



UEPB

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I – CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**

KLÉBER KEVIN GOMES FERREIRA

**MOBILIDADE URBANA ACESSÍVEL: UMA ANÁLISE SOCIOJURÍDICA SOBRE A
IMPLEMENTAÇÃO DOS MEIOS VIABILIZADORES À INTEGRAÇÃO DE
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO**

**CAMPINA GRANDE
2022**

KLÉBER KEVIN GOMES FERREIRA

**MOBILIDADE URBANA ACESSÍVEL: UMA ANÁLISE SOCIOJURÍDICA SOBRE A
IMPLEMENTAÇÃO DOS MEIOS VIABILIZADORES À INTEGRAÇÃO DE
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Área de concentração: Direitos Fundamentais.

Orientador: Dra. Milena Barbosa de Mélo

**CAMPINA GRANDE
2022**

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.

F383m Ferreira, Kleber Kevin Gomes.

Mobilidade urbana acessível [manuscrito] : uma análise sociojurídica sobre a implementação dos meios viabilizadores à integração de pessoas com deficiência no transporte coletivo / Kleber Kevin Gomes Ferreira. - 2022.

33 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas, 2022.

"Orientação : Profa. Dra. Milena Barbosa de Mélo, Coordenação do Curso de Direito - CCJ."

1. Acessibilidade. 2. Mobilidade. 3. Transporte público. 4. Inclusão social. I. Título

21. ed. CDD 362.4

KLÉBER KEVIN GOMES FERREIRA

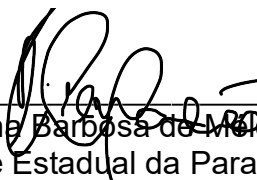
**MOBILIDADE URBANA ACESSÍVEL: UMA ANÁLISE SOCIOJURÍDICA SOBRE A
IMPLEMENTAÇÃO DOS MEIOS VIABILIZADORES À INTEGRAÇÃO DE
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentada ao Curso de Direito da
Universidade Estadual da Paraíba, como
requisito parcial à obtenção do título de
Bacharel em Direito.

Área de concentração: Direitos
Fundamentais.

Aprovada em: 31 /03 /2022 .

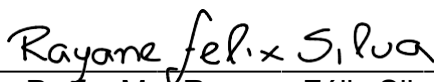
BANCA EXAMINADORA



Profa. Dra. Milena Barbosa de Melo (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



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



Profa. Me. Rayane Félix Silva
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, agradeço a Deus por tudo, especialmente, pelas oportunidades proporcionadas durante esses quase seis anos de curso. A tratativa desta pesquisa contou com o apoio imprescindível de algumas pessoas, das quais menciono:

A minha professora orientadora Milena Barbosa de Melo, a quem eu agradeço a essencial coparticipação à construção desta pesquisa e por ter abraçado o tema proposto;

A minha mãe, a quem eu sou grato por tudo, principalmente por ser força e me incentivar sempre a ir sempre além na persecução dos meus objetivos;

Os meus familiares, amigos e colegas, aos quais sou grato por toda confiança;

Por fim, ao grupo de pessoas com deficiência ao qual agradeço a constante participação nas entrevistas realizadas nesta pesquisa, substanciais ao processo de levantamento de dados.

RESUMO

O escopo deste trabalho aborda questões sobre a acessibilidade e mobilidade urbana de pessoas com deficiência à luz do ordenamento jurídico vigente – incluindo as legislações ratificadas. Especificamente, busca-se analisar o grau de efetividade das normas que concernem à introjeção e conformidade dos meios garantidores ao pleno acesso das pessoas com deficiência em veículos de transporte coletivo de características urbanas, na cidade de Campina Grande. A relevância da dialogicidade deste tema se verifica pela imprescindibilidade que o direito à inclusão social e o direito à cidadania auferem no Estado Democrático de Direito. Ademais, suscita reflexões o fato de observarmos uma exígua presença de pessoas com deficiência na esfera pública em detrimento ao número expressivo de pessoas que, no último censo geográfico, na Paraíba, afirmou ter algum tipo de deficiência, a dizer, 1.045.962 de cidadãos paraibanos, que compreende cerca de 27,8% da população deste estado (IBGE, 2010). Como será visto, o acesso irrestrito à inclusão deste eminente grupo em todos os fragmentos sociais, apesar de amplamente pautado e garantido no ordenamento jurídico brasileiro, depara-se com a existência de indevidos impedimentos extrínsecos. Neste contexto, insere-se a conjuntura evidenciada no sistema de transporte público, meio pelo qual se proporciona o deslocamento urbano e mobilidade dos indivíduos, mas frequentemente apresenta irregularidades estruturais de acesso às pessoas com deficiência.

Palavras-Chave: Acessibilidade. Mobilidade. Transporte público. Inclusão social.

ABSTRACT

This work addresses issues of accessibility and urban mobility of people with disabilities in the light of the current legal system -including ratified legislation-. Specifically, it seeks to analyze the effectiveness of the regulations that deal with the implementation and fulfillment of means of guaranteeing full access for people with disabilities in public transport vehicles with urban characteristics, in the city of Campina Grande. The relevance of the dialogicity of this issue is verified by the inevitability that both the right to social inclusion and the right to citizenship derive from the Democratic State of Law. In addition, it provokes reflections on the fact of observing a small presence of people with disabilities in the public sphere to the detriment of the expressive number of people who, in the last geographic census, in Paraíba, claimed to have some type of disability, say, 1,045,962 of the municipalities of Paraíba, which comprises about 27.8% of the population of this state (IBGE, 2010). As will be seen, the unrestricted access to the inclusion of this eminent group in all social fragments, despite the widely established and guaranteed character of the Brazilian legal system, is accompanied by the existence of undue extrinsic impediments. In this context, inserted in the highlighted situation is the public transport system, which is provided by urban displacement and the mobility of two individuals, which more often presents structural irregularities of access for people with disabilities.

Keywords: Accessibility, Mobility, Transport, Fundamental Social Rights.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO	8
3	PESSOA COM DEFICIÊNCIA: TERMINOLOGIA E CONCEITUAÇÃO.	9
4	ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA	11
4.1	Panorama socioeconômico das Pessoas com Deficiência	13
5	METODOLOGIA	16
6	RESULTADOS E DISCUSSÕES	17
7	CONCLUSÃO	29
	REFERÊNCIAS	31

1 INTRODUÇÃO

Inicialmente, há que se ressaltar que o direito ao transporte público consiste em um direito social de segunda geração garantido na Constituição Federal e designado pelo legislador com atributo de essencialidade (art. 30, V).

Dada proeminência reivindica que o sistema de transporte público, como um habitual intermediador do deslocamento urbano, disponível à população, deve adaptar-se ao atendimento equânime às pessoas com deficiência, pois, somente assim, superaremos uma parcela significativa das desigualdades sociais infundadas e perpetuadas entre os cidadãos.

Prima facie, busca-se imergir o leitor, ao tema ora proposto, definindo alguns conceitos e terminologias, a fim de não cometermos disparates em detrimento ao tratamento adequado ao segmento composto pelas pessoas com deficiência.

Adiante, com base em considerações históricas, ressaltamos a difícil trajetória perpassada pelas pessoas com deficiência, paralelamente, buscou-se evidenciar algumas das conquistas proeminentes alcançadas por este grupo.

Especialmente, neste ponto, ressalta-se a ratificação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência pelo Estado brasileiro, documento primordial para que hodiernamente essas pessoas sejam consideradas e respeitadas como sendo sujeitos de direito.

Em seguida, buscou-se ponderar acerca da insigne importância da acessibilidade e mobilidade urbana das PCD's, e, por conseguinte, a imprescindível adaptação dos transportes públicos urbanos. Destaca-se, nesse ínterim, o demasiado arcabouço jurídico que essa garantia alcança na legislação vigente.

Ainda no desiderato de se consubstanciar a indispensável adaptação destes veículos, constatamos a desfavorável capacidade econômica da maioria das pessoas que se enquadram nessa condição, fazendo com que dependam diretamente do sistema de transporte público para exercerem a sua mobilidade urbana.

Por fim, em suma, analisou-se como as pessoas com deficiência percebem a prestação deste serviço público de locomoção urbana e quais são os principais problemas constantes neste sistema. Além disso, abordou a questão sobre a imprescindibilidade da cooperação do Estado, através de ações governamentais, a fim de resolver os impasses que têm se protraído na mobilidade deste grupo

2 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO

A década de 80 foi marcada por mobilizações sociais voltadas à efetivação dos direitos das pessoas com deficiência. Neste período, a Organização das Nações Unidas, declarou o Ano Internacional das Pessoas com Deficiência e, posteriormente, entre 1983 a 1992, a Década das Pessoas Portadoras de Deficiência. Esses acontecimentos são um marco histórico que, sobretudo, impulsionou a persecução pela cidadania e inclusão social deste segmento; além disso, representa a aquiescência do Poder Público às normas e princípios da Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948¹.

Posteriormente, no ano de 2008, o Congresso Nacional Brasileiro firmou compromisso com a comunidade internacional, incumbindo o Estado à observância das diretrizes constantes na Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, que prevê, como um dos seus princípios basilares, o respeito pela diferença e pela aceitação da deficiência como *parte da diversidade humana e da humanidade*. Cumpre dizer, ainda, que este documento fora primordial na repressão de condutas que feriam de modo desenfreado a dignidade das pessoas com deficiência, pois, consubstanciou o reconhecimento e a valorização destes indivíduos como sujeitos de direito.

Por outro lado, a remanescente inobservância dos direitos deste segmento destoa na inconcebível preterição e violação de preceitos arduamente conquistados, como a dignidade da pessoa humana, a autonomia individual, a não discriminação, o respeito à diferença, a acessibilidade, dentre outras garantias ora constantes no supra Documento Internacional e na Constituição brasileira.

Importante frisar, ainda, a gravidade destas transgressões, pois, a consolidação dos direitos das pessoas com deficiência faz-se imprescindível à democracia e à superação da injustificada discriminação social facilmente percebida, bem como cede espaço à inclusão dessas pessoas na sociedade, que é crucial à formação cognitiva e ao desenvolvimento humano destes (BRASIL, 1999, p. 10).

¹ Os Direitos Humanos são indissociáveis da democracia e, conseqüentemente, da cidadania, palavra de ordem da contemporaneidade, que é hoje um imperativo categórico, à semelhança do imperativo categórico ético de Kant [...] Cidadania significa não-exclusão. É, portanto, a inserção das várias representações sociais, da valorização do Sujeito de Direito em seu sentido mais profundo e ético. É a inclusão e a consideração das diferenças como imperativos da democracia. (PEREIRA, 2003-2004; s/n, grifo nosso)

3 PESSOA COM DEFICIÊNCIA: TERMINOLOGIA E CONCEITUAÇÃO

Importante tornar inofensivo o fato de que as pessoas com deficiência já foram alvo de variadas designações inapropriadas que, em sua maioria, afrontaram o princípio da dignidade humana. Segundo Silva (et al 2007, p. 42):

na década de 1960, essas pessoas foram classificadas de 'incapacitadas'. Entre 1960 e 1980 foram designadas de 'os defeituosos' e 'os deficientes', posteriormente se utilizou a expressão 'os excepcionais'. O termo 'pessoas deficientes'; foi utilizado entre 1981 e 1987, melhorando as imagens destas pessoas.

No entanto, na metade da década de 90, houve uma evolução plausível na designação deste segmento. Em atendimento à variada condição humana, esse grupo passou a ser designado como pessoas com deficiência, termo atualmente aceito, portanto, será o utilizado neste trabalho. Nesse ínterim, faz-se primordial a reeducação da sociedade, que, de modo geral, deve se policiar e combater expressões discriminatórias ou incabíveis, aduz Araújo que (2011, p.15):

[...] é importante combatermos expressões que tentam atenuar as diferenças, tais como: 'pessoas com capacidades especiais', 'pessoas especiais' e a mais famosa de todas: 'pessoas com necessidades especiais'. As diferenças têm de ser valorizadas, respeitando-se as necessidades de cada pessoa.

[...] a condição de ter deficiência faz parte da pessoa. A pessoa não porta uma deficiência ela tem uma deficiência.

Além disso, verifica-se uma atitude incipiente, marco plausível do legislador internacional que ao instituir a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, dispôs a definição das PcD (art. 1º) como *aquelas que têm impedimentos de natureza física, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir a sua participação plena e efetiva na sociedade com as demais pessoas.*

Neste sentido, coaduna-se o que previsto pelo artigo 2º, da Lei 13.246, de 6 de julho de 2015, Estatuto da Pessoa com Deficiência, que dispõe: 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. Diante das considerações aludidas, percebe-se que não é a deficiência, *per se*, que reduz a capacidade da pessoa com deficiência, mas a interação dessa variada condição humana com as barreiras existentes nos ambientes nos quais estão inseridas.

4 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA

Adiante, sobrevém-se o fato de que as atividades genéricas do cotidiano, de simples execução àqueles que não têm algum tipo de deficiência, demandam de maiores esforços e dificuldades aos indivíduos que as detêm. Parte disto se verifica diretamente pela violação do direito à acessibilidade nos ambientes de circulação humana, pois, as barreiras físicas existentes, como são as escadas e os desníveis, inviabilizam a inclusão social destas pessoas e, por conseguinte, suas perspectivas de habitação, ascensão e liberdade. Segundo Hobbes, liberdade

significa, em sentido próprio, *a ausência de oposição* (entendendo por oposição os impedimentos externos do movimento); (...) *tudo o que estiver amarrado ou envolvido de modo a não poder mover-se senão dentro de um certo espaço, sendo esse espaço determinado pela oposição de algum corpo externo, dizemos que não tem liberdade de ir mais além.* (...) costumamos dizer que não tem a liberdade de se mover da maneira que fariam se não fossem esses impedimentos externos. (HOBBS, *Leviatã*, cap. XXI, p. 130, grifo nosso)

Considera-se, pois, que, a liberdade compreende não somente o aspecto volitivo pessoal do indivíduo, mas também a condição de estar imune a quaisquer impedimentos extrínsecos possíveis de cerceá-lo. Denotada a relevância em questão, esta pesquisa perquiriu pontualmente acerca da existência de barreiras físicas no transporte coletivo, que são capazes de embaraçar a acessibilidade e, potencialmente, a liberdade de deslocamento urbano das pessoas com deficiência².

Em complementariedade às considerações acima abordadas, cumpre elucidar dois conceitos basilares e reiteradamente citados neste trabalho, quais sejam, o de acessibilidade e o de mobilidade. O primeiro refere-se aos aspectos físicos provenientes ao ambiente. Conforme a Organização das Nações Unidas, acessibilidade é o processo de conseguir a igualdade de oportunidades em todas as

² Art. 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.

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre (...).

§ 2º São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei, 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. (Estatuto das Pessoas com Deficiência)

esferas da sociedade. Por sua vez, mobilidade é característica intrínseca ao indivíduo, relacionada a sua condição de deslocamento, sendo comumente exercida pela intermediação do sistema de transporte que deve estar acessível à integração e acomodação de todas as pessoas (TAGORE, SKIDAR, 1995).

Neste trabalho, as ideias permeiam-se na interseção entre os conceitos acima transcritos, na compreensão de que não se pode ignorar o processo de mobilidade sustentável, em termos de acessibilidade, isolando-o de uma análise minuciosa, especialmente acerca das condições que o transporte coletivo, principal promotor do deslocamento urbano, verifica no atendimento das pessoas com deficiência.

Ademais, o sistema de transporte público, trata-se de um importante e habitual protagonista na integração dos indivíduos na sociedade. Neste contexto, o artigo 9, da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, dispõe que

a fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, **os Estados Partes** tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas,(...) **ao transporte**, (...) Essas medidas, que incluirão a *identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade*, serão aplicadas, entre outros, a: a) (...) aos *meios de transporte* e outras instalações internas e externas; (ONU, 2006, grifo nosso)

Sobretudo, frise-se que, a adoção de medidas que asseguram a dignidade de acesso à mobilidade urbana é de competência precípua do Poder Público, que poderá delegar a execução material destas medidas, mas que com este ato administrativo não estará exonerado da responsabilidade originária de realizá-las caso sejam preteridas³. Por seu turno, o direito ao transporte coletivo acessível⁴ em veículo de características urbanas detém amplo e insigne arcabouço jurídico na legislação nacional, senão, vejamos.

³ Art. 10 compete ao poder público garantir a dignidade da pessoa com deficiência ao longo de toda a vida (Lei 13.146, de 6 de julho de 2015)

⁴ 4.24 Veículo Acessível: Veículo destinado ao transporte coletivo urbano de passageiros que sofreu modificação de suas características originais de fábrica, para permitir o acesso, deslocamento e acomodação segura de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Também pode ser entendido como a conjugação da tecnologia veicular com os dispositivos para transposição da fronteira entre o veículo e o ponto de parada. (ANEXO DA PORTARIA INMETRO Nº 260/ 2007)

Inicialmente, o artigo 6º, da Constituição Federal, ao dispor sobre garantias sociais insere o direito ao transporte como tal. A posteriori, se direciona o artigo 30, inciso V, dispondo que compete aos Municípios (EC nº 53/2006) “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. Adiante, o art. 244, estabelece a necessidade de lei que regulamente as questões acerca da adaptação dos veículos de transporte coletivo existentes. Por fim, no art. 227, a Constituição prevê que “a lei disporá sobre normas de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”.

Além dos supra dispositivos constitucionais, existem outras leis infraconstitucionais voltadas à regulamentação do direito ao transporte acessível, dentre as quais destacam-se: a Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; a Lei Federal 7.853/1989 regulamentada pelo Decreto nº 3.292, que legisla sobre a política nacional para a integração das PcD; a Lei Federal nº 10.048/2000 e 10.098/2000, ambas regulamentadas pelo Decreto nº 5.296/2004, tratando da reserva de assentos e supressão de barreiras de barreiras nos meios de transporte; a Lei Federal nº 11.126/2005, dispondo sobre o direito da pessoa com deficiência visual ingressar e permanecer em ambientes coletivos acompanhado de cão-guia; e, a Lei nº 7.405/1985, que prevê a colocação de símbolo internacional de acesso em ambientes coletivos etc..

Percebe-se, pois, evidente a existência de imperativos legais que garantem a desobstrução de barreiras em veículos de transporte coletivo, a fim de tutelar o direito à acessibilidade. Porém, como será visto, a norma, *per se*, não tem sido suficiente à efetividade dessas garantias. Por conseguinte, a persistência de barreiras no transporte urbano público coletivo prossegue maculando a mobilidade urbana das pessoas com deficiência e suas liberdades. Importante frisar que, quando a mobilidade dessas pessoas é infringida, outros direitos que pressupõem o deslocamento são, igualmente, violados.

4.1 Panorama socioeconômico das Pessoas com Deficiência

Ainda no desiderato de se consubstanciar a indispensável instalação dos meios de acessibilidade nestes veículos, cumpre destacar o teor do preâmbulo da

Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, que em um de seus trechos traz à tona o fato de a maioria dessas pessoas viverem em condições socioeconômicas desfavoráveis⁵. Segundo o IBGE (2010), 45.606.048 de brasileiros, 23,9% da população total, possuem algum tipo de deficiência – visual, auditiva, motora e mental ou intelectual – destes, 27% vivem em situação de pobreza extrema e 53% são pobres.

Este desfavorecimento econômico da grande maioria dessas pessoas, pressupõe, de forma imediata, um déficit de instrução – pelo difícil acesso à educação básica, ao ensino técnico e à formação superior por essas pessoas – e, de modo mediato, a escassez de oportunidades de emprego no mercado de trabalho.

Neste diapasão, Amartya Sen atenta que “a negação da liberdade econômica, sob a forma da pobreza extrema, torna a pessoa vulnerável a violações de outras formas de liberdade.” (1999:08). Para autora, a desvantajosa condição socioeconômica do indivíduo, *per se*, é capaz de instabilizar direitos. Linha tênue é a proporção que este paradigma atinge quando, além de encontrar-se em situação de pobreza, o indivíduo também é segregado por sua variada condição humana.

Adiante, conforme elucida Vasconcelos (2001), corriqueiramente as pessoas de baixa renda têm a sua mobilidade urbana reduzida, enquanto quem percebe renda superior dispõe de transporte pessoal, ora mais eficiente. Semelhantemente, aduz Cardoso (2008) que, a maioria da população de baixa renda depende diretamente do veículo público como meio de transporte urbano no exercício de sua mobilidade.

Sabendo, pois, que as pessoas com deficiência comumente encontram-se em situações de pobreza e que por esta razão depreende-se que precisam utilizar o transporte público coletivo no exercício de sua mobilidade, se corrobora a inevitabilidade da concreção das normas voltadas à implementação dos meios de acessibilidade em tais veículos.

⁵ A deficiência é tanto uma causa como uma consequência da pobreza; alguns cálculos indicam que uma em cada cinco pessoas pobres apresenta uma deficiência (DEVANDAS, 2006). Podemos então dizer que todas as famílias de uma comunidade pobre são diretamente afetadas pelos efeitos socioeconômicos dela decorrentes. Existem no mundo 600 milhões de pessoas com deficiência, sendo que 400 milhões vivem em países pobres ou em desenvolvimento. A pobreza em geral pode se ver refletida nos altos índices de desemprego das pessoas com deficiência. Segundo o Banco Mundial, o desemprego desta população é de 80 a 90% na América Latina. Isto evidencia que a exclusão de pessoas com deficiência gera uma perda significativa do PIB – Produto Interno Bruto.

Patente a conjuntura sobre a realidade das pessoas com deficiência, bem como da necessidade urgente da integração deste grupo nos segmentos sociais, desenvolveu-se essa pesquisa, sobretudo, acerca de como se evidencia este fenômeno social na cidade de Campina Grande.

5 METODOLOGIA

Os recursos utilizados à construção deste trabalho foram as normatizações legiferantes sobre a acessibilidade e adaptação de veículos de transporte coletivo urbano; os dados requeridos à Superintendência de Trânsito e Transporte Público – STTP, de Campina Grande, sobre o panorama de acessibilidade da frota de ônibus nesta cidade; e os dados resultantes de questionários realizados as pessoas com deficiência voltados ao estabelecimento de percentuais acerca de suas percepções no que concerne à prestação deste serviço.

Oportunamente, o método amplamente utilizado nesta pesquisa foi o descritivo quantitativo, tendo em vista que, através deste, faz-se possível analisar, observar, coletar, registrar e interpretar informações provenientes das variações da conjuntura em apreciação. Por conseguinte, a pesquisa apresenta constatações mais contundentes acerca do fenômeno social em análise. Adotou-se, ainda, o método indutivo, a fim de ofertar premissas de possíveis soluções à problemática ora tratada.

6 RESULTADOS E DISCUSSÕES

No interior do Estado da Paraíba, Campina Grande é uma cidade de 355.014 habitantes (IBGE, 2010). Desde o ano de 2015, vigora neste Município duas concessões de prestação do serviço de transporte público intermunicipal instituídas através do processo licitatório 2.01.001/14.

Desde então, têm-se em operação nesta cidade o Consórcio Santa Maria, constituído pelas empresas A. Cândido & Cia. Ltda. e pela Empresa Viação Santa Rosa Ltda, que explora as áreas norte, oeste e o Distrito de São José da Mata; e o Consórcio Santa Verônica, composto pelas empresas Nacional de Passageiros Ltda (Transnacional) e Verônica Salete de Transportes Ltda (Cruzeiro), em operação na área sul.

Defronte às constatações levantadas até então, evidencia-se substancial que os veículos de transporte coletivo urbano, destas empresas consorciadas, estejam adequados ao atendimento pleno, satisfatório e eficiente das pessoas com deficiência, pois, como se percebeu, através da concreção do direito à acessibilidade viabiliza-se a inclusão deste grupo na sociedade e seu acesso a uma gama de direitos exponenciais (BRASIL, 2007).

Além dos dispositivos legiferantes mencionados no desenvolvimento deste trabalho, serão utilizados como parâmetros à análise e tratamento dos dados fenomenológicos a NBR 14022, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT; as Portarias INMETRO nº 260/2007, 168/2008, 358/2009, 36/2010, 47/2010, 290/2010, 292/2010, 364/2010; a Resolução nº 402, de 2012, alterada pela Resolução nº 469/2013, do Conselho Nacional de Trânsito - COTRAN; a Cartilha de Acessibilidade, da Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, dentre outras normas e critérios técnicos de acessibilidade em veículos para o transporte coletivo de passageiros.

Em geral, têm-se como mecanismos de acessibilidade prescritos nestas regulamentações: a plataforma elevatória veicular, que são elevadores instalados em veículos de piso alto e eficaz à transposição de fronteiras; recursos audiovisuais; dispositivos de sinalização e comunicação acessível, como interruptores para solicitação de parada; reserva de espaço à acomodação de cadeira de rodas e cão-

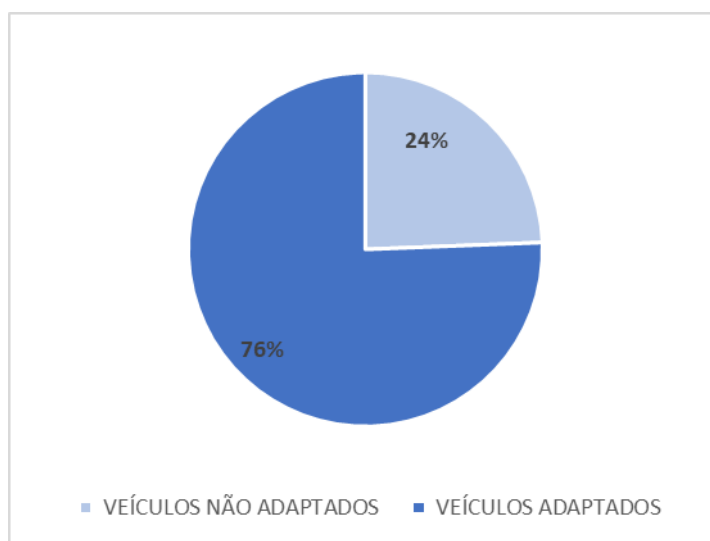
guia; disponibilidade de informes essenciais em braile, como acerca do itinerário; destinação identificada de assentos às pessoas com deficiência etc.

Estes dispositivos são indispensáveis à garantia de um acesso digno das pessoas com deficiência.

Atentando para esta premissa, fora requerido, em junho de 2020, ao sr. Helder Carlos, atual chefe de controle operacional da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos – STTP, dados quantitativos acerca da adaptação em acessibilidade da frota operante em Campina Grande.

O gráfico a seguir ilustra o panorama auferido naquele ano, acerca da disponibilidade de veículos de transporte coletivo urbano adaptados. Em seguida, a fim de traçar um comparativo tem-se uma projeção de como esta conjuntura evidenciava-se em 2017.

GRÁFICO 1 – ADAPTAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS EM 2020

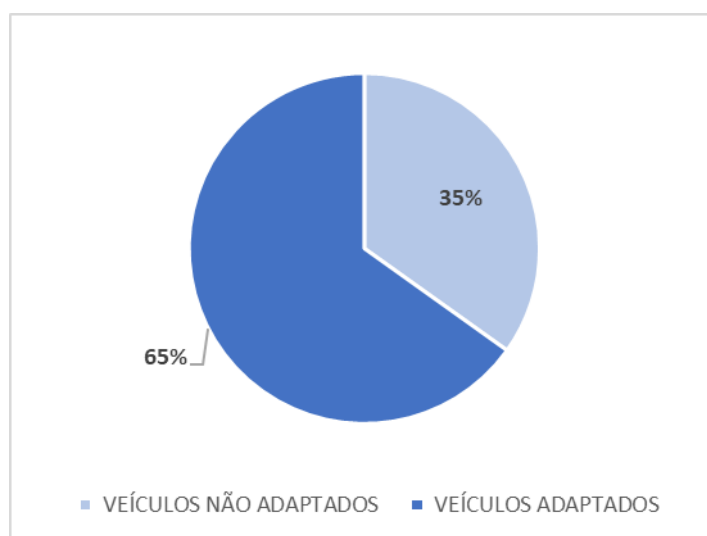


Em síntese, a frota de ônibus que executa o serviço de transporte público em Campina Grande, no ano de 2020, era composta por 201 veículos de transporte coletivo urbano, dos quais 152 ônibus são adaptados, ou seja, 76% da frota, enquanto 49 veículos, que corresponde a 24% da frota total, ainda não estavam adaptados em termos de acessibilidade.

Como se percebe no gráfico a seguir, os números evidenciados outrora, em 2017, não eram tão discrepantes aos evidenciados em 2020, segundo matéria veiculada pelo Jornal da Paraíba, naquele ano, a frota de ônibus correspondia a 195

veículos em operação, dos quais 127 apresentavam-se adaptados, enquanto 68 (35% da frota) se encontravam com irregularidades estruturais de acesso e acomodação às pessoas com deficiência.

GRÁFICO 2 – ADAPTAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS EM 2017



Vislumbra-se, pois, na análise dos dados dispostos, que houve um aumento gradual da atual frota de ônibus, correspondente ao acréscimo de apenas seis veículos. No tocante às modificações estruturais destes, os resultados apresentam que no período compreendido entre 2017 a 2020 foram realizadas adaptações em 25 veículos, a fim de garantir de forma adequada o acesso, o deslocamento e a acomodação das pessoas com deficiência.

Cumprе ressaltar, ainda, a inviabilidade de atualização dos dados apresentados, tendo em vista que, no ano de 2021 e 2022, fora solicitado, novamente, ao Controle Operacional da Gerência de Transportes da STTP, a informação acerca da modificação do panorama evidenciado em junho de 2020, todavia, sem retorno.

Ademais, pelo contexto pandêmico no qual estamos inseridos desde março de 2020, restou, igualmente, inviabilizada a pesquisa de campo a fim de auferir diretamente a situação hodierna do problema verificado. Isto porque, de acordo com matéria veiculada pelo Jornal da Paraíba, a frota de ônibus fora reduzida com variação de 65% à 19% durante a pandemia, com retorno ora moroso.

Em que pese tratar-se de dados obtidos há quase um ano e nove meses, as colocações abarcadas neste trabalho não são afetadas, isto porque não se trata de um problema contingencial, mas de violações que vêm se protraindo no tempo. Ademais, não pode-se olvidar que já se passaram mais de sete anos do exaurimento do prazo estabelecido pelo decreto nº 5.296, de 2004, para que tais veículos coletivos estivessem integralmente acessíveis ao atendimento das pessoas com deficiência.

Afigura-se-nos, pois, que a constância de 49 veículos de transporte coletivo ainda não adaptados, no ano de 2020, demonstra haver uma inaceitável desídia e descuido na solução deste problema por parte daqueles que estão incumbidos do dever legal de resolvê-lo, o que faz pressupor a manutenção da problemática nos dias atuais.

Percebeu-se também, que a integralidade da frota de veículos de transporte coletivo, corresponde a 201 ônibus em operação, dispõe de estrutura de piso alto e acesso por degraus⁶.

Nessa toada, para que esse desnível não se enquadre como um impedimento ou fator de ineficiência à integração de pessoa em cadeira de rodas, faz-se fundamental a implementação do dispositivo de transposição de fronteiras, tal qual é a plataforma elevatória veicular⁷, consistente em um elevador hidráulico ou pneumático instalado na porta de acesso do ônibus.

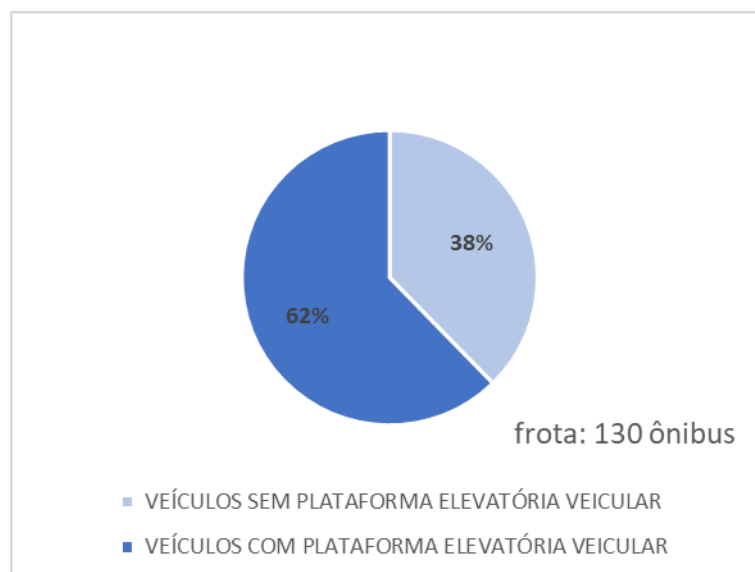
Neste diapasão, ainda de acordo com os dados fornecidos pela STTP, no ano de 2020, se verificou o cumprimento das normas orientadoras à instalação deste dispositivo em veículos de transporte coletivo dos consórcios em vigor.

O gráfico a seguir ilustra a situação auferida pelo Consórcio Santa Maria, dispondo especificamente acerca da quantidade de veículos constituintes da frota em operação deste consórcio, e a quantos destes já dispõem de plataforma elevatória veicular em sua estrutura mecânica. Vejamos.

GRÁFICO 3 – ADAPTAÇÃO DOS VEÍCULOS DO CONSÓRCIO SANTA MARIA

⁶ Veículo de piso alto é aquele que possui como característica construtiva todo o piso do compartimento interno acima do plano formado entre as linhas do centro das rodas (ABNT NBR 14022/2011)

⁷ plataforma elevatória veicular dispositivo instalado no veículo para transposição de fronteira, que permite a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível ao interior do veículo



Como se percebe, o Consórcio Santa Maria dispõe de uma frota que composta por 130 veículos em operação nesta cidade para o transporte coletivo. Da totalidade da frota apenas 62%, que engloba 81 ônibus, possuem plataforma elevatória veicular, enquanto 38%, correspondente à 49 veículos, ainda não dispõem de elevadores instalados em sua estrutura física.

Por sua vez, o Consórcio Santa Verônica, quanto ao requisito de implementação de plataforma elevatória veicular em seus veículos de transporte coletivo, auferiu a adaptação integral de sua frota, que corresponde a 71 ônibus em operação.

Entretanto, como visto, diversos outros são os meios voltados a compor a acessibilidade destes veículos de transporte coletivo, desta forma, a implementação deste dispositivo de transposição de fronteiras, apesar de proeminente, não é o suficiente à determinação de que um veículo esteja acessível.

Ademais, também se faz fundamental que, para além de instalados, todos os dispositivos de acessibilidade evidenciem pleno funcionamento, como estabelece o art. 4º, III, da Resolução 469/2013, do COTRAN⁸.

No intuito de averiguar a instalação e funcionalidade destes meios de adaptação, durante a pesquisa foram realizadas entrevistas a um grupo de catorze pessoas com deficiência, que utilizam cadeiras e são usuários do transporte urbano coletivo nesta cidade.

⁸ “os equipamentos destinados à acessibilidade, como plataforma elevatória veicular, rampa de acesso e cadeira de transbordo, bem como o sistema de ancoragem e cintos de segurança, quando aplicáveis nos veículos, deverão estar em perfeito estado de conservação e funcionamento;”

Inicialmente, todos os entrevistados manifestaram que na maioria das vezes que precisaram utilizar o transporte público, depararam-se com irregularidades estruturais e dificuldades em seu acesso e acomodação, principalmente pela inexistência ou disfuncionalidade de dispositivos de acessibilidade, o que, por opinião unânime, foi motivo de constrangimento e necessidade do auxílio de terceiros.

Além disso, dois dos entrevistados relataram que, em uma de suas experiências de embarque e desembarque nestes veículos, foram vítimas de acidentes e lesões por desconformidade estruturais dos ônibus; sucessivamente, a grande maioria manifestou que já se privaram de oportunidades, como cursar o ensino superior, pelas dificuldades enfrentadas nestes veículos e indisponibilidade de outra opção ao seu deslocamento.

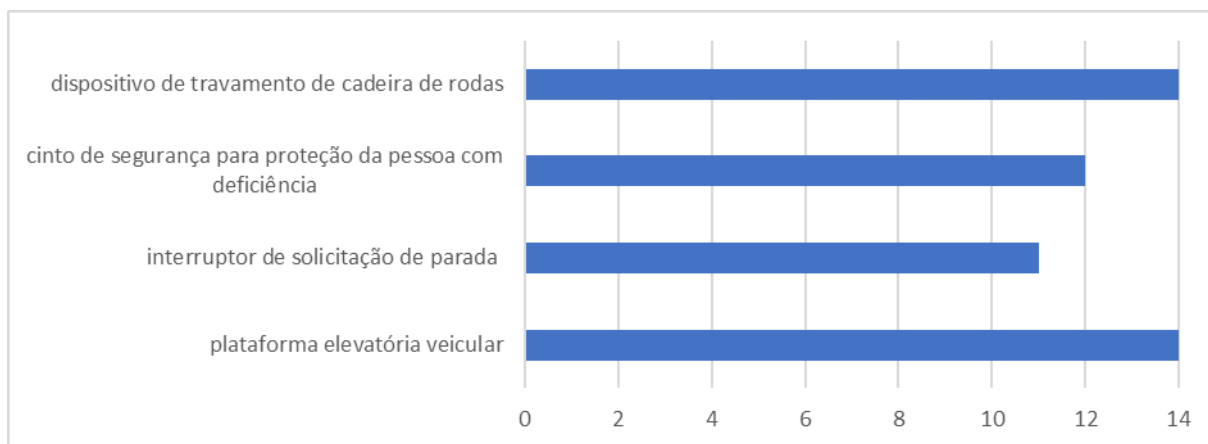
Como visto, um dos regulamentos técnicos para inspeção da qualidade e da adequação de acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros é a Portaria nº 260, de 12 de julho de 2007, do INMETRO. Em suma, a portaria estabelece parâmetros voltados à avaliação de adequação destes veículos em observância às normas brasileiras estabelecidas em prol da acessibilidade, bem como as circunstâncias de reprovação na inspeção da estrutura física do veículo.

Em conformidade a esta regulamentação, são motivos de reprovação na inspeção: a constância de dispositivos em quantidade insuficiente, com funcionamento, fixação e conservação inadequadas, como fechos inoperantes, dimensões não-conformes, sinais sonoros inadequados, dentre outras irregularidades, além da inexistência de instalação dos mecanismos.

À vista disto, foi indagado aos participantes da pesquisa – como dito, 14 pessoas com deficiência motora ao todo – quais dispositivos que se apresentam disfuncionais ou desconformes quando necessários ou acionados ao uso e com qual frequência se deparam com essas irregularidades.

o gráfico a seguir demonstra os resultados obtidos acerca da (dis)funcionalidade dos dispositivos segundo os usuários entrevistados.

GRÁFICO 4 – (DIS)FUNCIONALIDADE DOS DISPOSITIVOS SEGUNDO OS USUÁRIOS ENTREVISTADOS



A respeito do dispositivo de travamento de cadeira de rodas, todos os participantes entrevistados aludiram que o sistema não funcionou quando da tentativa. Este aparelho é projetado para resistir à aceleração e frenagem brusca do veículo, minimizando os movimentos laterais e longitudinais, e evitando os movimentos rotacionais do assento da cadeira sobre o eixo das rodas.

Em conjunto com o cinto de segurança este dispositivo proporcionaria a segurança das pessoas em cadeiras de rodas em todo o trajeto do itinerário, tornando diminuto os riscos de danos físicos em diversas circunstâncias, como colisões e movimentos abruptos do veículo.

Especificamente acerca do cinto de segurança, 12 pessoas aludiram que, mais de uma vez, este apresentou irregularidades. Os problemas mais citados foram a inoperabilidade do fecho de trava e a mau conservação do mecanismo. Sabe-se que este dispositivo é simples, mas substancial à segurança do passageiro em cadeira de rodas. Desta forma, a circunstância descrita por essas pessoas eleva sobremaneira a potencial hipótese de acidentes e danos à integridade física dos usuários que precisam de utilizar tal dispositivo.

No tocante à plataforma elevatória veicular, as 14 pessoas entrevistadas disseram que comumente tais elevadores mostram-se disfuncionais o que as levam a depender do auxílio de um terceiro à sua integração nestes veículos. Acerca, dos interruptores de parada, que devem ser instalados na área reservada para pessoa em cadeira de rodas ou acomodação do cão-guia, junto aos bancos reservados e em 50% dos demais balaústres ao longo do corredor, apesar de ser facilmente

consertado, onze pessoas com deficiência alegaram que sucessivas vezes não tiveram êxito ao tentar acioná-lo.

Todos os entrevistados aduziram que frequentemente enfrentam problemas na funcionalidade dos dispositivos. Percebe-se, pois, que apesar de existentes os recursos voltados ao atendimento adequado e seguro das pessoas com deficiência, suas funcionalidades mostram-se inábeis ao uso. Em síntese, isto se verifica pela falta de manutenção técnica dos mecanismos, o que acarreta a inutilidade prática de sua existência. Pois bem, é óbvio que apenas a instalação desses recursos não é o bastante, mas faz-se fundamentalmente preciso uma constante revisão/manutenção de suas funcionalidades.

As circunstâncias auferidas pelas pessoas com deficiência visual também são inoportunas. Para se ter uma noção, o único recurso de acessibilidade voltado às pessoas de perda total de visão ou com baixa visão, que disponível em todos os veículos da frota operante, se verifica nas teclas ou pulsantes dos interruptores, por auferirem uma região côncava, conter o ideograma “P”, representando a função de parada solicitada, e sua exposição em braile.

Por outro lado, 49 veículos, de acordo com os dados auferidos em 2020, ainda não apresentam espaço reservado à acomodação de pessoa com deficiência visual acompanhado por cão-guia.

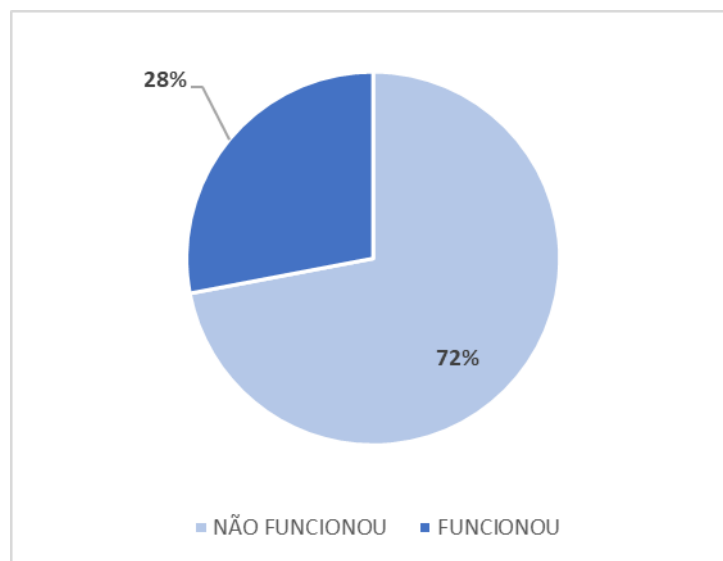
Ademais, muitos veículos dos que englobam a frota geral em operação nesta cidade, não respeitaram a disposição em cor amarela para identificação de assentos preferenciais; balaústres instalados no corredor dos veículos; corrimãos; pega mãos das folhas das portas; apoio para embarque e desembarque (bengalas) nas regiões de acesso por escadas; pega mãos nas paredes laterais; guarda-corpo; corrimãos da área reservada (box); perfis de degraus (visão superior e frontal); perfis da plataforma elevatória etc⁹. A distinção da cor desses dispositivos em amarelo, faz-se substancial à sua identificação por pessoas com deficiência motora e de baixa visão.

A fim de consubstanciar o fato de que essas desconformidades existem e são comumente verificadas, no decorrer da pesquisa foram entrevistadas 100 pessoas sem deficiência, usuárias habituais do transporte coletivo deste Município, as quais foram indagadas se os interruptores de solicitação de parada, quando da tentativa de acioná-los, funcionou.

⁹ ABNT NBR 14022:2011

A escolha do dispositivo se deu porque é um dos dispositivos que se verificou em todos os veículos da frota, de fácil acesso e que são disponibilizados ao uso tanto das pessoas com deficiência visual, quanto das pessoas com deficiência motora. O gráfico a seguir demonstra os resultados obtidos nas entrevistas acerca da funcionalidade destes dispositivos de comunicação no interior dos veículos.

GRÁFICO 5 - FUNCIONALIDADE DOS INTERRUPTORES



Percebe-se que apenas 28 pessoas, consumidoras deste serviço, quando entrevistadas, alegaram o funcionamento pleno do interruptor, enquanto 72 pessoas disseram que o dispositivo para solicitação de parada não funcionou quando solicitado, ou seja, não emitiram sinais sonoros ou óticos ao motorista para que parasse o veículo. Desta forma, percebe-se que nem o mínimo dos imperativos legais está sendo cumprido por estas empresas.

A integralidade dos dados evidenciam algumas das dificuldades inconcebíveis que as pessoas com deficiência têm de enfrentar nos veículos de transporte coletivo urbano em Campina Grande e a emergente necessidade de que haja uma adaptação em acessibilidade prática, pois, embora por vezes estes veículos estejam aparentemente acessíveis, os dispositivos mostram-se inúteis à execução de suas funções por lhes faltar manutenções técnicas.

Indiscutível é o fato de que as famigeradas adaptações e manutenções dependem de eminente investimento pecuniário pelas empresas de iniciativa privada sob regime de concessão. Se diante da eventual onerosidade os consórcios

demonstrarem carência de recursos financeiros e impossibilidade de adaptação integral dos veículos, entendemos que caberá ao Poder Público, incumbido do dever legal de garantir dado serviço (art. 6º, inciso V, CRFB/1988), contribuir de forma alternativa à solução desta problemática, seja na realização de parcerias ou instituição de outras ações governamentais de urbanismo nesta cidade.

Como visto, uma das principais dificuldades de adaptação permeia no embarque e desembarque dos passageiros em cadeira de rodas, isto se verifica porque a instalação e manutenção da plataforma elevatória veicular é de considerável despesa pecuniária (BRASIL, 2006, p.76). Entretanto, tem-se como uma possível saída os exemplos evidenciados nas cidades de Curitiba e Uberlândia, nas quais as adaptações à integração da pessoa em cadeira de rodas foram projetadas nos próprios pontos de embarque/desembarque do itinerário.

Em outras palavras, ante a responsabilidade precípua da prestação direta, os representantes das cidades supra, decidiram por não incumbir a integralidade da responsabilidade pela adaptação dos veículos de transporte coletivo às empresas de iniciativa privada. Em detrimento a isto, os Municípios adotaram uma atuação cooperativa, exercendo ações voltadas a garantia da acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com deficiência.

Nessa toada é possível que o ente da Administração Pública direta invoque a cláusula da “reserva do possível” (STEPHEN HOLMES/CASS R. SUNSTEIN, 1999)¹⁰, a fim de se eximir de qualquer despesa inerente às adaptações à mobilidade. Todavia, consideramos irrazoável validar a invocação da cláusula da reserva do possível, conceito abstrato, defronte à essencialidade dos direitos fundamentais sociais tutelados. A anuência do contrário seria o mesmo que conformar a existência de uma “cláusula supralegal de descumprimento da Constituição” (FREIRE, Américo Bedê p. 75).

¹⁰ “(...) a ‘reserva do possível’ (STEPHEN HOLMES/CASS R. SUNSTEIN, ‘The Cost of Rights’, 1999, Norton, New York), notadamente em sede de efetivação e implementação (sempre onerosas) dos direitos de segunda geração (direitos econômicos, sociais e culturais), cujo adimplemento, pelo Poder Público, impõe e exige, deste, prestações estatais positivas concretizadoras de tais prerrogativas individuais e/ou coletivas. É que a realização dos direitos econômicos, sociais e culturais (...) depende, em grande medida, de um inescapável vínculo financeiro subordinado às possibilidades orçamentárias do Estado (...) Cumpre advertir, desse modo, que a cláusula da “reserva do possível” – ressalvada a ocorrência de justo motivo objetivamente aferível – não pode ser invocada, pelo Estado, com a finalidade de exonerar-se do cumprimento de suas obrigações constitucionais, notadamente quando, dessa conduta governamental negativa, puder resultar nulificação ou, até mesmo, aniquilação de direitos constitucionais impregnados de um sentido de essencial fundamentalidade.” (RTJ 185/794-796, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Pleno, *grifo nosso*)

Ainda, reputamos pertinentes as considerações de cunho restritivo propostas por Canotilho, no sentido de que esta cláusula “não implica o ‘grau zero’ de vinculatividade jurídica dos preceitos consagradores de direitos fundamentais sociais.”. Ademais, a aceitação de dada promiscuidade nos levaria a uma “ditadura dos cofres vazios” (1998, p. 46). De modo análogo, entendeu o Egrégio Supremo Tribunal Federal em decisão de caso paradigmático, no qual aduziu que os direitos de segunda geração, e qualquer outro direito fundamental, pressupõem de um investimento sempre oneroso à efetivação, mas que por serem substanciais não podem ser preteridos¹¹.

Sobretudo, importante manter à vista que estar-se tratando pontualmente acerca de direitos fundamentais, que resultara de uma formidável e permanente luta para que hodiernamente tutelados. Assim, as empresas consorciadas e o Estado não podem desincumbir-se da persecução e concreção destas normas constitucionais essenciais, sob a simples constatação de que não há recursos suficientes para efetivá-las. Todavia, o ideal é que haja a designação conjunta de recursos e ações à concreção destes direitos, ou seja, na adequação dos veículos de transporte coletivo e na adaptação dos pontos de embarque e desembarque.

É certo que por vinculação do que dispõe a Lei 8.899, de 1994, as pessoas com deficiência e carentes, que como visto corresponde à condição da maioria do segmento, passaram a auferir gratuidade utilização de transportes coletivos. Diante desta constatação há que se retificar que na realidade existe uma pseudogruidade, pois, segundo Marcos Bicalho, diretor superintendente da Associação Nacional das Empresas de Transporte Público, o custeamento proveniente da gratuidade percebida por estas pessoas é englobado na tarifa paga pelos demais usuários.

Nesta perspectiva, deflagra-se que além de estar-se tratando de direitos imprescindíveis, que não de ser conservados sem condicionamento, há igualmente

¹¹ “Vê-se, pois, que os condicionamentos impostos, pela cláusula da “reserva do possível”, ao processo de concretização dos direitos de segunda geração - de implantação sempre onerosa -, traduzem-se em um binômio que compreende, de um lado, (1) a razoabilidade da pretensão individual/social deduzida em face do Poder Público e, de outro, (2) a existência de disponibilidade financeira do Estado para tornar efetivas as prestações positivas dele reclamadas. (...) se tais Poderes do Estado agirem de modo irrazoável ou procederem com a clara intenção de neutralizar, comprometendo-a, a eficácia dos direitos sociais, econômicos e culturais, afetando, como decorrência causal de uma injustificável inércia estatal ou de um abusivo comportamento governamental, aquele núcleo intangível consubstanciador de um conjunto irreduzível de condições mínimas necessárias a uma existência digna e essenciais à própria sobrevivência do indivíduo, aí, então, justificar-se-á (...) a possibilidade de intervenção do Poder Judiciário, em ordem a viabilizar, a todos, o acesso aos bens cuja fruição lhes haja sido injustamente recusada pelo Estado. (RTJ 185/794-796)

uma contraprestação pecuniária direta voltada à realização adequada e segura deste serviço, assim, deverá sê-lo prestado em plenitude ao acesso e acomodação das pessoas com deficiência. E mesmo que assim não o fosse financiado, a persecução desses direitos ainda não poderia ser postergada, pois conservados, eles “conservam a sociedade, corrompidos, corrompe-a” (ALIGHIERI, 1996, grifo nosso).

6 CONCLUSÃO

Nesta pesquisa, percebeu-se que o direito ao transporte acessível consiste em uma “garantia meio”, tal qual é capaz de viabilizar, ou não, a realização dos demais direitos que pressupõem o deslocamento urbano. Em outras palavras, ao ser propiciada a mobilidade independente, adequada e segura da pessoa com deficiência, possibilita-se também o seu acesso ao âmbito educacional, ao mercado de trabalho, aos serviços de saúde em hospitais, ao lazer, à cultura, ao esporte etc., que são garantias imprescindíveis à concreção do direito à cidadania.

Notou-se, ainda, que a viabilização da mobilidade, por intermédio do sistema de transporte coletivo de característica urbana, está condicionada à superação de desequiparações e barreiras. E isto só se faz concebível através da implementação de mecanismos necessários à garantia do pleno acesso das pessoas com deficiência nestes veículos, pois, sem que o Estado, em conjunto com as concessionárias prestadoras deste serviço, decline ações para garantir a efetivação do direito à acessibilidade, decorre-se a persistência de impedimentos à mobilidade.

Os principais problemas evidenciados foram a constância de um número expressivo de veículos que englobam a frota de um dos consórcios, que ainda não estão adaptados ao atendimento satisfatório das pessoas com deficiência; bem como, a exígua manutenção dos dispositivos de acessibilidade já instalados nos veículos de ambos os consórcios, pois, apesar de tecnicamente existentes, são disfuncionais, ineficientes.

Um dos mais importantes requisitos para que tais veículos sejam considerados como adaptados é que auferam acesso em nível ao embarque e desembarque de pessoa em cadeira de rodas. Isto se verifica visto que a maioria dos veículos de transporte coletivo urbano auferem o acesso sucedido por degraus, escadas, que por si obstaculizam a integração independente dessas pessoas. Essas barreiras ocasionam a frequente necessidade da ajuda de um terceiro ao embarque e desembarque da pessoa em cadeira de rodas e implica no constrangimento e ineficiência de sua integração.

Não obstante, essas omissões intensificam a segregação, viola liberdades e impossibilita a superação da discriminação social. Deste modo, a introjeção e manutenção de meios de adaptação faz-se de necessária verificação para que, assim, essas pessoas possam ter seus direitos auferidos e serem integradas, de

forma digna e adequada, no âmbito das relações humanas, podendo exercer sua liberdade dentro dos limites de sua vontade, jamais por limitações externas e inconcebíveis acarretada pela omissão estatal, ou por quem for delegado a prestação deste serviço público.

Por fim, cumpre dizer que, apesar de ser indevida e frequentemente postergado, o direito à acessibilidade consoante ao transporte coletivo acessível tem um legado emancipatório, qual seja, o de inserir as pessoas com deficiência no lugar em que desejarem estar. Assim, faz-se imprescindível que seja viabilizado um acesso digno, democrático e sustentável, ou seja, em equidade de condições, pois, somente assim, poderemos nos aproximar da realização dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil¹².

¹² Art. 3º. I - construir uma sociedade livre, justa e solidária; II - garantir o desenvolvimento nacional; III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. (CF/88)

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Luiz Alberto David; COSTA FILHO, Waldir Macieira da. O Estatuto da Pessoa com Deficiência-EPCD (Lei 13.146, de 06.07. 2015): algumas novidades. **Revista dos Tribunais| vol, v. 962**, n. 2015, p. 65-80, 2015.

ARANHA, M. S. F. **Deficiência através da história**. Integração Social do Deficientes: Análise conceitual e metodológica. Temas em Psicologia, 1995, n.º 2, p. 63-70. Ribeirão Preto, Sociedade Brasileira de Psicologia.

ARENDT, Hannah. **The human condition**. University of Chicago Press, 2013.

BRASIL. **Cadernos do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana** - Brasil Acessível. Secretaria Nacional de Transporte e das Mobilidade Urbana - SEMOB, Ministério das Cidades. Brasília, DF, 2004.

BRASIL. DECRETO N° 914/93. **Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0914.htm> Acesso em 26 Abr. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Convenção internacional sobre os direitos das pessoas com deficiência. 2006.

FEDERAL, Senado. **Estatuto da pessoa com deficiência**. Institui o Estatuto da Pessoa com Deficiência e dá outras providências. Brasília, 2006.

HESSE, Konrad; MENDES, Gilmar Ferreira. **A força normativa da Constituição**. Porto Alegre: Fabris, 1991.

Jornal da Paraíba. **Deficientes enfrentam dificuldades nos ônibus de Campina Grande**. Publicado em 09 de julho de 2017, atualizado há 3 anos. Disponível em: <https://www.jornaldaparaiba.com.br/vida_urbana/deficientes-enfrentam-dificuldades-nos-onibus-de-campina-grande.html> Acesso em 15 de dezembro de 2019.

LASSALLE, Ferdinand. **Que é uma Constituição?**. São Paulo: Edições e Publicações Brasil, 1933. Versão para eBook eBooksBrasil. com, 2000-2006., 1864.

_____. Ministério de Justiça. **Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência**. Decreto n.º 3.298, de 20 de dezembro de 1999.

MITTLER, P. **Educação Inclusiva: contextos sociais**. Porto Alegre: Artmed, 2003.

NERI, M. **Retratos da deficiência no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

NOGUEIRA, G. Artigo 1 - Propósito. In: RESENDE, A P.C.; VITAL, F.M.P. (Coord.). **A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.

_____. **O Enigma de Kaspar Hauser**. Werner Herzog, RFA, 35 mm, 1974

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, aprovada pela assembleia geral da ONU em dezembro de 2006**. Disponível em <<http://www.direitodigital.gov.br/>>. Acesso em 27 abr. 2019.

REALE, Miguel. **Lições preliminares de direito**. Saraiva Educação SA, 2007.

SEN, Amartya. **A ideia de justiça**. Editora Companhia das Letras, 2011.

SILVA, S.F., PINTO, M.J.M., GUEDES, M.L.A.L. **Análise das Políticas Públicas de Saúde Voltadas para a Pessoa Idosa com Deficiência no Brasil e no Distrito Federal**. Monografia de Especialização em Políticas Públicas e Gestão Estratégica em Saúde, Departamento de Saúde Coletiva, Universidade de Brasília, 2007.

TEIXEIRA, M.C.A. **Políticas públicas para pessoas com deficiência no Brasil.** Dissertação de Mestrado em Administração de Empresas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo, 2010.

VITAL, F.M.P. Preâmbulo in: RESENDE, A, P.C.; VITAL, F.M.P. (Coord.). **A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada.** Brasília Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.