

A ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES PÚBLICOS DO BRASIL COMO UM FATOR LIMITANTE DE DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.

IGOR VINÍCIUS PIRES MARANHÃO

JOÃO CLÁUDIO CARNEIRO DE CARVALHO¹

(orientador)

RESUMO: O presente artigo tem como base o estudo da utilização dos transportes públicos pelas pessoas com deficiência como um fator limitante de direitos, devido a acessibilidade necessária para essa utilização. Através de uma pesquisa feita pelo IBGE e fazendo um análise com os direitos basilares do ser humano, tentando chegar à conclusão se de fato as pessoas portadoras de deficiência têm os seus direitos fundamentais básicos respeitados.

PALAVRAS-CHAVE: acessibilidade, transporte público, deficiência, direitos fundamentais.

ABSTRACT: This article is based on the study of the use of public transport by people with disabilities as a limiting factor of rights, due to the accessibility necessary for that use. Through research carried out by IBGE and making an analysis with the basic human rights, trying to reach the conclusion, if in fact people with disabilities have respected their basic fundamental rights.

KEY WORDS: accessibility, public transport, disability, fundamental rights.

Sumário: 1. Introdução 2. A acessibilidade como um fator limitante de direitos. 3. A universalidade do acesso nos transportes públicos. 4. Conclusão.

1. INTRODUÇÃO

A pesquisa trata da acessibilidade das pessoas com deficiência nos transportes públicos como um fator limitante de direitos. Embora devidamente assegurado por meio da lei 13.146. (estatuto da pessoa com deficiência) e devidamente regulamentado por meio da NBR 14022 de 2011 que trata da acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, tema muito discutido nos últimos tempos pelo não cumprimento dessa legislação de forma correta.

Hoje em dia falar em uma cidade acessível a todos se torna comum entre as pessoas que possuem algum tipo de deficiência. A realidade vem mudando um pouco nos últimos anos, mas ainda está longe do mínimo desejável. Na constituição federal Brasileira tem-se o direito de ir e vir e outros direitos fundamentais básicos do ser humano, assegurado no artigo 5º, esses direitos são para todas as pessoas na teoria, na pratica o funcionamento desse direito

¹ Doutor e Mestre em Teoria do Direito pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Especialista em Direito Público e Relações Sociais (UFPE), Especialista em Comércio Exterior (UFRPE), Professor Titular III do Centro Universitário Tiradentes (UNIT), Advogado, Parecista e Consultor Jurídico. E-mail: jclaudio2802@gmail.com.

deixa muito a desejar quando falamos de pessoas portadoras de algum tipo de deficiência. Em seus Arts 227 e 244 ambos da constituição federal de 1988, trata do direito ao acesso nos transportes públicos pelas pessoas com deficiências. O descaso com as pessoas com deficiências é algo muito forte e aparente na sociedade Brasileira, a própria sociedade começa a ver que o número de pessoas com deficiência aumenta a cada ano que se passa, enxergando dessa maneira a necessidade da evolução e maior respaldo a essa minoria que vem sofrendo com isso.

A prova disso é tão concreta que, apenas em 6 de julho de julho de 2015 foi assegurada de forma concreta os direitos da pessoa com deficiência por meio da lei 13.146 (Estatuto da pessoa com deficiência), mesmo já existindo a NBR 14022 que entrou em vigor em 2011 sua última edição. Foi necessária a criação desse estatuto para reforçar o direito dessas pessoas. Nesse estatuto é garantido as pessoas com deficiências o deslocamento e acesso aos transportes públicos, sem qualquer empecilho ou barreira. Na supramencionada NBR 14022 regulamenta como deve ser os ônibus para que, assim, possa ser considerado acessível, confortável e devidamente seguro para as pessoas com deficiências.

Até chegar aos transportes públicos os deficientes percorrem longos caminhos, por lei não só os transportes públicos têm que ser acessíveis como também esses caminhos. O retrato das cidades são totalmente o oposto de tudo isso que foi citado, nela a precariedade dos transportes, das vias e calçadas são totalmente inacessíveis para as pessoas com deficiências. O descaso chega a ser tanto que até para as pessoas que não apresentam algum tipo de deficiência a locomoção em algumas áreas se torna difíceis. Para que as pessoas com deficiências possam gozar livremente desses direitos garantidos a elas, é necessário que tenham acesso as necessidades básicas a qualquer pessoa, como a locomoção sendo o meio utilizado para alcançar a finalidade que, nesse caso, é os direitos básicos do ser humano. Se isso for alcançado terá a inclusão social de forma eficaz das pessoas com deficiência na sociedade, dessa forma podendo usufruir de outros direitos que estão correlacionados diretamente ao direito de ir e vir, como o lazer, educação, saúde e diversos outros, trazendo dessa forma uma vida digna a essas pessoas.

Os direitos garantidos a essas pessoas nos transportes públicos através das mais espaciais normatizações vigentes no Brasil e no mundo, No caso específico, ônibus, se torna demasiadamente mitigado, uma vez que, mesmo garantidos pelas diversas normas e devidamente materializado esse direito, na prática é totalmente diferente do que se tem posto em suas normas.

No primeiro capítulo do presente artigo será abordado a questão da acessibilidade nos transportes públicos como um fator limitante de direitos, o conceito de acessibilidade respaldado juridicamente, contrapondo o que de fato pode ser considerado acessível no ponto de vista prático-funcional. Irá tratar a questão da supressão dos direitos fundamentais básicos em consequência da falta de acessibilidade, a obrigação do ente federativo nessas garantias fundamentais.

No segundo capítulo será abordado a universalidade da acessibilidade, as leis que trazem esse conceito, quais os intuitos das respectivas normas, os métodos abordados para chegar nesse objetivo, como o universal design, entre outros. Será verificado se na prática todas essas leis foram de fato aplicadas em prol das pessoas com deficiência, respeitando os direitos e princípios fundamentais basilares inerentes aos seres humanos.

A presente pesquisa tem cunho bibliográfico, teórico, também se amparando em parte da doutrina, como também na legislação brasileira vigente e suas regulamentações. Os artigos, reportagens e, os meios digitais disponíveis servirão com respaldo para construção do presente trabalho. Através do método indutivo, onde será estudado em específico uma pesquisa feita pelo IBGE, que verificou a quantidade de ônibus que possuem acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência nos municípios do Brasil, embasados na NBR 14022 de 2011. Dessa forma podendo chegar a uma conclusão genérica, se de fato essas pessoas com deficiência gozam dos seus direitos fundamentais na integralidade, no tocante à acessibilidade nos transportes públicos do Brasil.

2.A ACESSIBILIDADE COMO UM FATOR LIMITANTE DE DIREITOS.

É necessário falar da acessibilidade como um fator limitante de direitos das pessoas com deficiências, no caso a falta de acessibilidade limita o gozo dos direitos fundamentais das pessoas com deficiências. É preciso entender a importância do acesso facilitado dessas pessoas no que tange aos transportes públicos, como forma de garantir qualidade de vida, dignidade da pessoa humana e tratamento isonômico perante os outros indivíduos.

Para que se tenha um entendimento do que se trata este tópico, é necessário entender a origem da palavra e seu significado. “Acessibilidade” tem origem no latim na sua etimologia *accessibilitas, ātis*, o qual significa, “livre acesso, acessibilidade, possibilidade de aproximação” (dicionário online de português). Esse conceito ou significado não foi criado especificamente para pessoas portadoras de deficiências, porém, o seu enquadramento se torna uma tradução perfeita para as necessidades dessas pessoas, contudo, tornando-se quase uma tradução literal para as necessidades desses indivíduos.

O conceito se traduz em, basicamente, garantir o livre acesso sem impedimentos, barreiras ou quaisquer coisas do tipo que impeçam a utilização das pessoas com deficiências a quaisquer ambientes no qual outros indivíduos tenham acessos. Falar disso é dizer que, é obrigação do Estado garantir esse direito igualitário às pessoas com deficiências.

Fazer mecanismo que garantam esse acesso de maneira totalitária, estruturar os ambientes conforme as necessidades trazidas pelas diversas deficiências existentes no mundo que limitam várias funções do controle corporal, trazendo várias dificuldades no dia a dia. Garantir isso, é garantir dignidade a essas pessoas. Como bem salientado por Ives Martins:

o conceito de dignidade da pessoa humana não pode ser relativizado: a pessoa humana, enquanto tal, não perde sua dignidade quer pôr suas deficiências físicas, quer mesmo por

seus desvios morais”. A deficiência física do ser humano, não pode ser tratado com uma questão limitadora da sua dignidade, deve ser tratada de maneira igual a qualquer outro indivíduo em condições diferentes. (GANDRA, 2012, P.280).²

A convenção internacional sobre os direitos das pessoas com deficiências foi promulgada em 30 março de 2007 em Nova York. Apenas em 9 de julho de 2008, conforme o procedimento do § 3º do art. 5º da Constituição, a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiências foi aprovada no Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 186 e, em 25 de agosto de 2009 foi sancionado pelo presidente da república o DECRETO Nº 6.949. Logo no seu preambulo já é trazida as necessidades basilares de inclusão das pessoas com deficiências:

e) Reconhecendo que a deficiência é um conceito em evolução e que a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas,

f) Reconhecendo a importância dos princípios e das diretrizes de política, contidos no Programa de Ação Mundial para as Pessoas Deficientes e nas Normas sobre a Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência, para influenciar a promoção, a formulação e a avaliação de políticas, planos, programas e ações em níveis nacional, regional e internacional para possibilitar maior igualdade de oportunidades para pessoas com deficiência. (DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009.)³

Deve ser observado com grande importância o direito a igualdade como pilar do direito da dignidade, onde pessoas com possuam algum tipo de limitação física possam ter iguais possibilidades de gozar dos mesmos direitos. Como perfeitamente abordado por Ives Gandra da Silva Martins: “a igualdade de oportunidades, que se baseia na igualdade perante a lei, garantindo a todos o mesmo tratamento” como bem salientado pelo autor logo sem seguida. Também nas palavras do mesmo:

O princípio da isonomia, que conforma o direito de igualdade como direito fundamental, basicamente em sua vertente de igualdade de oportunidades, expressa-se pela tradicional expressão: tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida das suas desigualdades. (GANDRA, 2012, P.289)⁴

Quando utilizada a expressão acima citada, trazendo para o contexto do presente artigo, entenda-se que, o tratamento para um determinado grupo deve ser diferenciado, deve haver mais garantias, mais respaldo, o ente federativo deve olhar para esse determinado grupo com outros olhos, isso implica a responsabilidade estatal de garantir um acesso diferenciado, que chamaremos de “acessibilidade” afim de que, assim, as pessoas com deficiências tenham acesso as mesmas coisas que qualquer outro indivíduo possa ter.

² Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/1/art20170126-02.pdf>

³ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm

⁴ Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/1/art20170126-02.pdf>

Para isso é necessário que os transportes públicos possuam equipamentos, medidas, treinamento de profissionais, coisa específicas que facilitem a “acessibilidade”, para que, assim, possa ser assegurado o direito de ir e vir das pessoas com deficiências nos transportes públicos e assim possa garantir a dignidade da pessoa humana, a isonomia perante os outros indivíduos, a devida inclusão social, e que assim possam gozar de maneira plena dos seus direitos fundamentais básicos.

Os princípios gerais contidos no decreto de nova York, promulgado no Brasil, trazem de maneira plena os direitos das pessoas com deficiências:

- a) O respeito pela dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência das pessoas;
- c) A plena e efetiva participação e inclusão na sociedade;
- e) A igualdade de oportunidades;
- f) A acessibilidade

(DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009.)⁵

No seu artigo nono, o decreto de nova York, promulgado no Brasil, trata da acessibilidade das pessoas com deficiências:

Acessibilidade

1. 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 meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros, a:

- a) Edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho. (DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009.)

No seu Artigo vigésimo o decreto traz a questão da mobilidade:

Os Estados Partes tomarão medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência sua mobilidade pessoal com a máxima independência possível:

- a) Facilitando a mobilidade pessoal das pessoas com deficiência, na forma e no momento em que elas quiserem, e a custo acessível;

⁵ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm

b) Facilitando às pessoas com deficiência o acesso a tecnologias assistivas, dispositivos e ajudas técnicas de qualidade, e formas de assistência humana ou animal e de mediadores, inclusive tornando-os disponíveis a custo acessível;

c) Propiciando às pessoas com deficiência e ao pessoal especializado uma capacitação em técnicas de mobilidade;

d) Incentivando entidades que produzem ajudas técnicas de mobilidade, dispositivos e tecnologias assistivas a levarem em conta todos os aspectos relativos à mobilidade de pessoas com deficiência. (DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009.)⁶

Mesmo com as diversas normas efetivamente em vigor, o retrato enfrentado pelas pessoas com deficiências é bem diferente na prática. É como se o contido nas leis fosse apenas um mundo imaginário, uma mera expectativa de direito é vivenciada pelas pessoas com deficiências, um retrato muito longe do mínimo desejável.

Quando o assunto é transporte público essa realidade fica ainda mais distante, o sofrimento diário suportado por essas pessoas é algo evidente. O retrato dessa precarização é tão forte quando se trata de pessoas com deficiências que, quando paramos para analisar a quantidade de ônibus que possuem adaptação e cumprem as normas previstas no estatuto da pessoa com deficiência e na NBR 14022, é clara e notória a dificuldade encontrada por essas pessoas para exercer seus direitos fundamentais básicos, de ir e vir, sua liberdade e seus reflexos nos demais direitos. Uma pesquisa feita pelo IBGE (instituto brasileiro de geografia e estatística) Mostra a realidade no tocante a acessibilidade no Brasil, nos seus mais diversos municípios.

Tudo isso é demonstrado pelos relatos dos usuários dos transportes públicos, os quais sofrem na pele esse martírio que é se locomover utilizando esse meio de transporte.

A rotina da atendente Maria Fátima da Silva, de 54 anos, a constrange, desmotiva e fere os seus direitos como deficiente motora garantidos por lei. Com o suporte de duas muletas e dois tutores bilaterais para as duas pernas, enfrenta com dificuldade o esforço de subir nos ônibus da Região Metropolitana do Recife (RMR). Todos os dias clama aos condutores dos veículos seu direito de usar, quando encontra em funcionamento, a Plataforma Elevatória Veicular (PEV)- equipamento usado para dar acesso a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A deficiente acumula, desde 2014, mais de 150 denúncias aos órgãos competentes. (CABRAL, 2018, P.N)⁷

É de extrema importância que se fale do dever do ente federativo em garantir esse acesso, não só garantir como também fiscalizar se o referido serviço essencial de transporte público está sendo prestado e cumprido de maneira efetiva. Como bem descreve o princípio da eficiência nas palavras de Mauro Roberto Gomes de Mattos:

⁶ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm

⁷ Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2018/07/10/falta-acessibilidade-aos-deficientes-dentro-dos-onibus-346516.php>

Não seria já a tarefa da Administração Pública prestar os seus serviços com eficiência? Seria uma redundância a eficiência constar como uma obrigação? Para se obter essas respostas, mister se faz a indagação do conceito de serviço público, para se extrair a conclusão lógica de que é pressuposto de validade do serviço a qualidade, tendo em vista que o destinatário final é a sociedade, que, como pagadora dos impostos e encargos cobrados pelo Estado, possui o direito de receber uma contraprestação, no mínimo, com qualidade e zelo por parte do prestador daquela função. (GOMES, 2012 p. 775).⁸

A Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que fala sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da CF trouxe que, o concessionário ou permissionário do serviço público devem prestar o serviço de forma adequada aos seus usuários, com pleno atendimento às suas necessidades, sendo estipulado no § 1º, do artigo 6º, o que venha a ser o verdadeiro serviço adequado. “Serviço adequado é o que satisfaz às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generosidade, cortesia na prestação e modicidade das tarifas”. Para as pessoas com deficiências o que se entenderia como um serviço prestado com eficiência, seria garantir tudo que disciplina as normas voltadas para as pessoas com deficiências, o decreto 6.946 de nova York, a lei 13.146. (Estatuto da Pessoa com Deficiência), A NBR 14022 de 2011 que versa sobre os transportes públicos acessível.

3. A UNIVERSALIDADE DO ACESSO NOS TRANSPORTES PÚBLICOS.

A universalidade da acessibilidade é algo que vem sendo bastante discutida não só no Brasil como também mundialmente. A importância desse tema para as pessoas portadoras de deficiências é da mais ilibada justiça social, inclusão social, respeito aos direitos basilares dos seres humanos. A discussão que circunda o tema acima é, que se tenha um desenho universal, assim, onde quer que as pessoas com deficiências estejam, elas possam ter livre acesso aos transportes e aos mais diversos ambientes.

É de extrema importância o entendimento do que se trata a universalidade da acessibilidade. Ela não está apenas ligada ao acesso de pessoas portadoras de deficiências, embora sendo dirigida especificamente para essas pessoas, o acesso universal trata de um meio válido, afim que, todas as pessoas tenham acesso aquele determinado ambiente, idosos, gestantes, pessoas com mobilidades reduzidas, cadeirantes, pessoas com as mais diversas situações. Várias metodologias vêm sendo pensadas ao longo dos anos para garantir esse acesso de forma universal, sem delimitações de pessoas, simplesmente para todos.

Entende-se acessibilidade universal ou integral como o direito de ir e vir de todos os cidadãos, inclusive daquelas pessoas com deficiências permanentes ou ocasionais, quer seja cadeirantes, deficientes visuais ou auditivos, gestantes ou idosos, e de transitar e acessar todos os espaços da cidade, prédios públicos e institucionais, de usar transporte e equipamentos públicos, como telefones, sanitários, rede bancária, etc. Acessibilidade é “possibilidade e condição de alcance, percepção

⁸ Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/1/art20170126-02.pdf>

e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (ABNT, 2004). (LOCATELLI, MEDEIROS, & GELPI, 2010, P.2).⁹

Um ponto de extrema importância para a materialização desse conceito é a importância do desenho universal, ele é a porta de acesso para isso, é o meio empregado para o alcance desse objetivo. O desenho universal tem como intuito, instituir um desenho padrão base para os ambientes. Tem que ser acessível sem esforço, seguro e abrangente. Através de estudos científicos é possível chegar a um desenho que atenda a necessidade de todas as pessoas, é a possibilidade de trazer alcance as pessoas. A grande máxima que se fala no direito “quem pode mais pode menos” seria bem representada se entendermos o seguinte; Se uma pessoa com deficiência consegue utilizar aquele ambiente com conforto e segurança, é evidente que qualquer outra pessoa consegue utilizar aquele mesmo ambiente de maneira plena.

O conceito de Desenho Universal se desenvolveu entre os profissionais da área de arquitetura na Universidade da Carolina do Norte - EUA, com o objetivo de definir um projeto de produtos e ambientes para ser usado por todos, na sua máxima extensão possível, sem necessidade de adaptação ou projeto especializado para pessoas com deficiência. O projeto universal é o processo de criar os produtos que são acessíveis para todas as pessoas, independente de suas características pessoais, idade ou habilidades. Os produtos universais acomodam uma escala larga de preferências e de habilidades individuais ou sensoriais dos usuários. A meta é que qualquer ambiente ou produto poderá ser alcançado, manipulado e usado, independentemente do tamanho do corpo do indivíduo, sua postura ou sua mobilidade. O Desenho Universal não é uma tecnologia direcionada apenas aos que dele necessitam; é desenhado para todas as pessoas. A ideia do Desenho Universal é, justamente, evitar a necessidade de ambientes e produtos especiais para pessoas com deficiências, assegurando que todos possam utilizar com segurança e autonomia os diversos espaços construídos e objetos. (CARLETTO & CAMBIAGHI, 2016, P.N).¹⁰

Uma dúvida paira sobre o tema, Como fazer com que se tenha a universalidade do acesso nos transportes públicos através do desenho universal?

Como obrigar o ente público a efetivar esse conceito aqui no Brasil? Apenas um caminho seria possível, um plano de desenvolvimento de mobilidade urbana, a criação de leis que trouxessem essas obrigações. Foi nessa premissa que surgiu a “política nacional de mobilidade urbana”. Essa política traz a obrigação dos entes federativos em planejar nos seus respectivos territórios um plano que trate desse desenvolvimento, seguindo os princípios abordados na lei 12.587/2012. A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios. Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

⁹ Disponível em: https://www.usp.br/nutau/sem_nutau_2010/metodologias/gelpi_adriana.pdf

¹⁰ Disponível em: https://www.maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal_web-1.pdf

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (PLANALTO, LEI 12.587/2012).¹¹

É muito claro os princípios da lei no que tange a melhoria na qualidade de vida das pessoas com deficiências. A necessidade é trazida logo como princípios basilares, em primeiro, a acessibilidade universal. Nos seus artigos seguintes a lei traz seus objetivos.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (PLANALTO, LEI 12.587/2012)

Já nos seus objetivos, o primeiro inciso trata do combate à desigualdade e a inclusão social, tema bastante abordado ao longo do artigo. A lei na sua

¹¹ Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CarilhaLei12587site.pdf>

totalidade trata bastante desse tema, tem objetivos bem específicos e caminhos a trilhar para trazer maior dignidade as pessoas com deficiências, mais autonomia, coisas muito básicas inerentes aos seres humanos.

A NBR 14022 é a norma brasileira que regulamenta Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. É de extrema importância salientar que, sua última edição foi a NBR 14022 de 2011, antes dela existiram 3 edições, sendo a última a vigorar até hoje. Nela discorrerá tudo que se refere aos transportes coletivos de passageiros. Em seu sumario é trazido as seguintes pautas:

ABNT NBR 14022:2011

Sumário	Página
Prefácio.....	iv
1 Escopo.....	1
2 Referências normativas.....	1
3 Termos e definições.....	1
4 Local de embarque e desembarque.....	3
4.1 Ponto de parada.....	3
4.2 Terminal.....	4
5 Fronteira.....	4
6 Veículo.....	4
6.1 Porta.....	5
6.2 Assento preferencial.....	5
6.3 Área reservada (box) para cadeira de rodas e cão-guia.....	5
6.4 Sistema de segurança para a pessoa em cadeira de rodas.....	8
6.5 Iluminação.....	11
7 Comunicação e sinalização.....	11
7.1 Local de embarque e desembarque.....	11
7.2 Comunicação visual externa no veículo.....	12
7.3 Comunicação interna no veículo.....	16
7.3.1 Área reservada (box) para cadeira de rodas e cão-guia.....	16
7.3.2 Assentos preferenciais.....	18
7.3.3 Pontos de apoio.....	19
7.3.4 Informações audiovisuais.....	19
7.3.5 Solicitação de parada.....	19
7.3.6 Identificação dos desníveis e limites.....	20

Em seu escopo ela traz os critérios utilizados. O grande objetivo dessa NBR é padronizar os veículos com base no universal design, com intuito de efetivar a acessibilidade universal nos transportes públicos do Brasil, dessa forma, onde quer que esteja as pessoas portadoras de deficiências seu acesso será pleno, sem limitações ou dificuldades.

1 Escopo 1.1 Esta Norma estabelece os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros de características urbanas, de acordo com os preceitos do Desenho Universal. 1.2 Esta Norma visa proporcionar acessibilidade com segurança à maior quantidade possível de pessoas, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial, aos equipamentos e elementos que compõem o sistema de transporte coletivo de passageiros. 1.3 A segurança do usuário deve prevalecer sobre sua autonomia nas situações

de anormalidade no sistema de transporte. 1.4 Esta Norma se aplica a todos os veículos utilizados no sistema de transporte coletivo de passageiros, exceto aos veículos abrangidos pela ABNT NBR 15320. NOTA No estabelecimento dos padrões e critérios de acessibilidade, foram consideradas as diversas condições de mobilidade e de percepção da infra-estrutura e do ambiente pela população, incluindo crianças, adultos, idosos e pessoas com deficiência, com ou sem dispositivos para transposição de fronteira. (ABNT, NBR 14022, 2011).¹²

Agora chegará a fase crucial. Diante de uma política nacional de mobilidade urbana, na qual, traz as obrigações e responsabilidades dos entes federativos, da norma brasileira regulamentadora que trata a questão do conceito de desenho universal para os transportes coletivos, todas as suas adaptações conforme mencionadas anteriormente, para assim, garantir os direitos básicos das pessoas com deficiências. Tendo em vista que, tanto o plano de mobilidade como a NBR passam por um processo de elaboração bastante rígido, com muitos estudos científicos elaborados pelas mais diversas personalidades, com os mais altos gabaritos, para que, assim, possam entrar em vigor e trazer todos os seus benefícios a essas pessoas. A pergunta crucial, na prática está sendo efetivo o cumprimento das mais diversas leis?

O IBGE (instituto brasileiro de geografia e estatística) fez uma pesquisa sobre o perfil dos municípios brasileiros, publicada em 2018. Um dos temas abordados nessa pesquisa é a questão pilar desenvolvida nesse trabalho, acessibilidade nos transportes públicos, conforme as regras da ABNT nas suas NBR. Através dela conseguiremos chegar a verdadeira compreensão, saber da realidade, se de fato a acessibilidade nos transportes públicos é um fator limitante de direitos para as pessoas com deficiências.

A adaptação dos veículos de transporte coletivo a fim de garantir o acesso adequado às pessoas com deficiência está prevista na Constituição Federal de 1988, nos Art. 227 e 244, tendo sido regulamentada pela Lei n. 10.098, de 19.12.2000 e posteriormente pelo Decreto n. 5.296, de 02.12.2004. Este último, no § 3º do Art. 38, estabelece que “a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto” (BRASIL, 2014) – prazo que se encerrou em dezembro de 2014. Os requisitos de acessibilidade para o transporte coletivo rodoviário urbano de passageiros foram estabelecidos na norma brasileira NBR 14022, publicada pela primeira vez em 1997, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, que prevê, como possíveis soluções de acessibilidade: a) piso baixo; b) piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque/desembarque; e c) piso alto equipado com plataforma elevatória veicular (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2011). A norma estabelece que a plataforma elevatória seja adotada apenas nos

¹² Disponível em:

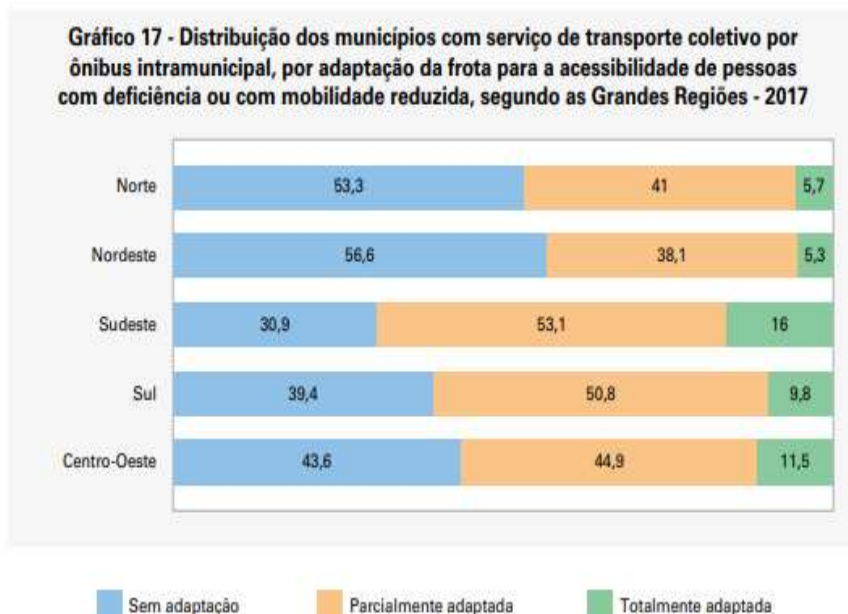
https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_14022-2011_Onibus_Ed4.pdf

casos em que as duas primeiras opções não possam ser utilizadas (IBGE,2018).¹³

O prazo para adaptação total da frota conforme a NBR 14022, tendo seu prazo limite estabelecido através do decreto 5.296, acima mencionado, teve seu encerramento em dezembro de 2014. A pesquisa foi publica em 2018, 4 anos depois do encerramento do prazo. Será que ocorreu o cumprimento legal? Será que efetivamente teve o acesso pleno das pessoas com deficiências? Iremos analisar adiante.

O levantamento da Munic 2017 aponta que entre os 1 679 municípios que dispunham de serviço de transporte coletivo por ônibus intramunicipal, 197 (11,7%) estavam com a frota totalmente adaptada, 820 (48,8%) possuíam frota parcialmente adaptada e os demais 662 (39,4%) registravam frotas sem adaptação. (IBGE,2018).¹⁴

Esse retrato fica ainda mais triste quando passa a ser analisado esses números na região nordeste conforme o Gráfico da pesquisa abaixo:



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2017.

¹³ Disponível em:

https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/496bb4fbf305cca806aaa167aa4f6dc8.pdf

¹⁴ Disponível:

https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/496bb4fbf305cca806aaa167aa4f6dc8.pdf

¹⁵ Disponível em:

https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/496bb4fbf305cca806aaa167aa4f6dc8.pdf

Na região nordeste, apenas 5,3% dos ônibus possuem total adaptação para pessoas com deficiências, sendo a pior região no quesito de acessibilidade. Embora devidamente materializado todos os direitos voltados as pessoas com deficiências, o retrato da realidade vivenciado por essas pessoas na pratica é totalmente o oposto do que diz as normas, trazendo apenas uma mera expectativa de direito para essas pessoas. Uma triste realidade.

4. Conclusão.

O presente trabalho tinha como foco a verificação da dúvida que paira sobre o tema. Verificar se a acessibilidade nos transportes públicos é um fator limitante de direitos para as pessoas com deficiências? Para melhor compreensão é importante verificar os desdobramentos dessa pergunta. O núcleo principal é saber se as pessoas portadoras de deficiência conseguem gozar dos seus direitos fundamentais básicos inerentes ao ser humano através da utilização dos transportes públicos. Como alguns exemplos; saúde, educação, lazer e, ter uma vida com dignidade através do mínimo existencial.

Será que uma pessoa com deficiência consegue ter acesso a um hospital, clinica, consulta de rotina ou qualquer outro serviço de saúde, utilizando o transporte público, com segurança, conforto e autonomia? Ter acesso a uma instituição de ensino, escola, faculdade, utilizando-se do transporte público, com qualidade, conforto, segurança e autonomia? Ter acesso ao lazer na sua forma plena, visitar amigos, ir ao shopping, cinema, teatro, parques e etc, utilizando-se do transporte público, com segurança, conforto e autonomia?

Através do estudo do presente artigo tentou chegar à seguinte conclusão. As pessoas com deficiências no tocante a utilização dos transportes públicos, pela falta de acessibilidade desses, elas sofrem uma limitação muito grande nos seus direitos basilares, a falta de acessibilidade nesses transportes, mesmo com toda legislação vigente dando plenas garantias faz com que, na pratica, as pessoas com deficiências tenham mera expectativa de direito, é possível em muitos casos verificar que não é apenas uma limitação sofrida nos seus direitos, na realidade de certos fatos, tem-se uma supressão total desses direitos.

O estudo realizado pelo IBGE mostrou que, na região nordeste apenas 5,3% dos transportes públicos possuem total acessibilidade para pessoas com deficiência. É necessário parar e analisar a seguinte situação, a cada 100 ônibus que transporta passageiros menos de 6 podem ser utilizados com respeito a dignidade, autonomia, conforto e segurança pelas pessoas com deficiências. Falar isso é pensar da seguinte maneira, se um ônibus passa a cada 1 hora em determinada parada, em 20 horas passará cerca de 20 ônibus, Apenas 1 poderá ser utilizado pela pessoa com deficiência respeitando sua dignidade.

Diante de todos o exposto no presente estudo foi possível chegar a definitiva conclusão, as pessoas com deficiência não gozam dos seus direitos mínimos existências, uma vida digna, no que se refere a utilização dos transportes públicos como meio para atingir essa finalidade de direitos.

5. Referencias

GANDRA, Ives, Tratado de direito constitucional. 2ª Edição: São Paulo. Editora Saraiva, 2012, P.280-289. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/1/art20170126-02.pdf>> acessado em: 30 de maio. 2020.

PLANALTO, DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009. Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm> Acessado em: 30 de maio. 2020

JORNAL DO COMERCIO. THIAGO CABRAL, 2018. Falta acessibilidade aos deficientes dentro dos ônibus. Disponível em: <<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2018/07/10/falta-acessibilidade-aos-deficientes-dentro-dos-onibus-346516.php>> acessado em: 02 de junho. 2020.

GOMES, Roberto, Tratado de direito constitucional. 2ª Edição: São Paulo. Editora Saraiva, 2012, P.775 Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/1/art20170126-02.pdf>> acessado em: 02 de junho 2020.

LOCATELLI, Rosa. MEDEIROS, Luiz. GELPI, Adriana. Artigo USP. ACESSIBILIDADE E DESENHO UNIVERSAL: CONCEITOS, LEGISLAÇÃO E MÉTODOS APLICÁVEIS À ARQUITETURA DE INTERIORES, 2010. Disponível em: <https://www.usp.br/nutau/sem_nutau_2010/metodologias/gelpi_adriana.pdf> acessado em: 02 de junho 2020.

CARLETTO, Ana. CAMBIAGHI, Silvana. Cartilha; Desenho universal um conceito para todos, 2016. Disponível em: <https://www.maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal_web-1.pdf> acessado em: 02 de junho 2020.

PORTAL FEDERATIVO e PLANALTO. Política nacional de mobilidade urbana, lei 12.587/2012 Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>> acessado em: 03 de junho 2020.

ABNT, Norma brasileira regulamentadora 14022, Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros, 4ª edição, 2011. Disponível em: <https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_14022-2011_Onibus_Ed4.pdf> Acessado em: 03 de junho 2020.

PLANALTO, DECRETO 5296 de 2004; Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras



de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm> acessado em: 03 de junho 2020.

IBGE (instituto brasileiro de geografia e estatística). Pesquisa de Informações Básicas Municipais. Perfil dos Municípios Brasileiros, Rio de Janeiro 2018. Transportes, **Acessibilidade nas frotas municipais de ônibus**, P.41-50. Disponível em:<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/496bb4fbf305cca806aaa167aa4f6dc8.pdf> acessado em: 03 de junho 2020.