobre a bagagem e outros objetos pessoais do passageiro, como garantia ao pagamento da passagem que não tenha sido feito no início da viagem ou durante o percurso¹³.

Já em relação às obrigações do transportado, cabe a citação do art. 738 do Código Civil:

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

Em no que tange aos direitos do passageiro, ressalta-se o direito de rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, com a devida restituição do valor da passagem, desde que o transportador seja comunicado a tempo de renegociar a passagem¹⁴. O passageiro pode desistir da viagem, inclusive, após

¹²Art. 741. Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estadia e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte.

¹³Art. 742. O transportador, uma vez executado o transporte, tem direito de retenção sobre a bagagem de passageiro e outros objetos pessoais deste, para garantir-se do pagamento do valor da passagem que não tiver sido feito no início ou durante o percurso.

¹⁴Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada.

iniciar o percurso, sendo-lhe devida a restituição correspondente ao trecho contratado e não utilizado, desde que outra pessoa tenha sido transportada em seu lugar, segundo preceitua o § 1º do art. 740.

Por fim, registra-se que os preceitos do Código Civil quanto ao contrato de transporte deve aliar-se às normas do Código de Defesa do Consumidor. Haja vista o viés comercial desta espécie contratual.

4 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

No Brasil, o primeiro diploma legal a trazer o contrato de transporte foi o decreto nº 2.681/1912 (lei das estradas de ferro). No entanto, mesmo com a crescente importância do transporte público o Código Civil de 1916 ficou silente em relação ao contrato de transporte e a responsabilidade do transportador. Com a edição do Código Civil de 2002 as regras de responsabilidade do transportador passaram a vir expressas no texto legal nos artigos 734 e 735 (responsabilidade no transporte de passageiros), igualmente, nos artigos 749 e 750 (responsabilidade no transporte de coisas).

Cavaleri Filho (2014, p 354) diz que a responsabilidade do transportador pode ser explorada sob três aspectos distintos: em relação aos seus empregados, em relação a terceiros e em relação aos passageiros.

4.1 Responsabilidade em relação a terceiros

Suponha que um motorista de um de uma concessionária de transporte público municipal atropela um pedestre e lhe cause danos físicos. A partir do momento do atropelamento estará constituída a responsabilidade do transportador.

Tal responsabilidade será de natureza extracontratual, tendo em vista que não havia nenhuma relação jurídica anterior entre a concessionária e o pedestre.

Ademais, em virtude do artigo 37, §6º, CF a responsabilidade será objetiva. Pois, esse dispositivo constitucional estendeu às concessionárias e permissionárias de serviço público a teoria do risco administrativo, com base no raciocínio de que as permissionárias e concessionárias são o Estado atuando de modo indireto. Ressalta-se que a regra apenas se aplica em relação aos terceiros (que não

possuem relação contratual) conforme está expressamente exposto no dito preceito constitucional:

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Aliando-se ao que prevê a Constituição, o Código de Defesa do Consumidor, também, é aplicado neste caso. Primeiro no que diz respeito à aplicação da responsabilidade objetiva prevista no artigo 14¹⁵. E em segundo lugar o artigo 17 que equipara ao consumidor todas as vítimas do evento, inclusive, o terceiro que sofreu as consequências do acidente de consumo¹⁶.

4.2 Responsabilidade em relação aos empregados

No que concerne à relação transportador/empregado a responsabilidade é trabalhista, tendo em vista que estão presentes todos os requisitos do artigo 3º da Consolidação das Leis do Trabalho, quais sejam: a) pessoa física, b) subordinação, c) pessoalidade, d) onerosidade, e) não eventualidade.

Deste modo, um eventual acidente que tenha o motorista de uma concessionária de transporte público municipal, durante sua jornada de trabalho, será considerado um acidente laboral.

Portanto, a indenização deverá ser cobrada do INSS, mediante um benefício de auxílio doença. Uma vez que o empregado é segurado da previdência social, já que tem descontado do seu salário, obrigatoriamente, as contribuições sociais previdenciárias.

Por fim, se houver culpa (*lato senso*) do transportador em relação ao empregado, a este será assegurada indenização, tendo em vista a responsabilidade civil subjetiva do transportador em relação ao empregado. Ou seja, um motorista empregado que sofre acidente laboral em virtude de falta de manutenção em seu instrumento de trabalho (ônibus) e fica incapacitado para exercer a função terá

¹⁵Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

¹⁶ Art. 17. Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.

direito ao benefício previdenciário de auxílio-doença, pois é segurado da previdência social, bem como, terá direito a indenização por a responsabilidade civil do transportador que agiu com culpa ao negligenciar a manutenção no ônibus.

4.3 Responsabilidade em relação ao passageiro

Enfim, chega-se ao ponto central do presente tópico: a responsabilidade do transportador em relação ao passageiro. Segundo doutrina de Cavalieri Filho (2014, p 356) apenas nessa relação é que há de se falar em responsabilidade contratual. E se seguirá a disciplina do Código Civil para os contratos de transporte.

Como já mencionado, o Decreto Legislativo 2.681 de 1912, que ficou conhecida como lei das estradas de ferro, foi o primeiro diploma a cuidar da responsabilidade contratual do transportador. Tendo em vista a omissão do Código Civil de 1916, que não previu o contrato de transporte, a lei das estradas de ferro passou a ser aplicada analogicamente aos demais transportes terrestres, até a entrada em vigor do Código de Defesa do Consumidor, em 1991 (Cavalieri Filho, p 358).

Quanto à responsabilidade do transportador, o entendimento pacífico na doutrina é de responsabilidade objetiva, que é a espécie de responsabilidade em que não é necessário a demonstração da culpa do causador do dano, apenas se exige a comprovação do dano e do nexos causal. A responsabilidade civil objetiva do transportador tem fundamento na teoria do risco.

Com a entrada em vigor do Código de Defesa do Consumidor a responsabilidade civil objetiva foi estendida para todas as espécies de relação de consumo, diga respeito a produtos (art. 12) ou serviço (art. 14). No caso específico das concessionárias e permissionárias, o CDC trouxe em seu artigo 22 que serão obrigadas a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos, ademais, em caso de descumprimento de tais exigências, mesmo que parcial, serão obrigadas a reparar os danos causados, na forma que o CDC prevê.

Para Cavalieri Filho (2014, p 361) a principal mudança trazida pelo CDC em relação ao transporte remunerado foi que a responsabilidade do transportador

deixou de ser fundada no contrato em si para ter como diretriz a relação de consumo, seja ela contratual ou extracontratual.

Em 2002, com a entrada em vigor do Novo Código Civil, houve a consolidação da evolução jurídica da responsabilidade do transportador quanto aos passageiros, que passou a ser disciplinada nos artigos 734 e 735.

O art. 734 diz que “o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”. Já o art.735 versa que a culpa de terceiro estranho à relação transportador/passageiro não exclui a responsabilidade do transportador, todavia, este tem direito de regresso contra o terceiro que causou o dano.

Por fim, quanto às hipóteses de exclusão da responsabilidade do transportador, seguindo os ensinamentos de Cavalieri Filho (2014, p 363-34), em que pese o Código Civil trazer apenas a força maior (eventos que não tem como o homem resistir e evitar), o transportador terá sua responsabilidade excluída em algumas hipóteses de caso fortuito, especificamente quando o transportador não tem condições de prever e evitar o evento danoso.

Também é causa de exclusão de responsabilidade do transportador o fato exclusivo da vítima, que é quando esta dá causa ao evento danoso, tendo em vista que não houve nexos causal entre o dano e a conduta do transportador. Para Cavalieri Filho tal dedução é extraída do art. 738 do Código civil, que diz o seguinte:

A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço. Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá eqüitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

Assim, é necessário que a pessoa transportada siga as normas estabelecidas pelo transportador sob pena de ter a indenização reduzida, à proporção da culpa do passageiro, em caso de ocorrência do dano. Configurando-se a culpa concorrente. Portanto, valendo-se da interpretação hermenêutica lógica, se é admitida a culpa concorrente - casos em que o transportador e o passageiro contribuíram

conjuntamente para a ocorrência do dano – será admitida o fato exclusivo da vítima – caso em que o transportador em nada contribuiu para a ocorrência do dano.

4.3.1 Responsabilidade em relação ao passageiro com deficiência

Inicialmente, é importante se desmistificar a ideia de que a responsabilidade do transportador em relação ao passageiro deficiente se restringe ao momento em que este está sendo transportado. Conforme prevê o § 1º do Art. 46 do estatuto da pessoa com deficiência:

Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.

Além disso, as empresas que forneçam transporte público coletivo estão obrigadas a observarem o estatuto da pessoa com deficiência sempre que houver interação com a matéria regulada pelo estatuto, conforme o previsto no art. 46 § 2º.

Ainda conforme a lei 13.146/15 a pessoa com deficiência possui prioridade nos procedimentos embarque e desembarque em transportes coletivos.

Passando para a seara jurisprudencial, é entendimento pacificado no STJ que para fazer uso das prerrogativas dadas aos deficientes, como a gratuidade no transporte público, não é necessário que a pessoa com deficiência esteja com qualquer documento formal (passe de gratuidade) para exercer seu direito, não podendo ser retirado do transporte porque não está com o passe, ou porque tal passe está irregular. Nesse sentido foi o seguinte Julgado¹⁷:

Consumidor. Retirada de passageiro, deficiente físico, do interior de coletivo, sob o argumento de que estaria portando, passe livre falso. Evidente constrangimento. Situação que ultrapassa o mero aborrecimento inerente à normalidade esperada na vida social. Dano moral caracterizado. Verba indenizatória que se majora para R\$12.000,00, tendo em vista as circunstâncias do evento. Honorários advocatícios. Fixação sobre o valor da causa. Não cabimento, ante a existência de condenação. Inexistência de elementos excepcionais a justificar o arbitramento dos honorários acima do percentual mínimo. Desprovimento do primeiro recurso e provimento do segundo.

¹⁷Agravo de Instrumento Nº 1.291.073 – RJ (2010/0056390-3) RELATORA : Ministra Nancy Andrichi

Em julgado no ano de 2015, a quarta câmara cível do TJPB (Agravo de Instrumento nº 0000142-88.2015.815.0000), fixou o entendimento de que quando a deficiência se alia à falta de condições econômicas a gratuidade se estende inclusive para o acompanhante da pessoa com deficiência.

Registra-se ainda outras práticas injuriosas contra as pessoas com deficiência que a jurisprudência considera como passíveis de gerar responsabilidade civil, como: não parar para embarque de passageiro com deficiência¹⁸; passageiro com deficiência que fica preso à porta ao tentar embarcar no ônibus¹⁹; passageiro deficiente físico que sofre queda em razão de defeito em elevador de embarque e desembarque²⁰, entre outros casos.

5 ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO

Antes de entrar na análise da acessibilidade no transporte público é importante que seja apresentado o conceito de pessoa com deficiência prevista na convenção sobre os Direitos das Pessoas Com deficiência em seu artigo 1º:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas.

Apesar da grande importância da convenção, a lei 10.098/2000 já previa alguns direitos das pessoas com deficiência. Especialmente quando ao direito de locomoção e acessibilidade. Tal diploma legal, dentre outras importantes determinações traz em seu art. 16 que “os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas”. Importante salientar que a lei 10.098 sofreu profundas alterações com a entrada em vigor da convenção e da lei 13.146/2015.

¹⁸AC 2011222385 SE. 2ª.CÂMARA CÍVEL. 30 de Abril de 2012. RELATOR DES. RICARDO MÚCIO SANTANA DE ABREU LIMA.

¹⁹ TJ-RJ – APL: 0011880120138190023 RIO DE JANEIRO IRABORAI 2ª VARA CÍVEL, Relator: MARIA LUIZA DE FREITAS CARVALHO, Data de Julgamento 15/02/2017, VIGÉSIMA SÉTIMA CÂMARA CÍVEL CONSUMIDOR.

²⁰ TJ-RJ – APL: 00074736120128190212 RJ Relator: DES. SEBASTIÃO RUGIER BOLELLI, Data de Julgamento: 17/12/2013, VIGÉSIMA TERCEIRA CÂMARA CÍVEL/CONSUMIDOR.

A acessibilidade no transporte público é fundamental para a realização do modelo social, que visa dar autonomia à pessoa com deficiência, bem como garantia ao deficiente a realização dos princípios da autonomia individual, igualdade de oportunidades e acessibilidade, presentes na convenção sobre a pessoa com deficiência. Nesse sentido, o *caput* do art. 46 da lei 13.146/2015 diz:

O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

Para a realização da autonomia, não só no transporte, mas em qualquer área que a pessoa com deficiência queira participar é preciso implementar o conceito de desenho universal que é pensar um produto, serviço, programas e ambientes de modo a ser usado por qualquer pessoa, sem que seja necessário adaptações.

No entanto, é preciso que seja reconhecida a dificuldade em tornar tal regra efetiva nas cidades brasileiras. Tendo em vista as incontáveis barreiras urbanísticas²¹ que a maioria das cidades de grande, médio e pequeno porte possuem, pois tiveram uma ocupação do solo urbano desordenada, com ruas estreitas, calçadas mal feitas e desniveladas, relevo acidentado de muitas cidades, etc.

Reconhecendo essa realidade, a lei de inclusão da pessoa com deficiência, em seu art.3º, IV, trouxe o conceito de adaptações razoáveis, que são:

Adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais

O estatuto ainda estabelece que o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas. Para isso, adotar-se-á medidas para a identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras no acesso aos transportes públicos.

²¹Lei 13.146/2015, art. 3º, a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;

A lei considera como integrante ao serviço de transporte os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço. Assim, não adianta ter um ônibus perfeito e que segue todas as regras de acessibilidade se não houver uma parada de ônibus acessível, os meios devem caminhar em consonância para que a pessoa com deficiência exerça seu direito de locomoção. Nesse sentido, cita-se o Art. 48:

Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

Assegura-se à pessoa com deficiência a prioridade no embarque e desembarque nos veículos de transporte público e informação acessível sobre os pontos de parada do itinerário.

Cabe ressaltar que são sujeitas ao cumprimento das disposições do estatuto, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, a outorga, a concessão, a permissão, a autorização, a renovação ou a habilitação de linhas e de serviços de transporte coletivo. Além disso, cabe ao órgão gestor municipal a aferição do cumprimento às normas de acessibilidade, usando o símbolo internacional de acesso nos veículos que atendam às regras.

Portanto uma coisa é certa: seja por meio do desenho universal ou da adaptação razoável, a pessoa com deficiência tem direito de atuar de maneira autônoma em qualquer lugar ou área que queira.

5.1 Análise estatística da acessibilidade no transporte público de Campina Grande-PB

Segundo dados do censo populacional realizado em 2010 pelo IBGE Campina Grande possuía uma população de 385.213 (trezentos e oitenta e cinco mil e duzentas e treze) pessoas. Contudo, a estimativa feita pelo mesmo órgão é de que neste ano de 2018 a população seja de 410.332 (quatrocentos e dez mil e trezentos e trinta e dois) habitantes.

Quanto às pessoas com deficiência, conforme o censo do IBGE de 2010, na Paraíba, 1.045.962 habitantes declararam-se como deficiente, o que corresponde a

27,7% da população total. Na cidade de Campina Grande o percentual foi de 23% de seus cidadãos, ou seja, 88.599 pessoas.

Analisando as declarações dadas pela Superintendência de Trânsito e Transportes de Campina Grande, 2.480 pessoas com deficiência estão cadastradas no setor de gratuidade para o transporte público. Desse total de cadastrados, 2.162 foram receber suas carteiras para serem usadas nos ônibus.

Por fim, no que diz respeito à frota de ônibus da cidade, em um total de 213 ônibus, 130 possuem mecanismo de acessibilidade, no sistema de elevador hidráulico, segundo informações dadas pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos. Assim 61% da frota de coletivos possuem mecanismos de acessibilidade.

5.2 Prestação de informação aos usuários: projetos Ciom CG e Bora Bus

Os projetos Ciom CG e Bora Bus são mecanismos criados por a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos do Município de Campina Grande-PB para dar publicidade sobre licitações acerca do transporte público municipal e prestar informações sobre os itinerários das linhas de ônibus.

O Ciom CG consiste em site em que a população tem acesso aos horários dos ônibus, acompanha o trajeto feito em tempo real, sabe a quantidade de ônibus que cada linha possui, as ruas pelo qual o trajeto é feito, entre outras informações.

O aplicativo Bora Bus tem a mesma finalidade do primeiro mecanismo, porém voltado para os Smartphones. Ademais tem a peculiaridade de alertar ao usuário quanto tempo falta para um determinado ônibus passar em uma determinada parada.

O projeto Ciom CG pode ser consultado por meio do site <www.ciomcg.com.br>. E o aplicativo Bora Bus pode ser baixado no AppStore, no Play Store, pode, também, ser encontrado no site <www.borabuscg.com.br>.

Frisa-se que ambos os mecanismos possuem informações em quantidade satisfatória e conseguem atingir a finalidade que visa: dar publicidade e prestar informações para a população de um modo geral. Todos os ônibus em circulação na cidade são monitorados via GPS e fiscalizados para que cumpram o trajeto previamente definido em tempo hábil.

Todavia, especificamente em relação às pessoas com deficiência, tais mecanismos deixam a desejar. Pois, são omissos sobre quais ônibus possuem mecanismo de acessibilidade e quais pontos possuem calçadas com rampas para cadeirantes e piso tátil, por exemplo. Dificultando a autonomia da pessoa com deficiência no exercício do seu direito de ir e vir.

Assim, merece ser reconhecido o pioneirismo, inovação e eficiência em se ter tais mecanismos de informações. Fato que demonstra a preocupação do município com o usuário do transporte público. Mas é necessário que se faça mais para que fique dentro do conceito de desenho universal trazido pela lei de inclusão da pessoa com deficiência e, conseqüentemente, a população com deficiência também seja abarcada pelo Ciom CG e pelo Bora Bus.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que apesar dos esforços feitos pelo Município em modernizar o transporte público de Campina Grande, através a renovação da frota de ônibus, utilização dos cartões de passe, criação de aplicativos e sites para a prestação de informações aos usuários, o número de pessoas com deficiência que utilizam o transporte público ainda é muito baixo, resultando em apenas 2.480 pessoas com deficiência cadastradas no setor de gratuidade em um total de cerca de 88.599 pessoas com deficiência em toda cidade.

Reconhece-se que os projetos CIOM CG e Bora Bus são iniciativas inovadoras e coerentes, todavia precisam ser aprimorados para que sirvam para uma pessoa com deficiente. Duas sugestões que aqui ficam dadas é a inclusão no sistema de informações dos ditos sites sobre quais ônibus possuem mecanismo de acessibilidade, bem como, qual ponto de ônibus possui rampa.

Ademais, deve haver maior diálogo entre o Município e os órgãos de representação das pessoas com deficiência, conforme fala a Declaração da Pessoa com Deficiência de 2006. Pois, conforme a lei 10.098/00 é obrigação do Poder Público promover campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la e sensibilizá-la quanto à acessibilidade e à integração social da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Outra forma de ouvir os cidadãos sobre a temática da acessibilidade no transporte público municipal é por meio de audiências públicas.

Portanto, a partir do momento em que as pessoas com deficiência forem ouvidas, o município terá subsidio para atuar tutelando os direitos daqueles. Assim, inicia-se a caminhada para a inclusão da pessoa com deficiência de modo que estes possam exercer seu direito à locomoção, transporte e outros em igualdade com as demais pessoas.

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo hacer un análisis sobre la responsabilidad civil del transportista en los contratos de transporte público colectivo aplicados a la persona con discapacidad, tiene como objeto delimitador la aplicación de la ley 13.146 / 2015 en el transporte público de la ciudad de Campina Grande-PB, de las investigaciones bibliográfica y documental en que se hace un levantamiento de la legislación y jurisprudencia aplicada al tema, además, se analiza el banco de datos de la Superintendencia de Tránsito en Transportes Públicos del Municipio de Campina Grande-PB. A lo largo del trabajo se estudian las fases por las cuales pasaron los modelos de discapacidad; las características y el concepto del contrato de transporte; la responsabilidad civil del transportista en relación con terceros, los funcionarios y los pasajeros con discapacidad y sin discapacidad. Por último, se analizan los órganos y políticas públicas del Municipio de la Serra da Borborema en relación al transporte de personas con discapacidad. Concluyendo la constatación de que el Municipio paraibano todavía necesita mejorar en cuanto al diálogo con la sociedad civil sobre el tema y que los instrumentos y políticas públicas de transporte deben ser pensados incluyendo a la persona con discapacidad.

Palabras clave: Responsabilidad Civil. Transporte público. Persona con discapacidad. Ley 13. 146/2015.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de defesa do consumidor**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 04 de março de 2018.

_____. **Código civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 03 de março de 2018.

_____. **Constituição da república federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 13 de fevereiro de 2018.

_____. **Estatuto da pessoa com deficiência**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 13 de fevereiro de 2018.

_____. **LEI Nº 10.098/2000**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm>. Acesso em: 23 de maio de 2018.

_____. STJ - REsp: 293292 SP 2000/0134255-0, Relator: Ministra NANCY ANDRIGHI, Data de Julgamento: 20/08/2001, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 08.10.2001 p. 214RDR vol. 22 p. 288.

_____. STJ - AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 1.291.073 – RJ (2010/0056390-3) RELATORA: MINISTRA NANCY ANDRIGHI.

_____. STJAC 2011222385 SE. 2ª. CÂMARA CÍVEL. 30 de Abril de 2012. RELATOR DES. RICARDO MÚCIO SANTANA DE ABREU LIMA.

_____. TJ-RJ – APL: 0011880120138190023 RIO DE JANEIRO IRABORAI 2ª VARA CÍVEL, Relator: MARIA LUIZA DE FREITAS CARVALHO, Data de Julgamento 15/02/2017, VIGÉSIMA SÉTIMA CÂMARA CÍVEL CONSUMUDOR.

_____. TJ-RJ – APL: 00074736120128190212 RJ Relator: DES. SEBASTIÃO RUGIER BOLELLI, Data de Julgamento: 17/12/2013, VIGÉSIMA TERCEIRA CÂMARA CÍVEL/CONSUMIDOR.

CAVALIERI, Sérgio Filho. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

ONU. **Convenção sobre os Direitos Das Pessoas Com Deficiência**. Disponível em:
<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/convencao_pessoascomdeficiencia.pdf> Acesso em: 05 de abril de 2018

GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo curso de direito civil, volume 4: tomo II: Contratos em Espécie**. 8 ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

OLIVEIRA, Luiza Maria Borges. **Cartilha do censo 2010 - pessoas com deficiência**. Disponível em:
<<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/cartilha-censo-2010-pessoas-com-deficiencia-reduzido.pdf>>. Acesso em: 21 de abril de 2018.

PALACIOS, Agustina, **El modelo social de discapacidad: Orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**. 1. ed. Madrid: Grupo Editorial CINCA: 2008.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e Direito Constitucional Internacional**. 13. ed. São Paulo: Editora Saraiva: 2013.