

**ACESSIBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO TRANSPORTE
COLETIVO URBANO EM GOVERNADOR VALADARES - MG:
análise sob a perspectiva da legislação simbólica**

Moisés Andrade de Freitas¹
Amarildo Lourenço Costa²

RESUMO

A Constituição Federal é a lei máxima do ordenamento jurídico brasileiro, sendo extremamente analítica e garantidora de diversos direitos individuais e coletivos, principalmente os presentes no seu art. 5º. No entanto, é fácil perceber que nem todos esses direitos estão sendo de fato concretizados. Essas garantias fundamentais são reproduzidas, de alguma forma, por todas as normas infraconstitucionais, e juntamente com essa reprodução ocorre a falta de concretização, originando as legislações simbólicas. Apesar do que se imagina, nem todas as normas são criadas para serem de fato concretizadas. Algumas são estabelecidas para formar um compromisso dilatatório, outras com o objetivo de confirmar valores sociais, ou até mesmo a formação de legislação-álibi. Com isso, várias normas são influenciadas pela hipertrofia da função política simbólica em detrimento da força normativa jurídica. Sendo assim, com o Estatuto da Pessoa com Deficiência, que é uma norma de tutela específica, não é diferente. Entre os seus 127 artigos, alguns ainda estão distantes de serem efetivamente concretizados, como o direito à acessibilidade da pessoa com deficiência ao transporte coletivo urbano. Dessa forma, a partir das dificuldades enfrentadas no dia a dia, percebe-se que o direito de acessibilidade da pessoa com deficiência ao transporte coletivo urbano também não tem sido efetivamente concretizado no Município de Governador Valadares - MG, prejudicando, assim, o desenvolvimento dessas pessoas como cidadãos e limitando o acesso a vários outros direitos.

PALAVRAS-CHAVE: acessibilidade; transporte coletivo urbano; legislação simbólica; concretização; estatuto da pessoa com deficiência.

ABSTRACT

The Federal Constitution is the highest letter of the Brazilian legal system, being extremely analytical, and guarantor of several individual and collective rights, especially those in article 5. However, it is easy to see that not all of these rights are actually being realized. These fundamental guarantees are reproduced in some way by all the infraconstitutional norms, and along with this reproduction occurs the lack of concretization, originating the symbolic legislations. In spite of what is imagined, not all norms are created to be actually fulfilled. Some are established to form a dilatory commitment, others are intended to confirm social values, or even the formation of legislation-alibi. With this, various norms are influenced by the hypertrophy of symbolic political function to the detriment of legal normative force. Therefore, with the Statute of the Person with Disabilities, which is a specific guardianship, it is no different. Among its 127 articles, some are still far from being

¹ Graduado em Direito pela Faculdade de Direito do Vale do Rio Doce (Fadivale).

² Doutorando em Ciências da Comunicação na Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS). Mestre em Direito pela Fundação Univesidade de Itaúna - MG e em Direito Público pela Universidad Autónoma de Asunción. Graduado em Direito pela Fadivale. Coordenador, professor da graduação e pós-graduação da Fadivale. Advogado concursado do Município de Governador Valadares - MG.

effectively implemented, such as the right of people with disabilities to urban collective transportation. Thus, from the difficulties faced in the day-to-day, it is perceived that the right of accessibility of people with disabilities to urban collective transportation has not been effectively implemented in the city of Governador Valadares / MG. Thereby harming the development of these people as citizens and limiting access to various other rights.

KEYWORDS: accessibility; urban collective transportation; symbolic legislation; concretization; status of the disabled person.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO. 2 LEGISLAÇÃO SIMBÓLICA: ASPECTOS CONCEITUAIS. 3 ACESSIBILIDADE QUANTO AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO: APONTAMENTOS SOBRE A LEGISLAÇÃO. 3.1 ACESSIBILIDADE QUANTO AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO. 3.2 LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DE GOVERNADOR VALADARES E ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO. 4 A ACESSIBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM GOVERNADOR VALADARES: UMA BREVE ABORDAGEM EMPÍRICA. 5 CONCLUSÃO. REFERÊNCIAS. APÊNDICES.

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho versa sobre a acessibilidade da pessoa com deficiência no transporte coletivo urbano de passageiros em Governador Valadares, analisada sob a perspectiva da legislação simbólica. De forma delimitada, abordam-se os aspectos gerais e jurídicos que envolvem o assunto.

O interesse pela pesquisa, sem pretensão de esgotar o tema, se faz no fato de existirem normas cujo objetivo é garantir a acessibilidade da pessoa com deficiência ao transporte coletivo urbano. No entanto, apesar da existência de normas constitucionais e infraconstitucionais que asseguram esse direito, percebe-se a falta de uma efetiva concretização, o que prejudica as pessoas com deficiência usuárias do transporte público coletivo urbano de Governador Valadares, principalmente na garantia dos direitos individuais, pois a acessibilidade está diretamente relacionada com os princípios constitucionais.

Segundo o Censo 2010 do IBGE, o Brasil tem mais de 45 milhões de pessoas com deficiência; já Segundo a OMS, com dados de 2011, 1 bilhão de pessoas vive com alguma deficiência, o que significa uma em cada sete pessoas no mundo.

O direito fundamental à acessibilidade tem sido objeto de diversas discussões devido a uma série de inovações jurídicas elaboradas no ordenamento jurídico brasileiro.

Dessa forma, a Constituição Federal de 1988, influenciada pela busca de uma sociedade mais justa e igualitária, assegurou diversos direitos à pessoa com deficiência, o que deu origem a diversas normas infraconstitucionais elaboradas no sentido de buscar a efetividade dos direitos fundamentais de acessibilidade da pessoa com deficiência. Entre eles, o acesso ao transporte coletivo urbano de passageiros nos diversos Municípios do país.

Nesse contexto, questiona-se: as normas jurídicas aplicáveis ao transporte coletivo urbano de passageiros de Governador Valadares garantem a acessibilidade à pessoa com deficiência ou se trata de uma legislação simbólica?

Sendo assim, o objetivo geral do trabalho é compreender como se dão as limitações de acessibilidade no transporte coletivo urbano de Governador Valadares para a pessoa com deficiência. Especificamente, pretende-se descrever a legislação simbólica e suas respectivas classificações, bem como identificar os principais objetivos e direitos referentes à acessibilidade no Estatuto da pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015), além de analisar os reflexos produzidos pela legislação simbólica na concretização da acessibilidade da pessoa com deficiência.

A importância do tema se justifica no fato de haver legislações expressas que defendem os interesses das pessoas com deficiência quanto à acessibilidade, como a Constituição Federal e o Estatuto da Pessoa com Deficiência, mas, ainda sim, muitos desses direitos não são de fato concretizados, adquirindo caráter predominante e hipertroficamente simbólico.

No tocante ao procedimento metodológico, utilizou-se pesquisa bibliográfica com a finalidade de proporcionar melhores e mais precisas informações sobre o tema. O estudo bibliográfico foi complementado por pesquisa de campo, valendo-se de um questionário aplicado a dois órgãos públicos integrantes da Administração Municipal de Governador Valadares que, de modo direto, cuidam da questão da acessibilidade de que se ocupa este trabalho.

O texto está dividido em quatro partes, além desta introdução. O capítulo dois descreve a legislação simbólica e seus aspectos conceituais. O terceiro expõe a acessibilidade da pessoa com deficiência. O capítulo quatro apresenta os dados da pesquisa de campo. Finalmente, as conclusões são feitas no capítulo cinco.

2 LEGISLAÇÃO SIMBÓLICA: ASPECTOS CONCEITUAIS

O homem é um ser social e político, que vive em grandes grupos. Sendo assim, é natural que haja conflitos, desentendimentos e interesses opostos. Para que haja uma convivência harmônica, é necessária a utilização de instrumentos de controle social.

Dentre os métodos de controle adotado pela sociedade, está o Direito, que tem o papel fundamental de reger a vida em sociedade, estabelecendo a organização e as condutas necessárias ao desenvolvimento coletivo.

Para concretizar esses objetivos, imprescindíveis à paz social, são aprovadas normas jurídicas, que fixam padrões de comportamento, bem como consequências decorrentes do seu descumprimento. Embora o sistema jurídico não seja limitado à lei, não se pode negar que esta exerce uma função nuclear para a harmonia nas relações interpessoais.

O Estado Democrático de Direito, previsto no art. 1º da Constituição Federal, é resultado da superação do Estado absolutista, em que prevalecia a vontade pessoal do governante. Nessa evolução, o parâmetro que rege a vida em sociedade passa a ser lei regularmente aprovada por meio dos representantes do povo, como expressão da vontade popular.

As matérias a serem tratadas pela lei devem ser criteriosamente analisadas e selecionadas, pois o seu objetivo é estabelecer a disciplina de questões necessárias à harmonia da coletividade.

No entanto, quanto à legislação brasileira, o que se percebe é que, ao longo do tempo, as leis, em alguns casos, têm perdido a sua essência, que deve estar voltada para a concretização de direitos e também de controle social, e passado a adquirir uma carga simbólica excessiva em detrimento de sua eficácia sócio-normativa.

Em sentido mais abrangente, pode-se dizer que, segundo Neves (2011), uma quantidade considerável de leis tem desempenhado funções sociais latentes em contradição com sua desejada eficácia normativo-jurídica, ou seja, em oposição ao seu sentido jurídico manifesto, numa verdadeira hipertrofia da sua função simbólica.

Nessa perspectiva, pode-se definir a legislação simbólica, ainda segundo Neves (2011), como a produção de textos jurídicos cuja referência manifesta à realidade é normativa-jurídica, mas que serve, primária e hipertroficamente, a finalidade políticas de caráter não especificamente normativo-jurídico.

É fato que determinada atividade legislativa com função primariamente simbólica pode resultar lei que, posteriormente, venha a ter uma intensa “força normativa”; como também, ao contrário, leis resultantes de atos de legislação instrumental podem, com o passar do tempo, adquirir caráter predominantemente simbólico.

Porém, o conceito de legislação simbólica deve referir-se, abrangentemente, ao significado específico do ato de produção e do texto produzido, revelando que o sentido político de ambos prevalece hipertroficamente sobre o aparente sentido normativo-jurídico. A referência deôntico-jurídica de ação e texto à realidade torna-se secundária, passando a ser relevante a referência político-valorativa ou “político-ideológica”.

Ainda de acordo com Neves (2011, p. 33):

Kindermann (1988, p.230) propôs um modelo triconômico para a tipologia de legislação simbólica, cuja sistematicidade o torna teoricamente frutífero: “Conteúdo da legislação simbólica pode ser: a) confirmar valores sociais, b) demonstrar a capacidade de ação do Estado e c) adiar a solução de conflitos sociais através de compromissos dilatatórios”.

No primeiro caso, os grupos que se encontram envolvidos nos debates ou lutas pela prevalência de determinados valores veem a “vitória legislativa” como uma forma de reconhecimento da “superioridade” ou predominância social de sua concepção valorativa, sendo-lhes secundária a eficácia normativa da respectiva lei.

No segundo, o objetivo da legislação simbólica é fortificar a confiança dos cidadãos no respectivo governo ou, de um modo geral, no Estado. Sendo assim, não se trata de confirmar valores de determinados grupos, mas sim de produzir confiança nos sistema político-jurídico. O legislador, muitas vezes sob pressão direta do público, elabora diplomas normativos para satisfazer as expectativas dos cidadãos, sem que com isso haja o mínimo de condições de efetivação das respectivas normas.

E por fim, a legislação simbólica pode servir também para adiar a solução de compromissos. Nesse caso, as divergências entre grupos políticos não são resolvidas por meio do ato legislativo, que, porém, será aprovado consensualmente pelas partes envolvidas, exatamente porque está presente a perspectiva da

ineficácia da respectiva lei. O acordo não se funda, então, no conteúdo do diploma normativo, mas sim na transferência da solução do conflito para um futuro indeterminado.

3 ACESSIBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO: APONTAMENTOS SOBRE A LEGISLAÇÃO

O Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/15), em seu art. 2º, define quem é pessoa com deficiência:

Art. 2º. 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 (BRASIL, 2017b, p. 1215).

Essas barreiras, que dificultam a plena e efetiva igualdade de condições em relação às demais pessoas, apenas podem ser ultrapassadas por meio da efetivação do direito à acessibilidade, a qual é garantida pelo art. 53 da aludida lei como um direito, e não uma mera expectativa, da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, de forma a que possa viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.

A acessibilidade é definida no Estatuto da Pessoa com Deficiência como possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A acessibilidade, portanto, está diretamente ligada a um direito fundamental tutelado pela Constituição Federal, que é o de locomoção. Quando se fala no direito de locomoção, deve-se entender que neste não deve ser respeitado apenas o direito de ir e vir, mas, principalmente, o direito de existir, o que só é conseguido por meio do respeito ao direito de acesso das pessoas com deficiência.

O cerceamento desse direito fundamental das pessoas com deficiência reflete negativamente em todos os outros ramos sociais da vida dessas pessoas, inclusive como cidadão, e também na de seus familiares.

3.1 ACESSIBILIDADE QUANTO AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

No dia 3 de janeiro de 2012, foi instituída a Lei Federal nº 12.587 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana). De acordo com o art. 1º dessa lei, a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Essa lei, em seus artigos iniciais, traz os princípios e os objetivos a serem adotados para que, de fato, haja uma concretização efetiva da norma, garantindo o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Entre as várias orientações enumeradas, podemos destacar algumas, devido à grande importância social e inclusiva, principalmente das pessoas com deficiência.

O art. 5º, por exemplo, traz em seus incisos os princípios da acessibilidade universal e da equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo. Por outro lado, o art. 7º estabelece os objetivos, dentre os quais a redução das desigualdades e promoção da inclusão social e a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.

No art. 24 da mesma lei, fica claramente evidenciada, em seu inciso IV, a preocupação do legislador em efetivar a garantia de acessibilidade das pessoas com deficiência e em evitar qualquer tipo de restrição na sua mobilidade.

Há a se assinalar, todavia, que, apesar de ser patente a garantia de acessibilidade das pessoas com deficiência e a vedação a qualquer tipo de restrição de mobilidade, a lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana destina-se a estabelecer normas gerais, cuja concretização depende da efetivação de políticas públicas e ações governamentais que reclamam maior aprofundamento do tema.

Por outro lado, o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/15), em seu capítulo X do Título II, que tem como título “Do Direito ao Transporte e à Mobilidade”, de forma bem mais aprofundada, faz referência ao direito ao transporte

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

A concretização desse capítulo vai muito além de um mandamento feito por meio de uma lei. O Brasil, representado pelo Presidente da República, assinou no dia 30 de março de 2007, em Nova York, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo. Considerando que se trata de uma convenção internacional de direitos humanos, o Congresso Nacional, conforme o procedimento do § 3º do art. 5º da Constituição Federal, equiparou esse tratado a Emenda Constitucional por meio Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. Sendo assim, a acessibilidade ao transporte, que trata o artigo 9 da convenção, que trata da acessibilidade das pessoas com deficiência, tem valor de texto constitucional.

O transporte coletivo urbano está incluso nessa importante tarefa de garantir a acessibilidade às pessoas com deficiência de maneira igualitária e também humanizada, devendo-se levar em conta que a mera prestação do serviço não é garantia de satisfação e funcionalidade.

Com efeito, a acessibilidade ao transporte coletivo não está limitada ao ingresso do passageiro com deficiência ao veículo, mas vai além. A acessibilidade deve estar presente também no uso do transporte durante todo o deslocamento, assim como nos pontos de parada.

3.2 LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DE GOVERNADOR VALADARES E ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

A responsabilidade quanto ao cuidado da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas com deficiência não se limita apenas no âmbito Federal, muito ao contrário. Essa responsabilidade, conforme preceitua o art. 23, inciso II da Constituição Federal, advém de uma competência comum entre União, Estados, Distrito Federal e dos Municípios.

Conseqüentemente, o Município de Governador Valadares - MG tem o dever de zelar pelas garantias ofertadas às pessoas com deficiência, cumprindo o que determina as leis nacionais, tais como o Estatuto da Pessoa com Deficiência, e

criando a sua própria legislação com o objetivo de atender as particularidades locais das centenas de pessoas domiciliadas no Município.

Com o propósito de cumprir o mandamento constitucional, algumas leis municipais foram criadas. Dentre essas leis, podemos citar a Lei nº 3.345, de 3 de janeiro de 1991, que dispõe sobre os serviços de transporte coletivo urbano do Município de Governador Valadares.

Em seu art. 4º, a referida lei estabelece que o planejamento de tais serviços deverá ter, como princípio básico, o proporcionar aos usuários – todos eles - a mais ampla mobilidade e acesso, com segurança e conforto. Embora, ao que parece, a percepção de mobilidade e acesso ali adotada tenha um espectro bem mais limitado do que o da política nacional de mobilidade urbana, considerando que se estava no princípio da década de 1990, certo é que tais comandos normativos devem se adequar às novas perspectivas sobre o tema, incluindo, na abrangência de sua aplicação, as necessidades e direitos das pessoas com deficiência.

No âmbito da legislação municipal, estão em vigor, ainda, a Lei nº 6.058, de 23 de dezembro de 2009, que trata da criação do passe livre no transporte coletivo público municipal às pessoas com deficiência e seus acompanhantes, e também a Lei nº 6.195, de 29 de abril de 2011, que dispõe sobre a instalação de semáforos de sinais sonoros que permitam a facilitação do trânsito aos deficientes visuais nas principais vias do município de Governador Valadares.

Embora se reconheça a importância dessas previsões legais, certo é que são insuficientes para que se assegure amplo acesso às pessoas com deficiência, considerando a inexistência, em sede local, de disposições normativas que, por exemplo, versem sobre a acessibilidade nas vias públicas em geral, sobre regras específicas a serem adotadas no transporte coletivo urbano de passageiros, tais como sobre tecnologias assistivas, entendidas como aqueles recursos e serviços que favorecem a ampliação de habilidades funcionais de pessoas com deficiência, colaborando para promover sua autonomia e inclusão.

4 A ACESSIBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM GOVERNADOR VALADARES: UMA BREVE ABORDAGEM EMPÍRICA

Por meio de um questionário, efetuou-se pesquisa de natureza qualitativa visando a conhecer, mesmo que apenas parcialmente, a situação dos portadores de deficiência em Governador Valadares, quanto à sua acessibilidade nos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros, sobretudo quanto à efetividade dessa acessibilidade.

As perguntas foram apresentadas a dois órgãos públicos distintos, a saber:

a) Coordenadoria de apoio e assistência à pessoa com deficiência (CAAD), vinculado à Secretaria municipal de assistência social e que possui competência legal para execução da política municipal de apoio e assistência aos deficientes físicos, nos termos da Lei Municipal nº 3.451, de 2 de dezembro de 1991; e

b) Gerência de transporte público (GTP), vinculada à Secretaria municipal de obras e serviços urbanos, a quem compete, dentre outras atribuições, planejar, supervisionar, implantar e fiscalizar a execução dos serviços de transporte público de passageiros, e coletar, de maneira sistemática, os dados operacionais do sistema de transporte coletivo urbano, conforme art. 36 da Lei Complementar Municipal nº 231, de 22 de dezembro de 2017.

A escolha desses dois órgãos deve-se ao fato de que atuam diretamente na execução de políticas públicas que dizem respeito ao objeto deste artigo: a acessibilidade de pessoas com deficiência e o transporte coletivo urbano de passageiros. A ambos, foram feitas as mesmas perguntas. As respostas, contudo, revelaram-se divergentes em alguns casos, conforme se explicita a seguir.

Indagaram-se, no questionário, quantas pessoas com deficiência existem em Governador Valadares e quantas são usuárias dos serviços de transporte coletivo público urbano. A GTP esquivou-se de responder essa questão, afirmando que é a Secretaria municipal de assistência social que mantém cadastramento e controle desses usuários. O CAAD, por sua vez, invoca dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para estimar que existem mais de quarenta mil pessoas com deficiência em Governador Valadares e que o CAAD possui cinco mil usuários cadastrados. Nessa mesma resposta, todavia, o órgão em questão afirma que outro órgão, o Centro de Apoio ao Deficiente Físico (CADEF) tem “um número mais certo e talvez até maior”.

Nenhum dos dois órgãos, ao que se vê, possui dados seguros quanto ao número de pessoas com deficiência que usam os serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros.

Na sequência, ambos os órgãos foram questionados se o transporte coletivo urbano de passageiros em Governador Valadares está preparado para garantir a acessibilidade das pessoas com deficiência. A GTP afirmou que “sim”, e acrescentou em sua afirmativa que “todos os veículos são adaptados com elevadores, espaço para cadeirante com cinto de segurança e cadeira individual para o acompanhante”, além de salientar que motoristas e cobradores são treinados para operar o equipamento. Por outro lado o CAAD afirmou que “não”, pelo fato de não atender às necessidades dos usuários na sua totalidade, destacando “que ainda tem muito que melhorar”.

Percebe-se que, nessa pergunta, há uma divergência na resposta de órgãos pertencentes à mesma Administração Pública, que possuem, de forma direta, o dever de garantir a acessibilidade das pessoas com deficiência. Diante dessas afirmativas, parece haver uma falta de diálogo dentro da própria Administração, o que dificulta a concretização de medidas para solucionar os problemas de acessibilidade das pessoas com deficiência no Município.

Além disso, é importante salientar que a GTP, em sua resposta, aparenta não ter atentado para as diversas formas de deficiência que existem, uma vez que apenas destacou a acessibilidade de usuários cadeirantes, o que nos leva a entender que o transporte coletivo de Governador Valadares está apto para atender apenas este tipo de usuários com deficiência.

No terceiro quesito, foi indagado se haveria registro de reclamação por parte de pessoas com deficiência quanto a problemas de acessibilidade no transporte coletivo urbano de passageiros, se existem dados estatísticos quanto a essas reclamações e quais são as reclamações mais recorrentes. A GTP informou que há poucos registros, mas nada foi informado sobre dados estatísticos sobre essas reclamações, dizendo, ainda, que normalmente essas reclamações se devem ao mau funcionamento do equipamento. Acrescentou ainda que, devido à jornada diária, às vezes ocorre algum problema com o equipamento no decorrer do dia.

Por outro lado, o CAAD esclareceu que no próprio órgão não há nenhum registro, mas que existem “várias demandas judiciais em andamento por motivos diversos” e que as reclamações mais recorrentes são devido a maus tratos, danos morais, poucas linhas de ônibus adaptados, e que os dados estatísticos a respeito das reclamações seriam obtidos apenas na própria empresa concessionária de transporte coletivo urbano.

No entanto, nenhum dos dois órgãos afirmou possuir qualquer tipo de banco de dados estatísticos sobre as reclamações, sejam elas administrativas ou judiciais. Assim, enquanto a GTP indicou como principais reclamações o mau funcionamento dos equipamentos, o CAAD esclareceu que as reclamações mais recorrentes são os maus tratos, danos morais e poucas linhas de ônibus adaptados. Essa falta de informações dificulta o aprimoramento da acessibilidade do transporte coletivo no Município, pois sem dados precisos é mais difícil perceber as falhas e alcançar as efetivas melhorias ao atendimento das pessoas com deficiência.

Em seguida, foi perguntado se existe, em nível municipal, alguma política pública específica ou algum programa com o objetivo de facilitar a acessibilidade da pessoa com deficiência no transporte coletivo urbano de passageiros.

Segundo o CAAD, existe um Conselho municipal da pessoa com deficiência (CMPD), espaço em que são debatidas questões sociais referentes à pessoa com deficiência, principalmente com a comunidade, para garantir que o Estatuto do Deficiente seja respeitado, e que está em debate, com vários setores da comunidade, a implementação de um projeto de acessibilidade e mobilidade no Município. Diz, ainda, que mais informações poderiam ser obtidas na Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAN). A GTP, por sua vez, não tem essa informação e sugeriu que procurasse a Secretaria Municipal de Assistência Social (SMAS).

Apesar de o CAAD citar a existência do CMPD, que tem a grande importância de debater questões sociais referentes à pessoa com deficiência, não se trata de uma política pública específica ou um programa com o objetivo de facilitar a acessibilidade.

Em contrapartida, no final de 2018, como informa o órgão, estava em debate o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob), que tem como um dos princípios a garantia de acesso de todos os cidadãos ao transporte coletivo urbano, e que começou a ser implementado no ano de 2019, segundo a Administração Municipal.

Posteriormente, foi inquirido qual seria a maior dificuldade encontrada pelas pessoas com deficiência no transporte coletivo urbano de passageiros. A GTP fez referência à instabilidade das vias, pois, segundo o órgão, essa instabilidade dificultaria o embarque e o desembarque. O CAAD afirmou que a maior dificuldade

seria a acessibilidade e a falta de vagas nos ônibus para atender as pessoas com deficiência.

As dificuldades levantadas nessa pergunta pelos dois órgãos são bastante relevantes, principalmente a dificuldade levantada pela GTP. Pois, em muito dos casos, é de se imaginar que a falta de acessibilidade está apenas dentro do transporte coletivo, mas não há tanta atenção para a falta de acessibilidade fora dos coletivos, a qual compromete diretamente o ingresso da pessoa com deficiência ao meio de transporte.

Na sexta pergunta, indagou-se a respeito da existência ou não de alguma política pública específica, algum programa ou alguma ação destinada a favorecer a autonomia das pessoas com deficiência no transporte coletivo urbano de passageiros. A GTP não soube responder. O CAAD, por sua vez, fez alusão à Lei Municipal nº 6.058/2009, que prevê o benefício do passe livre no transporte coletivo urbanos às pessoas com deficiência e seu acompanhante. Apesar de ser uma lei de grande importância, não se trata de um programa ou ação destinada a favorecer a autonomia das pessoas com deficiência, mas sim, uma forma de auxílio.

Logo em seguida, os órgãos foram questionados sobre a existência de alguma pesquisa ou avaliação feita com as pessoas com deficiência a respeito das condições de acessibilidade do transporte coletivo urbano de passageiros, e em caso afirmativo, qual foi o resultado.

A GTP não tinha conhecimento e sugeriu que fosse procurada a Secretaria Municipal de Assistência Social (SMAS). O CAAD, no entanto, declarou não existir esse tipo de pesquisa no órgão, mas que talvez existisse na empresa de transporte coletivo. Nesse questionamento, ao que se vê, com a falta de coleta de dados e também de avaliações em ambos os órgãos, aparenta haver um distanciamento da Administração Pública com a realidade das pessoas com deficiência, usuárias do transporte coletivo urbano.

Na sequência de perguntas do questionário, foi perguntado se existem alguma política pública específica, programa ou ação destinados ao fornecimento de tecnologias assistivas que contribuam para a autonomia das pessoas com deficiência no transporte coletivo urbano de passageiros, e, em caso afirmativo, quais seriam.

A GTP não tinha conhecimento e sugeriu que fosse procurada a Secretaria Municipal de Assistência Social (SMAS). O CAAD também não tinha conhecimento.

Vale assinalar, aqui, que “Tecnologia Assistiva” é um termo ainda novo, utilizado para identificar todo o arsenal de recursos e serviços que contribuem para proporcionar ou ampliar habilidades funcionais de pessoas com deficiência e consequentemente promover vida independente e inclusão.

Como nenhum dos dois órgãos tinha essa informação, tudo indica que o transporte coletivo urbano não possui nenhuma ação destinada ao oferecimento dessas tecnologias.

Além disso, outra questão abordada foi sobre a existência de registros quanto a acidentes e incidentes, decorrentes de problema de acessibilidade, que hajam provocado lesões físicas às pessoas com deficiência. Tanto a GTP quanto o CAAD informaram não haver qualquer registro de acidentes nem de incidentes que tenham provocado lesões físicas. Essa ausência de registros, ao que se intui, não significa que não haja acidentes ou incidentes registráveis, mas que não há qualquer mecanismo de acompanhamento e registro dessas situações.

Por fim, foi indagado sobre a existência de registros quanto à ocorrência de danos morais sofridos por pessoas com deficiência, em razão de problemas de acessibilidade no transporte coletivo urbano de passageiros. A GTP informou haver registros de ocorrência de danos morais e também de ações judiciais. O CAAD respondeu que há registros de danos morais, citando ao menos um caso na Defensoria Pública.

Nenhum dos órgãos, no entanto, possui números precisos sobre as demandas judiciais envolvendo as pessoas com deficiência e o transporte coletivo urbano, apesar de confirmarem a existência de ações judiciais. O CAAD fez referência a pelo menos uma demanda judicial com o patrocínio da Defensoria Pública. Provavelmente, seja o processo de nº 5001098-15.2016.8.13.0105, que tramita na 2ª Vara Cível da Comarca de Governador Valadares, no qual a autora é portadora de deficiência física e possui limitações de movimentos, como girar o tronco, o que a impossibilita de aproximar seu cartão de passageiro do equipamento de leitura na roleta do veículo de responsabilidade da requerida. Alega ela que os funcionários da empresa concessionária do transporte coletivo urbano de passageiros se negam a ajudá-la, sob o argumento de que cumpririam ordens da empresa.

5 CONCLUSÃO

Tanto a Constituição Federal quanto a legislação ordinária possuem grande importância para a proteção dos direitos das pessoas com deficiência, sendo certo que a acessibilidade no transporte coletivo urbano de passageiros se insere dentre tais direitos, cuja proteção, muitas vezes, se dá por meio de normas jurídicas de caráter programático.

Por meio de tais normas, o legislador, em vez de regular, direta e imediatamente, determinados interesses, limitou-se a traçar os princípios e diretrizes para serem cumpridos progressivamente no tempo, visando à realização futura – e às vezes indefinidamente postergada - dos fins sociais do Estado.

Ainda ocorre que diferentemente dos direitos de primeira dimensão, que são autoaplicáveis, e se realizam com a não-intervenção do Estado (liberdade negativa), a acessibilidade, que faz parte dos direitos de segunda dimensão, exige planejamento e alocação de recursos para a sua realização.

Obviamente, é compreensível que há limitações fáticas para a concretização do direito à acessibilidade, e não há como sacrificar o princípio da razoabilidade e direcionar todos os recursos do Estado para atender uma determinada demanda. Dessa forma, muitos Municípios adotam esses argumentos, sob o manto do chamado “princípio da reserva do possível”, para se esquivarem das responsabilidades atribuídas pela Constituição e pela legislação.

No entanto, o STF entende que a cláusula da reserva do possível não pode ser invocada pelo Poder Público com o propósito de fraudar, de frustrar e de inviabilizar a implementação de políticas públicas definidas na própria Constituição, encontrando insuperável limitação na garantia constitucional do mínimo existencial, que representa, no contexto de nosso ordenamento positivo, emanção direta do postulado da essencial dignidade da pessoa humana.

Dessa forma, apesar de haver diversos mandamentos constitucionais e legais que asseguram os direitos dessas pessoas à acessibilidade, no transporte coletivo de Governador Valadares, percebe-se um distanciamento bastante significativo na concretização desses direitos.

A igualdade retratada no artigo 5º da Constituição Federal ainda é meramente formal no Município de Governador Valadares quanto à questão debatida neste trabalho, justamente por não atender, na sua totalidade, os usuários do transporte coletivo urbano que possuem algum tipo de deficiência, sem ferir a dignidade da pessoa

humana, a cidadania, a liberdade, e diversos outros princípios basilares que são condições mínimas de existência.

Porém, muitos Municípios, assim como ocorre em Governador Valadares, vêm utilizando dessas normas programáticas com o objetivo de prorrogar a concretização do direito à acessibilidade da pessoa com deficiência ao transporte coletivo urbano, uma vez que, ao longo dos anos, pouco se tem avançado em tal quesito. Prova disso foi que apenas em 2015 todos os ônibus da empresa concessionária do transporte coletivo urbano em Governador Valadares passaram a ter elevadores em sua frota, e dessa data em diante pouco progresso houve em acessibilidade.

Com isso, fica claro que não é suficiente a atuação legislativa do Estado se não houver a implantação de políticas públicas efetivas de inclusão social da pessoa com deficiência, além de um maior diálogo entre os órgãos da própria Administração, para que as divergências de opiniões não prejudiquem o desenvolvimento do direito à acessibilidade.

Sendo assim, pode-se concluir que o Município de Governador Valadares tem tratado o direito a acessibilidade da pessoa com deficiência ao transporte coletivo urbano como uma mera legislação simbólica, apenas para confirmação de valores sociais e não garantindo assim o mínimo existencial.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988: atualizada até a emenda constitucional nº 91, de 19 fevereiro de 2016. *In: Vade Mecum Saraiva OAB e concursos*. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017a.

BRASIL. Lei 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. *In: Vade Mecum Saraiva OAB e concursos*. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017b.

GOVERNADOR VALADARES. **Lei nº 6722, 04 de agosto de 2016**. Dispõe sobre alterações na lei nº 6058, de 23 de dezembro de 2009, que dispõe sobre a criação do passe livre no transporte coletivo público municipal às pessoas com deficiência e seu acompanhante. Governador Valadares: Câmara Municipal, 2016. Disponível em: <http://www.valadares.mg.gov.br/detalhe-da-legislacao/info/lei-ordinaria-6722-2016/683> Acesso em: 25 abr. 2019a.

GOVERNADOR VALADARES. **Lei 6.195, 29 de abril de 2011.** Dispõe sobre a instalação nos semáforos de sinais sonoros que permitam a facilitação do trânsito aos deficientes visuais nas principais vias e estabelecimentos do município de Governador Valadares e dá outras providências. Governador Valadares: Câmara Municipal, 2011. Disponível em: <http://www.valadares.mg.gov.br/detalhe-da-legislacao/info/lei-ordinaria-6195-2011/7056> Acesso em: 25 abr. 2019b.

GOVERNADOR VALADARES. **Lei 3.345, de 03 de janeiro de 1991.** Dispõe sobre os serviços de transporte coletivo urbano do município de Governador Valadares. Governador Valadares: Câmara Municipal, 1991. Disponível em: <http://www.valadares.mg.gov.br/detalhe-da-legislacao/info/lei-ordinaria-3345-1991/2649>. Acesso em: 27 abr. 2019c.

GOVERNADOR VALADARES. **Transporte coletivo tem agora 100% de acessibilidade.** 11 de ago. 2015. Secretaria de comunicação e mobilização social: Governador Valadares, 2015. Disponível em: <http://www.valadares.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/transporte-coletivo-tem-agora-100-de-acessibilidade/22377>. Acesso em: 13 maio 2019d.

GOVERNADOR VALADARES. **Audiência pública mobilidade Urbana.** 01 de janeiro de 2018. Secretaria de comunicação e mobilização social: Governador Valadares: 2018. Disponível em: <http://www.valadares.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/audiencia-publica-mobilidade-urbana/85594>. Acesso em: 06 maio 2019e.

NEVES, Marcelo. **A constitucionalização simbólica.** 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LENZA, Pedro. **Direito constitucional esquematizado.** 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. A ONU e as pessoas com deficiência. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/pessoas-com-deficiencia/>. Acesso em: 3 maio 2019.