



DIREITO AO TRANSPORTE E A MOBILIDADE DA PESSOA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA*

Anderson Alves de Lima**

Rafael Machado de Souza***

RESUMO

Buscando remediar a situação desigual das pessoas portadoras de deficiência, notadamente no que se refere à sua mobilidade, foi publicada a Lei 13.146/2015, que trata sobre os direitos que possuem, sistematizando-os numa perspectiva social e jurídica, tal como se vê no capítulo X da referida Lei. Propõe-se analisar pesquisas específicas por meio de algumas fontes de leitura como: a Constituição Federal, decretos, leis, livros e sites relacionados ao meio do portador de deficiência. Diante disso, será utilizada a forma de pesquisa com abordagem do método dedutivo, analisando a eficácia por meio de pesquisas em dados oficiais, em relação à melhoria dos transportes e mobilidade na zona urbana, junto com o método qualitativo, momento em que trazemos à sociedade o conhecimento adquirido de forma conveniente, até atualmente, onde ocorrem mudanças e, em partes, algumas melhorias, como na questão do meio de locomoção perante as vias públicas. Por fim, pode-se destacar que o Estatuto é um microssistema, pois foi elaborado para que a sociedade possa se adequar às pessoas com deficiência, portanto, para que o estatuto tenha eficácia plena e aplicabilidade garantida, é necessário que haja conscientização tanto pelo Estado quanto da sociedade.

Palavras-chave: Transporte e Mobilidade, Isonomia, Estatuto da Pessoa com Deficiência.

*Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao Curso de Direito da Faculdade de Jussara/FAJ, como parte obrigatória para obtenção do Grau de Bacharel em Direito.

**Graduando do Curso de Direito da Faculdade de Jussara. E-mail. anderson_lima1@live.com

***Professor, graduado em Direito pela Universidade Federal de Goiás e Especialização em Direito Processual Civil pelo Centro Universitário Internacional, UNINTER. E-mail: rafaelmachado1986@uol.com.br

ABSTRACT

In order to remedy the unequal situation of people with disabilities, notably with regard to their mobility, Law 13.146 / 2015 was published, which deals with their rights, systematizing them in a social and legal perspective, as seen in chapter X of said Law. It is proposed to analyze specific research through some sources of reading such as: the Federal Constitution, decrees, laws, books and websites related to the means of the disabled. In this way, the research method will be used with a deductive method approach, analyzing the effectiveness by means of research in official data, in relation to the improvement of transportation and mobility in the urban area, together with the qualitative method, at which point we bring society the knowledge acquired in a convenient way, until now, where changes occur and, in parts, some improvements, as in the means of movement on public roads. Finally, it should be pointed out that the Statute is a microsystem, since it was designed so that society can adapt to people with disabilities, so that the statute has full effectiveness and guaranteed applicability, it is necessary that there be awareness both by the State and also the society.

Key words: transportation and mobility; isonomy; status of the disabled.

1. INTRODUÇÃO

Entrou em vigor, no início do ano de 2015, a Lei 13.146/15, também chamada “Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência” ou “Estatuto da Pessoa com Deficiência”. O estatuto traz uma série de benefícios para quem tem limitações, sejam físicas, mentais ou sensoriais. Para tanto, necessário ressaltar, de início, o conceito de deficiência física.

A nossa Carta Magna de 1988, reporta nos artigos 7º, inciso XXXI e 37, inciso VIII, acerca da terminologia “pessoa portadora de deficiência”:

Artigo 7º_ [...] XXXI_ A proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

Artigo 37_ [...] VIII_ A lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão;

Acerca do conceito doutrinário de deficiência, é uniforme o aspecto do individuo com a sociedade e sua colocação entre estes, possuindo direitos e garantias fundamentais. Indica Luiz Alberto David Araújo¹ que:

¹ (http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/a-protecao-constitucional-das-pessoas-com-deficiencia_0.pdf)

O indivíduo portador de deficiência quer por falta, quer por excesso sensorial ou motor, deve apresentar dificuldades para seu relacionamento social. O que define a pessoa com deficiência não é falta de um membro nem a visão ou audição reduzidas. O que caracteriza a pessoa com deficiência é a dificuldade de se relacionar, de se integrar na sociedade. O grau de dificuldade para a inclusão social é que definirá quem é ou não pessoa com deficiência.

Ainda, nos termos trazidos pelo Ministério da Educação e Cultura, deficiência são as “[...] diferentes condições motoras que acometem as pessoas comprometendo a mobilidade, a coordenação motora geral e da fala, em consequência de lesões neurológicas, neuromusculares, ortopédicas, ou más formações congênitas ou adquiridas.” (MEC, 2004).

No que se refere a dados objetivos, é fato notório que na sociedade existem diversas pessoas acometidas por algum tipo de deficiência, basta observar, por exemplo, os dados constantes do Portal Brasil, Economia e Emprego, que “o número de pessoas com deficiência cresceu no mercado de trabalho, mostrando que quase 24% (vinte e quatro por cento) da população brasileira é composta por pessoas que possuam algum tipo de deficiência, contendo assim, no Brasil, 45 milhões de pessoas deficientes (PCDs)”. (portal BRASIL, 2013).

De acordo com o portal do G1, 42% (quarenta e dois por cento) das prefeituras do Brasil não tem acesso para deficientes, informando que:

Os itens que mais estão presentes nos prédios das prefeituras são as rampas de acesso, rampas externas e sanitários acessíveis. Ao todo, são 2.150 cidades que dizem ter as rampas de acesso, o que corresponde a 38,6%. As rampas externas aparecem em 1.763 cidades, o equivalente a 31,7% do total. Já aquelas com sanitários acessíveis totalizam 1.028 mil, ou 18,5%. (Portal de Notícias da Globo, 2012).

Segundo os dados acima coletados, vê-se claramente uma disparidade entre a quantidade de pessoas com algum tipo de deficiência e as ferramentas próprias de acessibilidade ao seu dispor, o que, então, deve-se aferir a eficiência e eficácia da lei.

Neste teor axiológico, a Lei de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15) contempla dogmas fundantes da dignidade da pessoa humana, como a igualdade e a não discriminação, atendimento prioritário, direito à vida, direito à habilitação e reabilitação, direito à saúde, direito à educação, à moradia, ao trabalho,

assistência social e previdência social, à cultura, esporte, turismo e lazer, transporte e mobilidade urbana.

Ou seja, a referida lei é uma forma positivada de respaldo e incremento da máxima aristotélica da igualdade, o qual sintetizou bem Rui Barbosa: “a regra da *igualdade* não consiste senão em aquinhoar desigualmente os desiguais, na *medida* em que se desigalam”.

Como principal aspecto, deve-se observar a necessidade de dar, ao deficiente, a mobilidade necessária para, sem obstáculos, buscar a plena efetividade de vida.

Em outras palavras, refere-se à mobilidade um meio de condição para que as pessoas possam se locomover entre diferentes zonas de uma cidade, de forma menos dependente possível.

De acordo com a nossa Constituição Federal de 1988, é fundamento a busca da dignidade da pessoa humana, em seu art. 1º, inciso III, que fundamenta a garantia, esculpida em seu art. 5º de que, todo cidadão tem o direito de se locomover, mesmo sendo em território nacional em tempo de paz, podendo assim, qualquer pessoa, de acordo com a lei, nele entrar, permanecer ou sair.

Assim, dentro deste conceito de Mobilidade Urbana, deficiência e o ir e vir independente, o espaço, que é público, deve ser pensado referindo-se também a essas pessoas, fazendo assim que as cidades fiquem menos motorizadas e sim mais humanas.

2. TRATAMENTO LEGAL DO DEFICIENTE NO BRASIL

Analisando o histórico da legislação em relação ao deficiente, vê-se que o Brasil avançou muito nos últimos anos, principalmente para ampliar os direitos e buscando efetivar garantias.

Relata-se que, o artigo 227, §2º introduz a ideia de que as pessoas não podem sofrer qualquer tipo de discriminação, sendo dever do Estado a realização de atos positivos no intuito de ajudá-los, assim, determinando a realização de obras com que garanta acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência aos prédios de uso público e a fabricação de veículos de transporte coletivo adequados, devendo tais determinações serem fruto de uma legislação específica, conforme diz o art. 244 da Norma Magna.

Saliente-se que, apesar de indicar o art. 244 traços de norma de eficácia limitada, sendo conceituada esta como de aplicação indireta ou mediata, pois há a necessidade da existência de uma lei para “mediar” a sua aplicação (SILVA, p. 97 e DINIZ, p. 101), a norma em seu conjunto com o art. 227, traz direitos fundamentais da pessoa com deficiência, notadamente a liberdade de ir e vir com dignidade, o que indica a possibilidade de aplicação imediata, plena, sem necessidade de outra norma estruturante.

Assim, a análise do art. 244 deve ser realizada como uma garantia fundamental do cidadão com deficiência, posto ser este o destinatário de norma positiva discriminatória que lhe garante direito fundamental. Portanto, o direito do deficiente a ter obras que facilitem seu acesso aos prédios públicos e transporte coletivo, não pode ser restringido a outra norma, mas deve ser imediatamente implementado, sendo a indicação de lei apenas uma forma de complementar, com rigores técnicos, tal garantia fundamental.

Em continuação, podemos citar também a Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, o qual tornou-se o primeiro tratado ratificado como norma constitucional pelo Brasil, conforme o parágrafo terceiro do art. 5º da Constituição Federal, internalizados na ordem jurídica através do Decreto n. 6.949, de 25 de agosto de 2009.

Essa Convenção traz um desafio enorme, no sentido de promover e garantir a nível global, a participação plena e efetiva das pessoas com deficiência na sociedade, estabelecendo um meio social mais justo e mais humano para todos, criando um ambiente mais inclusivo.

Assim, a luta por uma sociedade onde todos possam usufruir de oportunidades iguais e constantes, onde as pessoas com deficiência buscam e trabalham diariamente para assegurar o cumprimento dos seus direitos. O estatuto tem como norte ampliar o tratamento da acessibilidade e da inclusão em diferentes aspectos da sociedade.

Portanto, o estatuto é destinado a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais dos portadores de deficiência, visando, assim, a sua inclusão social e cidadania.

Infere-se destacar que, em 22/05/2013, foi julgado, em plenário, pelo Supremo Tribunal Federal (STF), uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIn nº 903/MG), a qual estava em discussão a adaptação dos veículos de

transporte coletivo com a finalidade de assegurar seu acesso por pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção, a fim de se definir a competência para julgamento, senão vejamos, *in verbis*:

EMENTA Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 10.820/92 do Estado de Minas Gerais, que dispõe sobre adaptação dos veículos de transporte coletivo com a finalidade de assegurar seu acesso por pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção. Competência legislativa concorrente (art. 24., XIV, CF). Atendimento à determinação constitucional prevista nos arts. 227, § 2º, e 244 da Lei Fundamental. Improcedência. **1. A ordem constitucional brasileira, inaugurada em 1988, trouxe desde seus escritos originais a preocupação com a proteção das pessoas portadoras de necessidades especiais, construindo políticas e diretrizes de inserção nas diversas áreas sociais e econômicas da comunidade (trabalho privado, serviço público, previdência e assistência social). Estabeleceu, assim, nos arts. 227, § 2º, e 244, a necessidade de se conferir amplo acesso e plena capacidade de locomoção às pessoas com deficiência, no que concerne tanto aos logradouros públicos, quanto aos veículos de transporte coletivo, determinando ao legislador ordinário a edição de diplomas que estabeleçam as formas de construção e modificação desses espaços e desses meios de transporte.** 2. Na mesma linha afirmativa, há poucos anos, incorporou-se ao ordenamento constitucional a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, primeiro tratado internacional aprovado pelo rito legislativo previsto no art. 5º, § 3º, da Constituição Federal, o qual foi internalizado por meio do Decreto Presidencial nº 6.949/2009. O art. 9º da convenção veio justamente reforçar o arcabouço de proteção do direito de acessibilidade das pessoas com deficiência. 3. **Muito embora a jurisprudência da Corte seja rígida em afirmar a amplitude do conceito de trânsito e transporte para fazer valer a competência privativa da União (art. 22, XI, CF), prevalece, no caso, a densidade do direito à acessibilidade física das pessoas com deficiência (art. 24, XIV, CF), em atendimento, inclusive, à determinação prevista nos arts. 227, § 2º, e 244 da Lei Fundamental, sem preterir a homogeneidade no tratamento legislativo a ser dispensado a esse tema. Nesse sentido, há que se enquadrar a situação legislativa no rol de competências concorrentes dos entes federados.** Como, à época da edição da legislação ora questionada, não havia lei geral nacional sobre o tema, a teor do § 3º do art. 24 da Constituição Federal, era deferido aos estados-membros o exercício da competência legislativa plena, podendo suprir o espaço normativo com suas legislações locais. 4. (...) 5. Ação direta que se julga improcedente. (STF - ADI: 903 MG, Relator: Min. DIAS TOFFOLI, Data de Julgamento: 22/05/2013, Tribunal Pleno, Data de Publicação: ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-026 DIVULG 06-02-2014 PUBLIC 07-02-2014).

Conforme visto no julgado supra, denota-se que a competência para a aplicação da norma é concorrente, mas, baseado na Convenção aprovada, a plenitude legiferante é da União, buscando, enfim, um mínimo de organicidade nas diversas legislações estaduais.

Nesse sentido, ou seja, a importância da aplicabilidade prática da Convenção, vemos julgados de ADIs que tratam acerca da violação da Convenção, vejamos:

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. MEDIDA CAUTELAR. LEI 13.146/2015. ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA. ENSINO INCLUSIVO. CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE OS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA. INDEFERIMENTO DA MEDIDA CAUTELAR. CONSTITUCIONALIDADE DA LEI 13.146/2015 (arts. 28, § 1º e 30, caput, da Lei nº 13.146/2015). 1. A Convenção Internacional sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência concretiza o princípio da igualdade como fundamento de uma sociedade democrática que respeita a dignidade humana. 2. À luz da Convenção e, por consequência, da própria Constituição da República, o ensino inclusivo em todos os níveis de educação não é realidade estranha ao ordenamento jurídico pátrio, mas sim imperativo que se põe mediante regra explícita. 3. Nessa toada, a Constituição da República prevê em diversos dispositivos a proteção da pessoa com deficiência, conforme se verifica nos artigos 7º, XXXI, 23, II, 24, XIV, 37, VIII, 40, § 4º, I, 201, § 1º, 203, IV e V, 208, III, 227, § 1º, II, e § 2º, e 244. (...) 7. A Lei nº 13.146/2015 indica assumir o compromisso ético de acolhimento e pluralidade democrática adotados pela Constituição ao exigir que não apenas as escolas públicas, mas também as particulares deverão pautar sua atuação educacional a partir de todas as facetas e potencialidades que o direito fundamental à educação possui e que são densificadas em seu Capítulo IV. 8. Medida cautelar indeferida. 9. Conversão do julgamento do referendo do indeferimento da cautelar, por unanimidade, em julgamento definitivo de mérito, julgando, por maioria e nos termos do Voto do Min. Relator Edson Fachin, improcedente a presente ação direta de inconstitucionalidade. (ADI 5357 MC-Ref).

Assim, denota-se que há uma legislação garantidora dos direitos dos deficientes, principalmente no que se refere à sua locomoção e mobilidade, sendo necessária, portanto, uma análise sobre a eficiência e eficácia destas normas no fato social.

3. BENEFÍCIOS E DESAFIOS TRAZIDOS PELO ESTATUTO DO DEFICIENTE

Apesar da Constituição Federal indicar a existência da isonomia como um dos princípios fundamentais (art. 5º, *caput*), pela própria singularidade de cada pessoa, existe todo tipo de diferença e estas, também, devem ser respeitadas.

A Lei 13.146/2015, conhecida como Lei de Inclusão ou Estatuto da Pessoa com Deficiência, é embasada no princípio da dignidade humana. Constitui-se, assim, num valor universal, sendo que, ambientado nas diversidades socioculturais, os deficientes, mesmo contendo todas as diferenças, sejam elas intelectuais, físicas entre outras, não perdem a sua dignidade e, para tanto, devem ser respeitadas.

De acordo com o site “Deficiente Ciente”, junto com pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), ao todo, 45 milhões de brasileiros disseram ter algum tipo de deficiência, fazendo com que chegue a quase 24% (vinte e quatro por cento) da população, o que nos remete à importância e relevância do tema para ser debatido. (portal DEFICIENTECIENTE.COM.BR).

Outrossim, a Lei 13.146/15, veio para melhorar o convívio dos deficientes perante a sociedade, fazendo com que a sua dignidade seja respeitada, que sua forma de mobilidade seja facilitada, que os transportes públicos sejam adequados e que estas pessoas possam se socializar, garantindo, de maneira mais justa, sua inserção no mercado de trabalho.

Nestes termos, assim preceitua o artigo 46, da Lei 13.146/2015, dispondo acerca do direito ao transporte e à mobilidade da pessoa deficiente ou com mobilidade reduzida, fazendo com que os mesmos tenham a sua igualdade de oportunidades assegurada, eliminando todos os obstáculos ao seu acesso.

Vislumbra-se, em análise à legislação que protege a pessoa com deficiência, que se trata de legislação cristalina, cumprindo aos que a ela estão subordinados apenas cumpri-las da maneira lá delimitada.

Percebe-se, no que diz respeito à melhoria para as pessoas com deficiência, que se trata de uma questão de cidadania, não apenas uma obrigação legal quando refere aos projetos de natureza arquitetônica e urbanística, envolvendo transporte coletivo, equipamentos urbanos que tenham destinação pública ou de uso coletivo, mas que estejam todos adaptados às leis vigentes. (INSTITUTO DOM BARRETO, 2018).

Assim, observa-se que vários destes direitos que são assegurados pelas leis supracitadas não são exigidos e usufruídos pela falta de conhecimento de quem faz jus a ele.

A pesquisa em questão se correlaciona com a necessidade de conhecimento que cada cidadão deveria ter acerca do tema, principalmente os que estão envolvidos no mundo acadêmico, os quais possuem uma maior necessidade de conhecer os direitos de acessibilidade de cada cidadão portador de deficiência, seja ela física, psíquica ou qualquer outra existente.

4. A ACESSIBILIDADE DO DEFICIENTE FÍSICO E A APLICAÇÃO “ISONÔMICA” DA LEGISLAÇÃO

A isonomia, no que se refere à acessibilidade da mobilidade pode ser abordada de duas formas diferentes, conforme MORAES (2008, p.65), se um lado frente ao legislador ou ao próprio executivo na edição de leis, atos normativos e medidas provisórias, fazendo com que haja o impedimento em criação de tratamentos abusivos diferenciados a pessoas em situações idênticas.

Do outro lado, na obrigatoriedade ao intérprete, ou seja, à autoridade pública, aquele que aplica a lei e atos normativos de forma igualitária, não havendo diferença, seja em razão de sexo, religião, raça, convicções filosóficas ou políticas e classe social.

Ademais, a igualdade, de acordo com a nossa Constituição Federal, está prevista no artigo 5º, que diz “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza”, sendo chamada de igualdade formal, assim, é vetado que os legisladores criem ou editem leis que a violem, porém, analisando a singularidade de cada pessoa e sua deficiência.

Assim, buscando regulamentar estas situações, o art. 8º, I do referido estatuto, indica que:

Art. 8º_ Para os fins de acessibilidade, considera-se: I_ acessibilidade: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. [...] (Decreto nº 5.296/04, art. 8º, inciso I). Grifo nosso!

Para tanto, considerando os conceitos indicados, vê-se claramente a vontade do legislador de não exaurir o alcance das situações fáticas possíveis, sendo os conceitos amplos e abertos, os quais podem ser dimensionados de acordo com a necessidade do momento.

Desta forma, dentre outras circunstâncias delineadas pela lei, é importante haver rotas de circulação, dimensionamento correto, sem obstáculos ou nivelados com o piso, degraus ou escadas, associados a rampas ou equipamento de transporte vertical, pisos com superfície regular e antiderrapante e, de preferência, com alerta e direcional, sanitários e vestiários acessíveis e devidamente sinalizados

e, ainda, mobiliários como bebedouros, telefones, balcões e mesas em altura adequada. (MEC, 2007).

A Lei 13.146/15 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) reforça a obrigatoriedade para que as empresas prestadoras de serviços de transportes, seja por trem, ônibus ou metrô, tenham veículos com acessibilidade.

Um aspecto importante, é que a lei determina, também, não apenas o veículo, mas o serviço acessível, o que inclui estações, pontos de parada e sistema viário, senão vejamos *ipsis literis*:

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, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço. (BRASIL, Lei 13.146/15. Estatuto da Pessoa com Deficiência).

O estatuto também determina acessibilidade em táxis, sendo que 10% (dez por cento) da frota deve ser adaptada. As prefeituras e governos dos Estados podem oferecer incentivos fiscais para taxistas que se proponham a comprar veículos acessíveis, conforme denota-se a seguir:

Art. 51_ As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência. § 1º_ É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência. § 2º_ O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo. (BRASIL, Lei 13.146/15. Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Mormente, imperioso ressaltar que o Decreto nº 5.296/04, disciplina o Programa Nacional de Acessibilidade, mais precisamente em seus arts. 67, 68 e ss, senão vejamos:

Art. 67_ O Programa Nacional de Acessibilidade, sob a coordenação da Secretaria Especial dos Direitos Humanos, por intermédio da CORDE, integrará os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais. Art. 68_ A Secretaria Especial dos Direitos Humanos, na condição de coordenadora do Programa Nacional de Acessibilidade, desenvolverá, dentre outras, as seguintes ações: I_ apoio e promoção de capacitação e especialização de recursos humanos em acessibilidade e ajudas técnicas; II_ acompanhamento e aperfeiçoamento da legislação sobre acessibilidade; III_ edição, publicação e distribuição de títulos referentes à temática da acessibilidade; IV_ cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios

para a elaboração de estudos e diagnósticos sobre a situação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, de transporte, comunicação e informação; V_ apoio e realização de campanhas informativas e educativas sobre acessibilidade; VI_ promoção de concursos nacionais sobre a temática da acessibilidade; e VII_ estudos e proposição da criação e normatização do Selo Nacional de Acessibilidade. (Decreto nº 5.296/04, arts. 67 e 68, incisos I a VII).

Por fim, conforme preceitua a norma legal supra, é de inteira responsabilidade da sociedade e, de forma solidária, o Estado, garantir aos deficientes físicos a aplicação de benefícios e provimentos próprios para a situação da deficiência que lhes são ofertadas por meio da legislação pátria.

5. POLÍTICAS PÚBLICAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS PARA A GARANTIA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DOS DEFICIENTES FÍSICOS

A política pública tem como função identificar, planejar e solucionar problemas por meio de ações estratégicas com a participação do Estado e da sociedade.

Nas palavras de Celina Souza (2006), a qual relata o convívio da pessoa deficiente na sociedade, podemos extrair o seguinte entendimento:

Infelizmente no nosso país, havia uma visão de que a deficiência deveria receber algum tipo de intervenção de profissionais, para tentar “resolver” esse aparente problema, e assim possibilitar que o deficiente se enquadre à maneira como a sociedade é construída e organizada socialmente, ou seja, o deficiente é que teria que adaptar-se aos padrões já estabelecidos e consolidados, pois se não o fizesse estaria condenado a viver excluído. Esse tipo de pensamento é fruto de um sistema assistencialista, de caráter paternalista e excludente, voltado somente para a correção da deficiência, sem preocupar-se com a autonomia e dignidade dos deficientes.

Na última década, o movimento de inclusão das pessoas portadoras de deficiência foi ganhando importância no Brasil, o qual acabou proporcionando avanços sociais para todos. Ao longo dos últimos anos, com o lema “nada sobre nós sem nós”, os grupos que defendem os interesses das portadoras de deficiência conseguiram alcançar e ampliar o seu espaço no cenário da política nacional.

Foi trazido pela IV Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência uma ideia central, vejamos:

Os Desafios na Implementação da Política da Pessoa com Deficiência: a Transversalidade como Radicalidade dos Direitos Humanos” (2016). Tendo o intuito de debater as políticas públicas de uma forma mais ampla, de uma

maneira em que a pessoa com deficiência deixe de ser vista como “objeto de atuação” e passe a ser tratada como “sujeitos de direitos”. Foram abordados temas referentes a políticas setoriais, bem como questões relacionadas temáticas de gêneros, orientação sexual e ciclos de vida. Foram estabelecidos antecipadamente, três alicerces temáticos para serem discutidas e apresentadas propostas, são eles: Gênero, raça e etnia, diversidades sexual e geracional; Órgãos Gestores e Instâncias de Participação Social; A Interação entre os Poderes e os Entes Federados.

Pois bem, como visto, a lei 13.146/2015 tem como objetivo efetivar os princípios da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, no sentido de direcionar que os impedimentos físicos, sensoriais, mentais e intelectuais, não são capazes de produzir obstáculos por si só, já que na verdade o que impede o exercício de direitos são as barreiras produzidas na sociedade.

Assim, vemos que a dificuldade que se encontra para a mobilidade ou meio de transporte necessários para que essas pessoas possam se locomover, não está entre elas, mas sim na falta de argumentação e de posição que a própria sociedade não tem.

Deste modo, de forma lenta e gradual, essa visão de como era antigamente sobre o convívio do deficiente na sociedade, o deficiente não é mais visto como culpado em possuir essa limitação, mas a sociedade precisa se adaptar, garantindo a todos uma igualdade de condições, fazendo assim, que seus direitos sejam preservados e exercendo seu papel de cidadão.

A Lei 13.146/2015 traz consigo um ajuste para que as pessoas portadoras de deficiência tenham não só prioridades, mas que possam se socializar. Em questão de transporte e mobilidade, a lei dispõe acerca de diversas diretrizes, como exemplo a forma arquitetônica, a qual necessita de rampas adequadas em locais de acesso para pessoas portadoras de deficiências, bem como da determinação de facilidade para uso dos transportes públicos, tendo a sua área reservada.

De igual forma, tais políticas públicas indicam diretrizes jurídicas, sejam por meio de benefícios ou de outras formas, como o amparo assistencial, transporte gratuito para pessoas com limitações físicas, mentais, auditivos ou visuais e, também, idosos que estão inseridos nessa gratuidade, tratamento fora de domicílio, seguro DPVAT.

Entrementes, há, ainda, o cartão DeFis-DSV, até então pouco conhecido, porém, de grande importância, que é um cartão referente aos portadores de necessidades especiais com a mobilidade reduzida, podendo estacionar

gratuitamente em locais públicos, existindo também alguns benefícios referentes à isenção do pagamento de alguns impostos como IPVA e ICMS.

6. CONCLUSÃO

Vimos que, as dificuldades que os deficientes enfrentam diariamente não são somente em se locomover pela cidade ou pegar algum transporte, seja publico ou particular, mas também em se conviver com as demais pessoas, portanto, a lei vem clareando dogmas fundamentais a dignidade da pessoa humana, seja a igualdade e a não discriminação.

Assim, percebe-se que as pessoas portadoras de deficiências lutam por uma sociedade onde todos possam aproveitar de oportunidades iguais e constantes, fazendo com que seus direitos sejam assegurados e cumpridos conforme é trazido pela lei.

A nossa Constituição Federal traz como principio fundamental a isonomia, onde cada pessoa tem sua diferença, sejam elas intelectuais, físicas, entre outras, porem, a lei deve respeitar essas diferenças, fazendo com que não sejam impecilho para uma vida normal, principalmente quando se trata sobre locomoção e mobilidade.

Nesse intuito, a lei 13.146/2015 trouxe normas para que sejam obrigatórios atos positivos em favor das pessoas com deficiência, principalmente no que se refere à mobilidade urbana, e faça com que empresas prestadoras de serviços de transporte tenham veículos com acessibilidade para deficientes.

Entretanto, vislumbra-se que as normas se mostram pouco efetivas em relação ao ideal, uma vez que muitos dos direitos que estão resguardados pelas diversas leis não são respeitados e, na maioria das vezes, não trazem consigo eficácia alguma.

A ausência de eficácia das normas que regulam os direitos dos deficientes físicos fere os direitos constitucionais, uma vez que as leis que regulam tal matéria buscam trazer a isonomia, igualdade de condições e, caso não haja, seus direitos básicos estão, automaticamente, sendo violados.

Em vista dos argumentos apresentados, denota-se que, apesar dos benefícios trazidos pela Lei, nos estritos termos da nossa Constituição Federal, percebe-se notoriamente no dia a dia, que as obras não estão sendo realizadas

adequadamente a essas pessoas portadoras de deficiência, ou seja, muitos ainda passam por dificuldades quando se tratam de meios de mobilidade ou transportes, principalmente públicos.

Portanto, deve a sociedade, a fim de que vivamos o colorido da vivência cotidiana, se afastar da estupefação diária que se coloca diante do novo, do diferente, tratando-se todos iguais, na medida de sua singularidade, já que, por dentro, somos todos congêneres.

REFERÊNCIAS

BARRETO, Instituto Dom. **A legislação que protege a pessoa com deficiência é clara.** Precisamos apenas cumprir a lei!. Disponível em <http://dombarreto.g12.br/portal/?p=3655>. Acessado em 04 de abril de 2018.

BRASIL. **Decreto nº 5.296/04.** 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.

_____. Lei nº 13.146/15. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência** (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

_____. Ministério da Educação. Educação, Secretaria de Educação Especial. **Formação Continuada a Distância de Professores para o Atendimento Educacional Especializado.** Brasília "C DF:2007.

_____. **Portal do Governo do Brasil.** Disponível em <http://www.brasil.gov.br>. Acessado em 04 de abril de 2018.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Vade Mecum, Saraiva, São Paulo, 2016.

DINIZ, MARIA HELENA. **Norma Constitucional e seus Efeitos**, 2016, Saraiva.

G1. Portal de Notícias da Globo. **42% das prefeituras do Brasil não têm acesso para deficientes, afirma IBGE.** Disponível em <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/11/42-das-prefeituras-do-brasil-nao-tem-acesso-para-deficientes-afirma-ibge.html>. 13 de novembro de 2012. Acessado em 04 de abril de 2018.

IBGE. Blog do deficiente físico "C **inclusão e cidadania**. Disponível em <http://www.deficienteciente.com.br/censo-2010-reforca-desafio-do-brasil-em-dar-uma-vida-digna-aos-deficientes.html>. Acessado em 04 de abril de 2018.

SILVA, JOSÉ AFONSO DA, **Aplicabilidade das Normas Constitucionais**, 2015, RT.

SITE: <https://www.camarainclusao.com.br/artigos/os-reflexos-da-lei-13-1462015-estatuto-da-pessoa-com-deficiencia-no-sistema-juridico-brasileiro/>

SITE: <https://jus.com.br/artigos/58014/politicas-publicas-de-inclusao-e-acessibilidade>.

SITE: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-45222006000200003&lng=en&nrm=iso&tlng=pt.