

**XXX CONGRESSO NACIONAL DO  
CONPEDI FORTALEZA - CE**

**DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS III**

**DIRCEU PEREIRA SIQUEIRA**

**EDITH MARIA BARBOSA RAMOS**

**GERARDO CLÉSIO MAIA ARRUDA**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

**Diretoria - CONPEDI**

**Presidente** - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

**Diretor Executivo** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

**Vice-presidente Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

**Vice-presidente Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

**Vice-presidente Sudeste** - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

**Vice-presidente Nordeste** - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

**Representante Discente:** Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

**Conselho Fiscal:**

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

**Secretarias**

**Relações Institucionais:**

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

**Comunicação:**

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

**Relações Internacionais para o Continente Americano:**

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

**Relações Internacionais para os demais Continentes:**

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

**Eventos:**

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

**Membro Nato** - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

D597

Direitos sociais e políticas públicas III [Recurso eletrônico on-line] Organização CONPEDI

Coordenadores: Dirceu Pereira Siqueira; Edith Maria Barbosa Ramos; Gerardo Clésio Maia Arruda. – Florianópolis: CONPEDI, 2023.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-885-1

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Saúde: Acesso à justiça, Solução de litígios e Desenvolvimento

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direitos sociais. 3. Políticas públicas. XXX Congresso Nacional do CONPEDI Fortaleza - Ceará (3; 2023; Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



# **XXX CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI FORTALEZA - CE**

## **DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS III**

---

### **Apresentação**

Os artigos publicados foram apresentados no Grupo de Trabalho Direitos Sociais e Políticas Públicas III, durante o XXX CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI, realizado em Fortaleza - Brasil, entre os dias 15 e 17 de novembro de 2023, em parceria com o Centro Universitário Christus – Unichristus – Programa de Pós-Graduação em Direito – área de concentração – Direito, acesso à justiça e ao desenvolvimento.

Os trabalhos apresentados abriram caminho para importantes discussões relacionadas aos campos temáticos do GT, em que os participantes (professores, pós-graduandos, agentes públicos e profissionais da área jurídica) puderam interagir em torno de questões teóricas e práticas, levando-se em consideração o momento político, social e econômico vivido pela sociedade brasileira, em torno da temática central do evento – Acesso à Justiça, Solução de Litígios e Desenvolvimento. Referida temática apresenta os desafios que as diversas linhas de pesquisa jurídica terão que enfrentar, bem como as abordagens tratadas em importante congresso, possibilitando o aprendizado consistente dos setores sociais e das políticas públicas.

Na presente coletânea encontram-se os resultados de pesquisas desenvolvidas em diversos Programas de Mestrado e Doutorado do Brasil, tendo sido apresentados, no GT – Direitos Sociais e Políticas Públicas III, 11 (onze) artigos de boa qualidade, selecionados por meio de avaliação cega por pares.

Os trabalhos ora publicados foram divididos em quatro eixos temáticos: Direitos sociais, desigualdade e vulnerabilidades; Direitos fundamentais e acesso à água potável; Direito à educação e cotas raciais e Políticas públicas e serviços públicos.

O primeiro eixo – Direitos sociais, desigualdade e vulnerabilidade aglutinou 3 (três) artigos, quais sejam: “A feminilização da pobreza e a precarização do trabalho da mulher” de autoria de Daniela Miranda Duarte e Regina Pereira Silva da Cunha; “O acesso à justiça e a possibilidade estratégica no âmbito do Supremo Tribunal Federal como ferramenta de transformação social para os grupos em condição de vulnerabilidade” de Vanessa Cristina Gavião Bastos e Daniela Miranda Duarte e o artigo intitulado – “ODS 10 da Agenda 2030: o Estado de Sergipe sob perspectiva da redução das desigualdades” de autoria de Carlos Alberto Ferreira dos Santos, Riclei Aragão Neto e Carlos Augusto Alcântara Machado.

O segundo eixo conjugou 2 (dois) artigos em torno da temática central dos Direitos fundamentais e o acesso à água potável, são eles: “A multifuncionalidade do direito fundamental de acesso à água quando exercido por meio dos serviços públicos de abastecimento” de João Hélio Ferreira Pes e Jaci Rene Costa Garcia e o artigo “Democratização e sustentabilidade do acesso à água potável como direito humano fundamental social” de João Hélio Ferreira Pes, Micheli Capuano Irigaray e Elany Almeida de Souza

O terceiro eixo girou em torno da temática do Direito à educação e cotas raciais que agregou 3 (três) artigos – “Cotas raciais em concursos públicos – mirando o revés na aplicabilidade da política pública em estudo de caso” de autoria Daiana Maria Santos de Sousa Silva e Miquelly Barbosa da Silva; “Educação e direitos humanos nas prisões” desenvolvido por Janaina de Araújo Andrade o artigo intitulado “O Direito à educação e as políticas públicas” de autoria de Ivan Dias da Mota e Giovanna Christina Moreli Alcantara da Silva

Políticas públicas e serviços públicos é o quarto eixo, que agregou 3 (três) artigos, quais sejam: “O Tribunal de Contas da União (TCU) como ator no ciclo de políticas públicas” desenvolvido por Flávio Garcia Cabral, Paulo Roberto Soares Mendonça e Ligia Maria Silva Melo de Casimiro; “Programa minha casa minha vida e a sua base mercadológica de uma política econômica habitacional” de autoria de Sabrina Durães Veloso Neto, Flávio Couto Bernardes e Giovani Clark e o artigo “Transporte coletivo como meio de efetivação à acessibilidade das pessoas com deficiência ao ambiente urbano” de autoria de Sonia Vilhena Teixeira e Clara Sacramento Alvarenga.

O próprio volume de trabalhos apresentados demonstra a importância dos Direitos Sociais e de sua articulação com as Políticas Públicas, bem como da relevância da pesquisa e do estudo sobre estratégias de enfrentamento das desigualdades e das vulnerabilidades sociais e econômicas. As temáticas apresentadas são fundamentais para consolidação do paradigma do Estado democrático de direito, no sentido de conciliar as tensões entre os direitos sociais, as vulnerabilidades econômicas e as aceleradas modificações da sociedade contemporânea.

Agradecemos a todos os pesquisadores da presente obra pela sua inestimável colaboração e desejamos a todos ótima e proveitosa leitura!

Prof. Dr. Dirceu Pereira Siqueira

Profa. Dra. Edith Maria Barbosa Ramos

Prof. Dr. Gerardo Clesio Maia Arruda

# TRANSPORTE COLETIVO COMO MEIO DE EFETIVAÇÃO À ACESSIBILIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA AO AMBIENTE URBANO

## COLLECTIVE TRANSPORT AS A MEANS OF ACHIEVING THE ACCESSIBILITY OF PERSONS WITH DISABILITIES TO THE URBAN AMBIENCE

Sofia Vilhena Teixeira <sup>1</sup>  
Clara Sacramento Alvarenga <sup>2</sup>

### Resumo

Após a promulgação da EC nº 90/2015, a qual reconheceu o direito ao transporte como um dos direitos sociais assegurados no art. 6º da Carta Magna, a presente pesquisa, utilizando-se da amostragem temporal de 2015 à 2022, se empenhou na análise jurisprudencial de dois grandes Tribunais regionais: TJMG e TJRS. A partir disso, aferiu-se a crescente demanda de judicializações relacionadas a falta de implementação dessa política pública à cidadãos mais vulnerabilizados, como as pessoas portadoras deficiência, foco do trabalho, juntamente, com a apuração da lacuna do poder público para com a acessibilidade desses indivíduos a integralidade do ambiente urbano, o qual só seria plenamente concretizado por meio do exercício do direito fundamental ao transporte, já que tais omissões estatais interferem em outras garantias constitucionais dessa população, gerando um ciclo vicioso de marginalização e exclusão social. Assim, este trabalho pretende, através da leitura bibliográfica de Maria Paula Dallari Bucci e José Gomes Canotilho, explicitar os requisitos pelos quais uma política pública se enviesa de eficiência e efetividade para, em seguida, se analisar o planejamento governamental do sistema de transporte coletivo em suprir as necessidades das pessoas portadoras de deficiência pela jurisprudência dos Tribunais ora mencionados. Por fim, após o uso metodológico indutivo-comparativo e abordagem hermenêutico-qualitativa, concluir-se-á pela incapacidade dos portadores de necessidades especiais em ter pleno acesso ao ambiente urbano sem a efetivação do direito ao transporte, mas não segundo os parâmetros do senso comum, devendo esse adaptar-se as suas limitações física e mentais, entrelaçando sua independência as dinâmicas da cidade.

**Palavras-chave:** Ambiente urbano, Análise jurisprudencial, Direito fundamental ao transporte, Pessoa portadora de deficiência, Políticas públicas

### Abstract/Resumen/Résumé

After EC nº 90/2015's promulgation, which recognized the right to transport as one of the

---

<sup>1</sup> Mestranda em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável pela Escola Superior Dom Hélder Câmara (ESDHC), bolsista pela FAPEMIG, integrante do Grupo de Pesquisa “Desafios Contemporâneos do Projeto de Direitos Humanos”

<sup>2</sup> Mestranda no programa de Pós-Graduação stricto sensu em Direito Ambiental da Escola Superior Dom Helder. Bolsista da FAPEMIG. Secretária do Grupo de Pesquisa AMET.

social rights guaranteed in art. 6º of Constitution, the present research, using the temporal sampling from 2015 to 2022, engaged in the jurisprudential analysis of two large regional Courts: TJMG and TJRS. From this, it was verified the growing demand for judicialization related to the lack of implementation of this public policy to the most vulnerable citizens, such as people with disabilities, the focus of the work, together with the investigation of the gap of public power towards the accessibility of these individuals at the integrality urban ambience, which would only be fully realized through the exercise of the fundamental right to transportation, since such state of omissions interfere with other constitutional guarantees of this population, generating vicious cycle of marginalization and social exclusion. Thus, through the bibliographical reading of Bucci and Canotilho, this work explains the requirements by which a public policy is biased towards effectiveness and analyze the governmental planning of the public transport system in meet the needs of people with disabilities by the jurisprudence of the Courts mentioned above. Finally, after use the inductive-comparative method and hermeneutic-qualitative approach, will be concluded by the inability of people with special needs to have full access to the urban ambience without the realization of the right to transport, but not according to the sense common's parameters, which must adapt to their physical and mental limitations, intertwining their independence with the dynamics of the city.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Fundamental right to transport, Jurisprudential analysis, People with disabilities, Public policy, Urban ambience

## 1 INTRODUÇÃO

Desde a promulgação da Emenda Constitucional número 90 de 2015, a qual inseriu o direito ao transporte no rol das garantias fundamentais de ordem social na Constituição de 1988 (BRASIL, 2015), foi-se indubitável o questionamento se essa modificação traria uma concreta obrigação da administração pública em efetivar o direito ao transporte ou se a referida questão recairia na famosa dilação constitucional - fenômeno comum ao direito brasileiro no qual há uma crescente falta de aplicação das promessas acolhidas pela Carta Política (SARLET, 2015). Logo, percebe-se um dos fundamentos críticos do legislador: a tentativa mais acirrada de impedir eventuais omissões ou negativas contra esse direito ao ser judicializado do que um palpável imperativo ao poder público para instigá-lo a fazer políticas administrativas que concretizem o transporte. Dessa forma, o que se anda a destrinchar das consequências práticas dessa atuação legislativa é o exaurimento de processos interpostos ao Poder Judiciário.

E tais ocorrências não necessariamente seriam classificadas como benignas, afinal, também existe a possibilidade de que a tradição jurisdicional, aquém da emenda constitucional, perdure, gerando um inchaço de ações demandadas ao judiciário, as quais serão negadas e, conseqüentemente enfraquecerão o direito. Entretanto, o efeito contrário de igual modo perfaz-se numa constante, o qual é baseada numa judicialização que, a partir das instruções constitucionais, levariam a respostas positivas aos autores demandantes. Todavia, tais questões continuam a imperar no âmbito das hipóteses imparciais e supositórias. Nesse viés, será apresentado algum dos grupos direta e indiretamente afetados por essa modificação constitucional, formando um conjunto de principais alcoses responsáveis pela judicialização na tentativa imperativa de efetivar seus direitos.

As questões primordiais a serem percebidas no decorrer da presente pesquisa são: os sujeitos ativos - autores dos litígios contra o Estado e empresas licitadas prestadoras do serviço de transporte urbano e também o rural, os objetos que originaram a maioria dessas ações, os conseqüentes acórdãos proferidos e suas respectivas fundamentações e, por último, a comparação acerca da realidade decisória de dois distintos Tribunais: o Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG) e o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS).

E a partir dessa visualização ontológica, verificou-se os cruciais sujeitos ativos como idosos e pessoas portadoras de algum tipo de deficiência, seja ela mental ou física, junto aos seus respectivos acompanhantes, responsáveis, parentes ou cuidadores. Ademais, o grande objetivo da judicialização é a simples e prática concretização de seus direitos negados pela administração pública, embora auferidos nas legislações municipais, tais como o passe-livre,



frotas adaptadas a necessidades especiais e a própria pretensão de se implantar linha de transporte em bairros periféricos, dada a sua ausência ou longevidade.

Aduzindo maior enfoque aos portadores de deficiência física ou mental, inferiu-se que eles eram os principais litigantes desses processos e não só requeriam o transporte em si, como também o faziam visando a efetivação de outros direitos que lhes eram negados pela dificuldade de acesso aos meios de locomoção. Entre os principais estão o direito à saúde, preterido para tratamentos médicos referente a sua condição, e a educação, no intuito de profissionalizar-se ou conceder aos infantes o direito de frequentarem a escola. Tais, famosos por serem reconhecidos a título de mínimo existencial, ainda podem ser reduzidos a um único bem violado: o direito do livre acesso ao ambiente urbano o qual é convertido na garantia mais expressiva do ir e vir.

Nesse cenário, a escassez do elemento fundamental ao transporte se torna a própria lacuna substancial de outros direitos considerados por tantos como essenciais e, como resultado, a potencialidade da cidadania, no âmbito de um paradigma democrático de Estado, no qual tanto a maioria quanto as minorias devem ter suas necessidades observadas, decai exponencialmente ao gozo da efetiva participação na vida política.

Desse modo, a partir de tais visualizações teórica e práticas, a presente pesquisa pretende, como objetivo inicial, intuir, utilizando-se das análises jurisprudenciais dos Tribunais regionais, se a constitucionalização do direito fundamental ao transporte em 2015 auferiu qualquer tipo de efetivação concreta pela via judicial e seu respectivo nível de impacto. Ademais, a título de objetivos secundários, após a coleta superficial de dados, pretende-se apurar o nível de repercussão dada ao negligenciamento estatal imposto a vida desses grupos sociais vulnerabilizados e como tal questão reverbera na sociedade brasileira como um todo, apesar da amostragem de aspecto local.

E, para atingir esses objetivos, a pesquisa se utiliza de uma análise indutivo-comparativo, visto que se propõe ao levantamento *in loco* das jurisprudências de dois grandes Tribunais para, a partir da verificação das especificidades de cada um, comparar essas decisões, a fim de se alcançar um alicerce macro, aqui aduzido como a situação estrutural e obrigacional do transporte brasileiro alocado por meio da gestão geral da administração pública. Assim, os meios investigativos empregados, conforme a classificação de Severino (2007) e Marconi e Lakatos (2009), foi o bibliográfico-documental, o qual se baseou na primazia do estudo jurisprudencial num aspecto hermenêutico qualitativo que, após alicerce estatístico, interpretou-se os resultados com maior nível de qualitatividade através da leitura de artigos científicos, cujas explicações foram capazes de justificar a realidade dos casos avaliados.

O método designado para o trabalho das análises jurisprudenciais foi: a busca por

possíveis chaves de pesquisa, relacionadas ao tema ‘transporte’, aferindo as que proporcionaram resultados mais recorrentes e, por fim, selecionando-as de forma sistemática para preencher a ferramenta de estudo. Após concluído esse afazer, usou-se as respectivas chaves para pesquisar pelas jurisprudências coletadas, as quais foram incluídas e excluídas conforme o nível de pertinência temática, tendo as seguintes como descobertas: “Direito ao transporte”, “Transporte Coletivo”, “Direito ao transporte coletivo”, “Dever do Estado e direito ao transporte”, “Acessibilidade”, “Move/BRT”, “Táxi”, “Mototáxi”, “Serviço público de Transporte”, “Preço do transporte”, “Bilhete” e “Passe-livre”. Das quais, serão utilizadas para fundamentar o presente trabalho: “Transporte Coletivo”, “Acessibilidade” e “passe-livre”.

Por fim, a partir dessas chaves, foi possível “peneirar” os resultados a serem encontrados na amostragem temporal de janeiro de 2015 a 2022. Os quais, após serem selecionados como pertinentes, tiveram seu inteiro teor examinado, passando por uma nova triagem: classificação e organização do conteúdo em 3 (três) planilhas temáticas, denominadas: “Lacuna do poder público e a questão do transporte irregular”, “O custeio do transporte e o impacto do passe livre” e, por último, “Transporte público como meio de efetivação de outros direitos”.

## **2 DOS REQUISITOS PARA ORGANIZAÇÃO DE UMA POLÍTICA PÚBLICA EFETIVA**

Antes de se iniciar a explicação acerca da indispensabilidade do poder público prover sistema de transporte coletivo que possibilite o efetivo acesso das pessoas portadoras de deficiência ao ambiente urbano – e, com ele, a efetivação de seus direitos fundamentais ‘fim’, num contexto de promoção da dignidade humana, é indispensável tecer notas enunciativas acerca do regime jurídico dos direitos sociais, econômicos e culturais.

Esses que se apresentam em dualística: são direitos meio para a promoção de direitos fundamentais de primeira dimensão – o direito de ir e vir, à exemplo – como também para direitos fundamentais de segunda e terceira dimensão – tal qual o direito à saúde, a educação, o acesso ao ambiente urbano em si mesmo, e, igualmente, são por si só direitos fim, sendo esse o caso do direito fundamental ao transporte que aqui se discute.

Nessa perspectiva, é importante salientar que o regime jurídico dos direitos sociais e, conseqüentemente, os difusos, é distinto do que se está acostumado a conceber na perspectiva dos direitos civis e políticos, os quais, de uma forma genérica, são aptos a atuarem na realidade

fática de maneira quase que imediata, sem a necessidade de serem intermediados por questões organizacionais mais complexas (SARLET, 2015).

Nesse viés, utilizando-se das interpretações constitucionais teóricas remetidas por José Gomes Canotilho (2003), tem-se uma definição correlata ao regime jurídico dos direitos sociais que os interliga ao próprio paradigma do Estado Social. Portanto, caracterizando-os pela sua dimensão intervencionista, o qual possui uma atuação “paternalista” perante aqueles indivíduos que tutela, isto é, toma-se para si certas obrigações, deveres e diretrizes que poderiam ser propostas pela iniciativa individual cidadã a fim de promover melhoras nas condições da dignidade coletiva, a qual é legitimada pela qualidade dos serviços em que se propõe fornecer ou fiscalizar. Logo, o papel primordial do poder público nesse tipo paradigmático de Estado é garantir condições mínimas de existência digna a partir da possibilidade de planejamento jurídico inato ao direito, sendo a ele relacionado a questão da gradatividade de implementação da medida, o equilíbrio econômico-financeiro para se concluir os objetivos traçados e, por fim, a definição de como se concretizará tais idealizações por meio de políticas públicas.

Nesse panorama, apesar do referido autor elencar a existência de outras teorizações acerca da identificação de um regime jurídico diferenciado dos direitos fundamentais sociais, esse afirma que o prospecto mais adotado, e por ele defendido, é de que os direitos sociais possuem caráter subjetivo *prima facie*. Ou seja, são permeados também por duas ponderações essenciais para que se defina a possibilidade prática de sua materialização, sendo elas: a proporcionalidade (a avaliação contundente das necessidades concretas da realidade prática acerca daquele direito e a possibilidade fático-financeira e organizacional para que se tenha a oportunidade de concretizá-lo) e a demanda legislativo-jurídica para coordenar a sua atuação executiva (CANOTILHO, 2003).

Em suma, a aplicação de uma teoria que estaria capacitada a equilibrar a efetivação de direitos sociais, o qual, pelo próprio aspecto de fundamentalidade, seria indispensável a construção de um mínimo existencial, e as dificuldade práticas, econômicas e jurídicas de sua implementação (CANOTILHO, 2003).

Dessa forma, os direitos sociais, ao contrário da construção jurídica dada aos direitos individuais, não possuem um aspecto de imediatismo na sua implantação concreta, entretanto, apresentam o ideário de que, apesar de sua essencialidade, necessitam de atuações fático-concretas recorrentes no mundo exterior para que esteja à disposição da população. Ou seja, o direito social ao transporte, por exemplo, não se encontra à disposição de todos pelo simples fato de ter sido positivado, legislativamente, no *caput* do art. 6º da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), sendo demandado, para sua real eficácia, primeiramente, diretrizes e

princípios de planejamento - as próprias digressões organizacionais dadas por legislações infraconstitucionais e normativas regulamentadoras - que orientam a eficácia acerca da real atuação do poder público nessa temática, como também a própria execução eficiente de tudo aquilo que foi planejado dentro das limitações econômico-financeiras impostas dentro da realidade de cada Estado. Por isso, entende-se que os direitos sociais possuem caráter subjetivo *prima facie*, porque, a despeito da eficácia jurídica que todas as normas constitucionais apresentam inatas a sua promulgação, sua eficácia fática só será posta em prática dentro destes limites fático-governamentais (CANOTILHO, 2003).

A partir dessa necessidade de atuação para a real implementação qualificada de direitos fundamentais sociais, os quais desencadeiam numa cíclica consequencial a concretização efetiva de direitos difusos, notadamente, aqui em foco, o de pleno acesso ao ambiente urbano, é que o elemento indispensável a consagração de uma política pública eficaz é a nominada, por Maria Paula Dallari Bucci (2006), intercomunicação efetiva entre os poderes. Na concepção teórica da autora, para se evitar que um direito fundamental social se torne mera promessa constitucional ineficaz, a qual diminuiria a confiança latente que a população deposita na capacidade democrática do Estado, que o legitima em suas atuações públicas, é indispensável a introjeção de uma comunicação eficaz entre os poderes que, para ela, se apresentam como legislativo, governo (o direcionador das “*politics*”) e a administração pública (estrutura burocrática, tida como a “*policy*”) (BRUCCI, 2006).

Esses seriam os três grandes pilares institucionais que assentariam a máquina pública e pela qual as políticas públicas atuariam. Nesse viés, introduzindo os mecanismos de funcionalização institucional utilizado na propositura e atuação da política pública, a qual é aqui definida como “conjunto de ações e decisões do governo, voltadas para a solução (ou não) de problemas da sociedade” (AMARAL, 2008, p. 5), que passa a se manifestar como ação ordenada com vias a eficiente prestação de serviços à coletividade pela qual, antes, necessitaria de nascer, no berço das problemáticas sociais, como “*politic*”. Isto é, a partir da percepção de uma demanda sociocultural, se criaria uma força motriz no poder legislativo para que se normatize certos princípios, as quais capacitarão a resolução dessas demandas (BUCCI, 2006).

Assim, a partir da inserção normativa deste elemento, quase que essencialmente político, seria discriminado aquilo que o direito constitucional contemporâneo denomina como o ‘mínimo existencial’ ou os direitos que culturalmente se acham basilares para a promoção da dignidade humana. Daí se justifica, por exemplo, o poder constituinte derivado ter acolhido como direito constitucional fundamental: o direito ao transporte (art. 6º) e, o poder constituinte

originário, o direito ao ambiente sadio (art. 225) – seja qualquer deles, inclusive o urbano (BRASIL, 1988).

Após a introjeção dessa “*politic*” ao ordenamento jurídico, torna-se possível, para a correta e eficiente promoção de qualquer política pública, a promulgação legislativa de princípios, objetivos, medidas e metas acerca daquela temática para que, assim, se crie um caminho abstrato-ideológico, obviamente baseado nas diretrizes democráticas já preconizadas pela “lei maior”, que oriente execuções práticas ordenadas, as quais viriam a atuar num planejamento mais detalhado em legislações infraconstitucionais (BUCCI, 2006).

É neste momento que, para Maria Paula Dallari Bucci (2006), se encerraria as atribuições do poder legislativo quanto ao aspecto de organização e planejamento da política pública per se, sendo a próxima etapa relegada ao planejamento normativo próprio do poder executivo. Dessa maneira se materializa a produção ordenada de regulamentações detalhadas acerca da resolução das problemáticas que seriam embasadas nas legislações infraconstitucionais produzidas pelo poder legiferante e que, por sua vez, estariam baseadas na principiologia constitucional.

Assim, após os desencadeamentos destas produções regulamentadoras, caberia a administração pública, na sua clássica forma de “*policy*”, executar de maneira esmerada as dimensões orientadoras das normativas, promovendo a implementação eficiente da política pública e do direito social a que se pretende materializar (BUCCI, 2006).

Nesse panorama, a partir da correta promoção intercomunicativa entre estes três elementos institucionais seria possível a implementação de uma política pública organizada, ordenada e efetiva no meio social. Entretanto, levando-se em consideração a necessidade econômico-financeira existente nos Estados, incumbe como dever-obrigação, além de planejar a atuação da política, despender de maneira racional e eficiente os recursos públicos de que dispõem para concretizarem todo o seu planejamento. Desse modo, para a autora em destaque, caberia ao poder legislativo incluir nas diretrizes orçamentárias anuais tais investimentos e, ao poder executivo, implementar, dentro do orçamento estipulado, atuações eficientes à referida política pública (BUCCI, 2006).

Assim, levando em consideração todo o embasamento teórico proposto por Maria Paula Dallari Bucci (2006), é importante ressaltar que, dentro da perspectiva ofertada pela temática da pesquisa, num efeito dominó, caso falte ou seja mal executado e planejado um dos pontos enunciados para a boa concretização de um direito social ou difuso através da política pública, esta não obterá, por óbvio, um funcionamento satisfatório ou eficiente dentro das expectativas demandadas pela “*politic*”.

Nesse viés, encontra-se o cerne da problemática central da pesquisa: o ambiente urbano não é acessado pela mera e indiscriminada disponibilidade de locomoção per si. Para que haja a interconexão do cidadão à cidade, de forma integral, indispensável que lhe seja concedido, não só o respeito ao seu direito de ir e vir, mas condições reais para que o faça de modo efetivo. Nesse âmbito é que se compreende a preciosidade do direito fundamental ao transporte: conceder acesso da pessoa com deficiência a cidade, proporcionando-lhe a capacidade de se deslocar com facilidade, autonomia e rapidez na dinâmica de seus afazeres diários, também lhe confere meio para efetivar outros direitos de caráter social, tais quais saúde e educação.

### **3 O DIREITO AO TRANSPORTE COMO MEIO DE ACESSO AO ESPAÇO URBANO**

#### **3.1 Sujeitos Ativos e Acessibilidade no Transporte**

Em primeiro lugar, antes de iniciar a aferição jurisprudencial concernente à pesquisa, é de importância fundamental perceber, num nível macro nacional, o que seria definido como pessoa portadora de deficiência e com restrição de mobilidade, tal como a responsabilidade de demonstrar quantitativamente o número destes sujeitos ativos, juntamente com a correlação de existência referente a sua respectiva classe social. Ademais, deve-se ressaltar, em conjunto, quais as realidades fáticas vividas pela maioria desses indivíduos num aspecto generalizado ao qual poderiam, abstratamente, demandar provocações ao Judiciário Regional.

Conforme o relatório mundial sobre a deficiência emitida pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em meados de 2011, os sujeitos ativos do presente trabalho seriam aqueles associados tanto ao meio de contextualização externo quanto ao interno, o qual geraria incapacidades relativas:

A incapacidade é um termo abrangente para deficiências, limitações para realizar, e restrições para participar de certas atividades, que engloba os aspectos negativos da interação entre um indivíduo (com um problema de saúde) e com os fatores contextuais daquele indivíduo (fatores ambientais e pessoais) (OMS, 2011, p. 4).

Neste prospecto, a OMS conceitua a deficiência como uma definição em constante evolução dada às diversas características sociais que a contemplam e as atividades ordinariamente desenvolvidas em cada âmbito histórico. Ou seja, são as barreiras comportamentais e ambientais de uma determinada época e específica localidade que

determinam o nível de sua deficiência, a qual impede sua participação plena e eficaz na sociedade de forma igualitária (OMS, 2011, p. 4-5).

Assim, num contexto de contemporaneidade de direitos fundamentais sociais caberia ao estado minimizar ao máximo os impactos que essas limitações impulsionam na vida desses indivíduos, principalmente no que se refere a aspectos de cidadania (SARLET, 2015).

Desse modo, o Estado brasileiro, utilizando-se da constante, procura na efetivação de direitos constitucionais, impor, em 2004, seu próprio conceito quanto ao que se auferiria como deficiência e restrição de mobilidade. Conceito abordado pelo Decreto Federal nº 5.296, ao qual terá seu art. 8º aqui sintetizado:

Pessoas com deficiência são aquelas que possuem limitações ou incapacidades para o desempenho de atividades e se enquadram nas seguintes categorias: deficiência física, mental, sensorial, orgânica e múltipla. Enquanto pessoas com restrição de mobilidade seriam aquelas que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução da efetiva flexibilidade, coordenação motora e percepção (BRASIL, 2004).

Nessa definição não só aqueles portadores de grave enfermidade seriam atendidos prioritariamente em diversos âmbitos da vida cotidiana, mas também aqueles considerados fisicamente fragilizados pela sociedade, seja de forma temporária ou permanente, à exemplo as pessoas idosas, as gestantes, lactantes, convalescentes cirúrgicas, pessoas acompanhadas por crianças de colo, obesas, dentre outras.

Entretanto, mesmo com o importante resalte normativo a elas, essas já possuem uma capacidade de mobilidade urbana superior aos sujeitos ativos, os quais se delimitaram nas jurisprudências, sendo esses os próprios indivíduos com deficiência. Afinal, os mesmos carecem não só de assentos prioritários ou isenção tarifária, se em situação de hipossuficiência, como também carecem de um transporte adaptado às suas necessidades especiais.

Nesse viés, utilizar-se-á dos dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o qual faz uma ampla classificação do nível de deficiência encontrado em território nacional, esse que será de inerente importância a presente pesquisa.

Segundo esse órgão governamental, a última PNDA contínua atestou que 18,6 milhões de pessoas, na faixa etária de 2 anos ou mais, possuem algum tipo de deficiência no Brasil, o que corresponderia a 8,9% da população com essa idade. Desse número, o IBGE investiga que as principais dificuldades apuradas foram: andar ou subir degraus (deficiência física) – 3,4%, seguido por enxergar mesmo que fazendo uso de óculos ou lentes de contato (deficiência visual) – 3,1%, de aprendizagem, lembrar-se das coisas ou ainda em se concentrar (deficiência

intelectual) – 2,6%, e, por fim, para ouvir, mesmo que com o uso de aparelho auditivo (deficiência auditiva) – 1,2%. Ademais, deve-se pontuar que 5,5% apresentavam deficiência em apenas uma de suas funções, já 3,4% conviviam com ela em duas ou mais (GOMES, 2023).

Ainda, indispensável apontar que, coincidência ou não, a maioria das pessoas portadoras de alguma deficiência eram também minoria nos dados referentes ao acesso a educação básica ou na perspectiva de renda, sendo que a taxa de escolarização foi menor em todas as faixas etárias se comparado com as pessoas que não apresentavam qualquer deficiência. A faixa etária a que essa realidade mais se escancara é a entre 18 e 24 anos, em que o comparativo é de 24,3% em face de 31,8%. Em suma, pessoas portadoras de deficiência possuem menor acesso ao nível superior que pessoas sem deficiência (GOMES, 2023).

O mesmo ocorre no âmbito da renda, visto que apenas 5,1 milhões de pessoas portadoras de alguma deficiência possuem algum tipo de ocupação formal, contra 12 milhões que estão fora dessa força de trabalho. Em contrapartida, a taxa de participação na força de trabalho do Brasil de pessoas sem deficiência, em 2022, foi de 66,4%. Isso significa que apenas uma em cada quatro pessoas com deficiência estão ocupadas (GOMES, 2023).

Tal panorama, a despeito da hipótese de assim o ser por aspectos ligados a discriminação, demonstra, indubitavelmente, uma responsabilidade governamental que ainda não fora sanada através das políticas públicas. Isso, em todas as suas instâncias federativas, porque, conforme pontua Ingo Wolfgang Sarlet (2015), é dever do Estado intercomunicar seu aparato governamental para minimizar os obstáculos desse público a executar suas tarefas mais cotidianas.

Nessa medida, o IBGE também traz respostas quanto ao assunto, afinal, sendo o transporte de competência majoritária dos municípios os quais se inserem, devem eles proverem uma integração cidadã adequada a esse grupo. No entanto, tal imperativo não se demonstra conforme dados da Munic 2017, o qual declara que dos 1.679 municípios que dispunham do serviço de transporte coletivo, apenas 11,7% deles estava com a frota totalmente adaptada para a acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, enquanto 48,8% possuía frota apenas parcialmente adaptada (Ministério da Saúde, 2019).

Assim, levando em consideração o baixo número de municípios que possuem o transporte adaptado pelo poder público, também é de importância fática perceber não só o seu nível de adequação às necessidades das pessoas com deficiência, porém outros fatores de infraestrutura que influem na mobilidade urbana, tais como os aspectos relacionados à segurança e a autonomia, os quais são de âmbito interno do próprio serviço, como também referentes ao externo – facilidade de se alcançar fisicamente os destinos desejados na cidade



(ARRUDA, GUERRA, LIMA, 2006).

Isto é, quais seriam as distâncias percorridas pelo transporte coletivo? Ele alcança todos os pontos, inclusive periféricos, do meio urbano? O serviço está adequado ao custo e ao tempo percorrido? Há mobilidade em todos os pontos? Como estariam as ruas? Um portador de necessidades especiais estaria habilitado a andar tranquilamente por elas e chegar ao transporte sozinho?

Tais questões são todas de admirável notabilidade, afinal, após se perceber quem são os sujeitos ativos da judicialização do direito ao transporte, além de auferir a adaptabilidade deficiente dos meios locomoção fornecidos pelo poder público em âmbito municipal, deve-se, juntamente a isso, compreender os demais obstáculos que tornam o deslocamento desafiador, essencialmente em áreas periféricas, onde se localizam os principais usuários dos coletivos.

Assim, a inferência do prospecto está no fato das periferias urbanas obterem, em suma, baixa acessibilidade na locomoção do domicílio do indivíduo ao ponto de ônibus, dentro da própria condução (levando em consideração os horários de “pico”) ou na mobilidade, mais uma vez, do ponto de ônibus ao destino de viagem (ARRUDA, GUERRA, LIMA, 2006).

E, não bastando a realidade da falta de adaptação do próprio transporte, o indivíduo com deficiência ainda encontra obstáculos nas vias urbanas entre os locais em que pegariam os coletivos, por exemplo, calçadas não planejadas que dificultam a passagem de cadeirantes, relegando aos indivíduos desse grupo os perigos da rua (onde passam veículos automotores), pontos de ônibus absurdamente longe das casas dos sujeitos ativos, quando os têm (casos jurisprudenciais que o mais próximo se localizava a oito quilômetros de distância), entre outras situações (ARRUDA, GUERRA, LIMA, 2006).

Ante a todo o exposto, impõe-se claro não apenas a falta de ações ativas do poder público para a resolução dessa problemática e conseqüente integração cidadã dessas pessoas, como também a ausência de fiscalização do Estado. Omissão essa que figura a temática deste trabalho: o transporte coletivo como meio de acesso ao ambiente urbano. Ora, a ausência de transporte, não só interfere na acessibilidade locomotora, prescrita na Constituição de 1988, do ir e vir, porém, na integração social, no direito ao lazer, à dignidade humana (privando-lhe dos meios de chegar ao destino empregatício), a saúde e a garantia da autonomia e independência. Afinal, se um cidadão é impedido de trabalhar ou de se profissionalizar pela ausência dos meios de locomoção, o mesmo não obterá os custos necessários para manter-se num mínimo existencial, fazendo com que o direito social ao transporte também efetive seus direitos individuais (FINGER, 2003).

Dessa forma, há o nascedouro de um ciclo vicioso, necessita-se de transporte para se

ter educação e trabalho, para assim, possibilitar o arrendamento dos valores inerentes ao uso do próprio, interferindo diretamente no passe-livre, o qual seria diminuído por essa integração cidadã. Nesse viés, ao fim, percebe-se que todas as omissões estatais geram prejuízos sociais na interação entre essas pessoas e o ambiente, agregando-os, ao final, ao conceito de minorias fragilizadas – “qualidades inerentes, como sendo a razão e também a racionalização de um tratamento desigual a partir dos efeitos de processos políticos e sociais, no qual o senso de identificação surge com a redução do indivíduo a uma categoria que é objeto de discriminação” (ABREU et al., 2013, p. 74). Nesse caso, sendo a deficiência, estereotipada na incapacidade de autonomia e independência, o elemento discriminatório.

### **3.2 Análise Jurisprudencial da Realidade Fática**

Num primeiro vislumbre, concernente ao entendimento do Juiz Richard Posner (2011), em sua obra “How Judges Think”, a partir de uma teoria sociológica do comportamento do juiz, os magistrados, segundo ele, decidiriam conforme suas preferências políticas pessoais projetadas sobre os casos julgados. Isto é, leva-se apenas em consideração a estrutura originária da qual o indivíduo faz parte e as suas credences ao longo da vida.

Em consonância com a descrição do módulo anterior, se esse funcionário público jamais obteve experiências correlatas a realidade de ser ou conviver junto a uma pessoa com deficiência, aí compreendidas suas dificuldades financeiras e sociais, dificilmente perceberia referida perspectiva contemporânea a que se deve prover, antes de tudo, condições para que esse grupo minoritário conquiste a independência e a autonomia, incorrendo no erro da estereotipação.

Consequentemente, tais âmbitos de marginalização hostil perpetuados sobre as pessoas com deficiência, facilmente, transferem-se da facticidade do meio para a rigidez interna do direito aplicado nos Tribunais, fazendo com que haja, inclusive, a desconsideração de certas modalidades infraconstitucionais numa flexibilização contínua dos problemas auferidos por essa população.

Não há de se falar em empoderamento da independência autônoma de pessoas portadoras de deficiência periféricas, se os sujeitos precursores das decisões incorrem na estereotipação social, visto que não as integram. E, dessa forma, apenas levam a cabo situações flagrantemente impotentes e, mesmo assim, as relativizando quanto à hipossuficiência. Fatos esses que serão percebidos a seguir, a partir da exemplificação do relatado por jurisprudências tanto do TJMG quanto do TJRS, respectivamente:

EMENTA: AGRAVO DE INSTRUMENTO - MEDIDA URGENTE - ACESSIBILIDADE DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA - TRANSPORTE COLETIVO TERRESTRE - ASTREINTE - REDUÇÃO. - Mantém-se a decisão que concedeu medida urgente para determinar que os ônibus utilizados na prestação do serviço de transporte coletivo ofereçam plataformas elevatórias veiculares adequadas. Hipótese em que o boletim de ocorrência é admitido como meio de prova suficiente para evidenciar a probabilidade do direito da autora, parte hipossuficiente da relação. - A multa cominatória deve ser fixada dentro de critérios de razoabilidade e proporcionalidade. Hipótese em que o valor estabelecido mostra-se excessivo e a sua redução não prejudica o caráter coercitivo da multa.

A tutela provisória de urgência foi deferida "para determinar à empresa ré que proceda a regularização das plataformas elevatórias veiculares nos ônibus que realizam o trajeto Vila Samarco - Mariana, adequando-as à sua devida utilização, no prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de multa diária no valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais) limitados à R\$ 90.000,00 (noventa mil reais)" (fl. 62v-TJ).

(...)

Como a finalidade da multa é coagir a requerida ao cumprimento da decisão agravada, e não punir eventual descumprimento, é certo que o valor estabelecido mostra-se exorbitante. O valor de R\$1.000,00 (mil reais) por dia de descumprimento, limitada a R\$30.000,00 (trinta mil reais), mostra-se mais adequado e razoável, cumprindo a finalidade de coação ao cumprimento da ordem judicial, **sem importar em enriquecimento sem causa da demandante/agravada.**

(TJMG - Agravo de Instrumento-Cv 1.0400.17.003910-3/001, Relator(a): Des.(a) Tiago Pinto, 15ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 21/06/2018, publicação da súmula em 29/06/2018, grifo nosso).

Com a obtenção de uma tutela provisória de urgência parcialmente provida por parte da empresa de transporte “Transcotta Agência de Viagens LTDA”, o Tribunal de Justiça de Minas Gerais alegou o “enriquecimento sem causa da autora” em razão da condenação da ré ao pagamento de multas cominatórias de alta valoração em caso de descumprimento da liminar, sob a justificativa de que, por força do art. 537 do Código de Processo Civil, a fixação de astreintes, indubitavelmente, devem ser compatíveis e suficientes para o cumprimento da obrigação que lhe fora deferida (BRASIL, 2018).

Ora, apesar da agravada, inicialmente, ter obtido êxito em sua pretensão jurisdicional, qual seja o deferimento na regularização das plataformas veiculares das frotas Vila Samarco – Mariana, em que se estipulou prazo de 30 dias para que a respectiva obrigação de fazer fosse adimplida, o Egrégio Tribunal, em sede de Agravo de Instrumento, desconsiderou a urgência e a severidade da irregularidade para diminuir sobremaneira a fixação dos astreintes de R\$ 3.000,00 (três mil reais) diários para R\$ 1.000,00 (mil reais), limitados de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) para R\$ 90.000,00 (noventa mil reais). Ainda que tenha sido comprovado que a agravada se utilizava de referida linha de transporte diariamente, o que, caso a empresa seguisse à risca os 30 (trinta) dias estipulados, causaria um prejuízo de locomoção inominável à parte

autora (BRASIL, 2018).

Ademais, há de salientar que o interior teor do acórdão deixou claro que os noventa mil da multa cominatória seriam desproporcionais, consistindo num verdadeiro “enriquecimento sem causa da autora”. Raciocínio dicotômico à dignidade humana da própria agravada, vez que a dificuldade de locomoção ocasionada pela irregularidade de uma empresa de transporte – que possui capital social integralizado ao importe de R\$ 808.000,00 (oitocentos e oito mil reais) – é mais que compatível com a limitação da multa no valor inicialmente estipulado, bem como ao considerar o caráter de urgência a que a medida se reveste (BRASIL, 2018).

Assim, resta escancarado em referido julgado a “relativização” do Tribunal para com a acessibilidade da agravada – deficiente física com imobilidade nos membros inferiores – que, além de ter seu direito fundamental ao transporte injustificadamente postergado, sofrera com a taxaço de que as medidas para o cumprimento de sua legítima pretensão são “desproporcionais” e culminariam num “enriquecimento sem causa” de sua parte.

Tal perspectiva proposta pelo TJMG não se difere, no entanto, do panorama encontrado nas decisões proferidas pelo TJRS, principalmente, em relação a demandas concernentes a portadores de doenças mentais:

EMBARGOS INFRINGENTES. DIREITO PÚBLICO NÃO ESPECIFICADO. DIREITO ADMINISTRATIVO. CONCESSÃO DE GRATUIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL. AUSÊNCIA DE PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS. EMBARGOS INFRINGENTES ACOLHIDOS. (...). Mérito. **Tendo em vista que a doença que acomete o autor, qual seja, transtorno esquizofrênico, possui diversos graus, acarretando consequências distintas na vida do enfermo, faz-se necessária prova da sua deficiência mental.** Inteligência dos arts. 8º e 9º da Lei Municipal de Bagé nº 4.523/07 e do art. 5º do Decreto 5.296/04. Ônus do qual não se desincumbiu o embargado, nos termos do art. 333, I, do CPC.

Hipótese em que há **prova da miserabilidade da parte autora**, a qual é representada pela Defensoria Pública, **e da necessidade do deslocamento para fins de comparecimento regular às oficinas terapêuticas, que se não realizadas, implicarão no agravamento da enfermidade.**

(...)

As provas apresentadas nos autos são unânimes no sentido de que o apelante possui esquizofrenia, sendo possível conhecer um pouco mais do caso clínico do autor lendo o laudo emitido pelos profissionais da medicina que integram a Junta de Inspeção Municipal, da Secretaria Municipal de Transporte e Circulação do Município de Bagé (fl. 134), explicando nos itens “avaliação neurológica” e “avaliação psíquica” que o **paciente está em situação de “normalidade”, além de “lúcido, coerente, orientado, realiza atividades mentais (faz contas, conta fatos)”, porém não explicita se o autor possui deficiência mental ou sensorial** para fazer *juiz* ao benefício criado pela Lei Municipal n.º 4.523/2007.

(TJRS – Embargos Infringentes nº 0167674-71.2015.8.21.7000 – Relator (a): Des. Newton Luís Medeiros Fabrício, 1º Grupo Cível, julgamento em 12/06/2015, grifo nosso).

A pretensão do autor, pessoa de baixa renda acometida por transtorno esquizofrênico, é o de ser contemplado pelo benefício da gratuidade do transporte coletivo, visto que o utilizava para seu regular comparecimento às oficinas terapêuticas, traduzindo-se no tratamento de sua doença. O caso, inicialmente, deferido pelo juízo de 1º grau da Comarca de Bagé, foi negado pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, sob a alegação de que a Lei Municipal nº 4.523/07 apenas conferia esse benefício aos portadores de deficiência mental e sensorial e que a esquizofrenia, ainda que comprovada por laudo da Junta de Inspeção Municipal, por si só não era motivo consistente o bastante para atestar referida deficiência, porque o autor encontrava-se em situação de lucidez, apesar de restar demonstrado que o motivo de seu pleito era justamente a necessidade do passe-livre para tratar-se. Em suma, o direito fundamental à saúde do autor lhe fora negado em razão do direito ao transporte não ter lhe sido conferido pela tutela jurisdicional.

Nesse panorama, vislumbrou-se o acórdão de dois distintos Tribunais Regionais, o segundo com uma situação considerada menos grave, autor portador de deficiência mental sob tratamento médico, o qual obteve seu direito de acesso ao transporte negado, levando em consideração sua hipossuficiência econômica e, conseqüentemente, o tratamento que o mantinha lúcido interrompido, ironicamente, em via desse seu mesmo estado de sanidade. E o primeiro, auferindo uma circunstância mais favorável por parte da autora, porém que fora relativizada em sede de tutela provisória de urgência. Esta que fora requisitada para que desde já lhe fosse possível o acesso irrestrito ao coletivo municipal, rendendo-lhe a acusação de “enriquecer-se sem causa” pela suposta desproporcionalidade da medida, a qual, quando reduzida, conduziu a interpretação de que os prejuízos a acessibilidade locomotora e cotidiana da autora não eram suficientemente graves e urgentes para ensejar multa cominatória que obrigasse a empresa a regularização mais que imediata de sua frota.

Desse modo, é indubitável a coexistência verossímil de acórdãos semelhantes proferidas tanto pelo TJRS quanto pelo TJMG, ambos utilizando-se de um aspecto empírico imerso na conjuntura cultural da sociedade do que seria digno de se classificar como deficiência, quais seriam os critérios e limitações dos benefícios que seriam concedidos a esses sujeitos, os quais, muitas vezes, se dissociam de processos empáticos em relação as suas dificuldades cotidianas. Estereotipação essa que culmina nas falsas concepções de que o portador de deficiência ou apresenta uma super independência igualitária aos não portadores ou são incapazes de obterem autonomia suficiente para ocupar os espaços públicos do ambiente urbano, o que é traduzido pela dificuldade desses indivíduos garantirem a própria locomoção e, conseqüentemente, a uma infinidade de outros direitos sociais.

Afinal, conforme observado, tais dilemas do ideário popular são reiterados em ambos os julgados, porque impõem um valor cultural discriminatório a uma minoria, a partir de sua sobrevivência em âmbito nacional que engloba tanto a região sudeste como a sulista.

Dessa forma, o direito constitucional e fundamental ao transporte ainda não foi conquistado com plenitude, muito menos a partir de uma interpretação de que seu reconhecimento de mínimo existencial parte da condição de direito fundamental implícito, precursor de outros expressos. Ou seja, conforme conclusões bem acertadas de Ingo Wolfgang Sarlet (2015), a possibilidade de judicialização da garantia social do transporte obteve fluxo contrário ao esperado, a efetivação reiterou seu caminho deficiente, fragilizando o direito, o qual transformou-se em mais uma das promessas constitucionais vazias.

Todavia, tal caminho declinatório que marca o próprio direito não é de toda culpa de respostas jurisprudenciais negativas. Pelo contrário, o cerne de uma completa e irrestrita judicialização sempre provém de falhas fiscalizatórias quanto à eficácia de suas próprias responsabilidades administrativas (BARROSO, 2012).

O Poder Executivo incorre em falhas sempre que a procura do Judiciário mostra-se caótica, e a única forma de contrabalancear a realidade fática seria imperar licitações com disposições de fiscalidade firmes, as quais imporiam a responsabilidade no incremento de frotas adaptadas e serviços especiais de transporte operados por vans e destinado ao atendimento exclusivo de pessoas com deficiência física severa e com alto grau de comprometimento da mobilidade. Além disso, é imperativa ações em conjunto ao legislativo, o qual expandiria a esfera legiferante do município com planejamentos práticos e orçamentários que, a longo prazo, efetivariam tais estruturas no transporte.

Como bem pontuado pelos Bonizzatos (2016), o direito fundamental ao transporte não só gera, quando pela falta de acesso, um elemento excludente marginalizador que dificulta a efetivação cidadã de direitos aos sujeitos ativos aqui amostrados, porém, também condena, apesar que de forma menos abrupta, a população periférica ou interiorana ao total isolamento político das ações estatais, gerando daí uma escassez isonômica. Tais acepções lê-se em “A emenda constitucional número 90 e possíveis desdobramentos sobre o direito social ao transporte em ambientes artificiais brasileiros”:

Os transportes são órgãos vitais dentro de qualquer estrutura urbana e seu bom ou mau funcionamento interfere implacavelmente na qualidade de vida de uma cidade. Um adequado planejamento urbano, que contemple de forma consentânea a estrutura de transportes, será alicerce fundamental para a promoção de um equilibrado desenvolvimento urbano e do bem-estar social, bases sobre as quais se devem valer o legislador, intérpretes e aplicadores do Direito, assim como a sociedade civil em

sentido amplo, para exercerem suas funções públicas e/ou privadas mais precisas e praticarem seus atos cotidianos mais rotineiros (BONIZZATO; BONIZZATO, 2016, p. 345).

Ao fim, denota-se que o direito fundamental ao transporte, apesar de, na presente pesquisa, ter sido trabalhado com foco maior em um grupo socialmente vulnerabilizado, as pessoas com deficiência física e mental, configura-se como patrimônio de garantias humanas a todos os cidadãos e, dessa forma, sua ausência ou limitação afeta negativamente o cotidiano e a concretização de outros direitos sociais pela população. Situação essa que é geradora de significativos prejuízos sociológicos no alcance fático do mínimo existencial. Assim, tal como fora apresentado nas propostas de reparação governamental pela falta qualitativa de políticas públicas associadas a esse direito, é imperativa a sua execução realística por todos os poderes estatais, evitando, neste prospecto, a titulação da emenda constitucional número 90 de 2015 como mais uma das promessas vazias da Carta Magna, visto que tais populares estereótipos também se mostram perigosos ao fomento de inseguranças jurídicas.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Neste prospecto macroscópico, ressaltando a existência, conforme dados do IBGE, de 18,6 milhões de brasileiros como pessoas portadoras de algum tipo de deficiência física ou mental, deve-se contrapor a esse fato a falta do direito de acessibilidade desses indivíduos, tanto no aspecto constitucional do ir e vir quanto na própria possibilidade de acessar o transporte, e por conseguinte ao ambiente urbano em sua totalidade. Afinal, tem-se apenas 11,7% das cidades com transporte coletivo totalmente adaptado às necessidades especiais da pessoa com deficiência. Desse modo, percebeu-se, através das reiteradas discussões, que tal questão gera dificuldades à concretização de outros direitos fundamentais, os quais seriam alcançados pela simples efetivação do direito social implícito ao transporte.

Assim, essa omissão estatal tem, como principal consequência, o forjar desse grupo socialmente marginalizado como minorias, ou seja, o reconhecimento da identidade individual diminuído pelas características que o faz inserido nessa dimensão sociocultural, a qual, por senso comum, não empodera essas pessoas, por acreditar em uma suposta incapacidade delas para com as atividades econômicas e cotidianas. E, nesse caso, tais acepções possuem, como diversas outras temáticas, reverberação na rigidez interna do direito aplicado pelos Tribunais.

Entretanto, como bem interpretado por Luís Roberto Barroso, tal crescente rol de

jurisprudências negando o novo direito constitucional, não escancara a falha única e exclusiva de responsabilidade do Poder Judiciário. Afinal, apesar desses atos enfraquecerem o novo instituto, eles detêm essa possibilidade em via de ausências administrativas já costumeiramente estáticas relacionadas a omissão na interposição de ações efetivas para a resolução do problema, juntamente com o Poder Legislativo, o qual se omite na descrição pormenorizada de diretrizes orçamentárias que possibilitariam essas concretizações práticas, retomando o exercício da cidadania a esses cidadãos ao possibilitar o gozo de seus direitos fundamentais a tempos negligenciados, o que geraria sua inserção efetiva no movimento de democratização do século XXI.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, N. (Org.). **Políticas Públicas: conceitos e práticas**. Belo Horizonte: Sebrae, 2008, v. 7, p. 48 – Série Políticas Públicas.

ARRUDA, Flávio Nunes; GUERRA, Karla Karan; LIMA, Viviane Fernandes. **A temática da acessibilidade às pessoas com deficiência no sistema de transporte público urbano de Fortaleza**. Fortaleza, 2006.

BARROSO, Luís Roberto. **Judicialização, ativismo judicial e legitimidade democrática**. Rio de Janeiro, 2012.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto 5.296, de 2 de dezembro de 2004**. Brasília, 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm)> Acesso em: julho de 2023.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015**. Brasília, DF: Senado Federal, 2015. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm)>. Acesso em: julho de 2023.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais – TJMG. Agravo de Instrumento nº 1043073-75.2017.8.13.0000 – de Mariana. Agravante: TRANSCOTTA AGENCIA VIAGENS LTDA. Agravada: Aline Castro Queiroz. Relator: Des. Tiago Pinto. Belo Horizonte, 29 de junho de 2018. Disponível em: <<https://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaNumeroCNJEspelhoAcordao.do?numeroRegistro=1&totalLinhas=1&linhasPorPagina=10&numeroUnico=1043073-75.2017.8.13.0000&pesquisaNumeroCNJ=Pesquisar>>. Acesso em: Agosto de 2023.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul – TJRS. Embargos Infringentes nº 0167674-71.2015.8.21.7000 – de Bagé. Agravante: STADTBUS TRANSPORTES LTDA. Agravado: João Vilmar Caneda Diforena. Interessado: EMPRESA ANVERSA & CIA LTDA. Relator (a): Des. Newton Luís Medeiros Fabrício. Porto Alegre, 12 de junho de 2015. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/novo/buscas->



solr/?aba=consulta\_processual>. Acesso em: Agosto de 2023.

BONIZZATO, Luigi; BONIZZATO, Alice Ribas Dias. A Emenda Constitucional nº 90 e possíveis desdobramentos sobre o direito social ao transporte em ambientes artificiais brasileiros. **Revista Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v. 13, n. 27, p. 341-369, set./dez. 2016. Disponível em:

<<http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/911/528>>. Acesso em: julho de 2023.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **O Conceito de Políticas Públicas em Direito**. In: BUCCI, Maria Paula Dallari (Org.). *Políticas Públicas: reflexões sobre o conceito jurídico*. 1ª ed. São Paulo: Saraiva, 2006, v. 1, p. 29-46.

CANOTILHO, José Gomes. **Direito Constitucional e a Teoria da Constituição**. 7ª ed. São Paulo: Almedina, 2003.

FINGER, Ana Cláudia. **Serviço Público: Um instrumento de concretização de direitos fundamentais**. Rio de Janeiro, Abr./Jun. 2003, 232: 59-82.

GOMES, Irene. Pessoas com deficiências tem menor acesso à educação, ao trabalho e à renda. **Agência IBGE: Notícias – Estatísticas Sociais – PNDA Contínua**, 2023. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37317-pessoas-com-deficiencia-tem-menor-acesso-a-educacao-ao-trabalho-e-a-renda>>. Acesso em: julho de 2023.

MANO, R. F.; MEDEIROS, F. G.; DINIZ, I. S. F. N.; ABREU, N. R. Transporte Público e Acessibilidade: um estudo comparativo da qualidade percebida e esperada por usuários com deficiências em João Pessoa. **GEPROS. Gestão da Produção, Operações e Sistemas**, Bauru, Ano 8, nº 3, jul. - set./2013, p. 71-84.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

*Ministério da Saúde*. Censo demográfico de 2020 e mapeamento das pessoas com deficiência no Brasil. **Departamento de ações programáticas e Estratégias**. Brasília, 2019. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cpd/documentos/cinthia-ministerio-da-saude>> Acesso em: julho de 2023.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS)/ The World Bank. **Relatório mundial sobre a deficiência**. São Paulo: SEDPcD, 2011.

POSNER, Richard A. **Cómo deciden los jueces**. Trad. Victoria Roca Pérez. Madrid: Marcial Pons, 2011. Disponível em:

<[https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/192574/TCC\\_Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/192574/TCC_Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>. Acesso em: julho de 2023.

ROCHA, Anacélia Santos; *et al.* **O Dom da Produção Acadêmica: Manual de Normatização e Metodologia de Pesquisa**. Belo Horizonte: Escola Superior Dom Hélder Câmara: Graduação e Pós- graduação, 2020. Disponível em: <[https://ead.domhelder.edu.br/dom\\_da\\_producao.pdf](https://ead.domhelder.edu.br/dom_da_producao.pdf)>. Acesso em: Agosto de 2023.

SEVERINO, Joaquim Antônio. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. rev. atual. São Paulo: Cortez, 2007.

SARLET, Ingo Wolfgang. Direito fundamental ao transporte traz novos desafios a velhos problemas. **Consultor jurídico**. 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2015-set->

25/direitos-fundamentais-direito-fundamental-transporte-traz-novos-desafios-velhos-problemas> Acesso em: julho de 2023.