

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE (UFF)
FACULDADE DE DIREITO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO CONSTITUCIONAL

OCTÁVIO NICOLAS CARRENO MORAN

AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO FUNDAMENTAL AO TRANSPORTE:

A Luta por direitos na Região Metropolitana do Rio De Janeiro

NITERÓI
2024

OCTAVIO NICOLAS CARRENO MORAN

**AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO FUNDAMENTAL AO
TRANSPORTE:**

A Luta por direitos na Região Metropolitana do Rio De Janeiro

Dissertação ao Programa de Pós-Graduação
em Direito Constitucional da Universidade
Federal Fluminense, como requisito parcial
para obtenção do título de Mestre em Direito
Constitucional,

Linha de pesquisa: “Teoria e História do
Direito Constitucional e Direito
Constitucional Internacional e Comparado”.

Orientador:
Prof. Dr. Enzo Bello.

NITERÓI
2024

Ficha catalográfica automática - SDC/BFD
Gerada com informações fornecidas pelo autor

M829p Moran, Octávio Nicolas Carreno
AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO FUNDAMENTAL AO
TRANSPORTE: A Luta por direitos na Região Metropolitana do
Rio De Janeiro / Octávio Nicolas Carreno Moran. - 2024.
224 f.: il.

Orientador: Enzo Bello.
Dissertação (mestrado)-Universidade Federal Fluminense,
Faculdade de Direito, Niterói, 2024.

1. Pessoas com deficiência. 2. Teoria crítica. 3.
Transporte intermunicipal. 4. Luta por direitos. 5. Produção
intelectual. I. Bello, Enzo, orientador. II. Universidade
Federal Fluminense. Faculdade de Direito. III. Título.

CDD - XXX

OCTAVIO NICOLAS CARRENO MORAN

**AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO FUNDAMENTAL AO
TRANSPORTE:**

A Luta por direitos na Região Metropolitana do Rio De Janeiro

Dissertação ao Programa de Pós-Graduação
em Direito Constitucional da Universidade
Federal Fluminense, como requisito parcial
para obtenção do título de Mestre em Direito
Constitucional,

Linha de pesquisa: “Teoria e História do
Direito Constitucional e Direito
Constitucional Internacional e Comparado”.

Aprovada em 29 de agosto de 2024.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Enzo Bello (PPGDC-UFF) (Orientador)

Prof. Dr. Gladstone Leonel Silva Jr (PPGDC-UFF)

Profa. Dra. Rosângela Marina Luft (PPGPUR-UFRJ) (membra externa)

NITERÓI
2024

Dedico o presente trabalho a todas as periferias existenciais,
produto de um mundo capitalista e neoliberal, que oprime,
mata, encarcera e escraviza.

A todos aqueles que com o seu testemunho cederam o seu
precioso tempo em prol desta pesquisa.

Às pessoas com deficiência, corpos dissidentes invisibilizados e
subalternizados, dificilmente vistos como sujeitos e sujeitas de
direitos, aptos a gerar transformações.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, expresso admiração e gratidão eterna para com a minha Mãe, lutadora incansável contra as estruturas capacitistas da sociedade. Apesar das adversidades, sempre procurou me proporcionar todas as ferramentas necessárias para que conseguisse alcançar o mundo, nas condições mais igualitárias possíveis, respeitando a minha independência e autonomia. Também, lhe agradeço por ter me ensinado os valores do cristianismo e da fraternidade, que me acompanham até hoje e se constituem no alicerce teórico e prático da concepção socialista do mundo que imagino e defendo.

Também, não poderia deixar de registrar os agradecimentos para com a minha esposa, Sofia Theodoro, verdadeira companheira de militância e da vida, mesmo nos momentos difíceis. Imensa gratidão por cada momento, cada abraço, cada sorriso, pela sua ajuda no trabalho de campo. Este trabalho traz em cada linha algo de todas as calorosas e frutíferas discussões que travamos ao longo deste tempo, pensando sempre em como concertar o mundo.

Ao amigo, professor, orientador e companheiro Enzo Bello, pela sua paciência, dedicação e seriedade durante todo o percurso acadêmico que tenho a honra de percorrer junto, desde os períodos iniciais como discente da disciplina de Teoria do Estado. Certamente, os debates e perspectivas introduzidos pelo professor, apresentando a teoria crítica desde um enfoque latino-americano, foram decisivos para que conseguisse me identificar com o curso de Direito e com a vida acadêmica. Nesse sentido, o estágio docência, assim como a participação no grupo de pesquisa CriDiCa\Crítica do Direito no Capitalismo, se revelaram experiências extraordinárias de aprendizado, que me permitiram desenvolver a minha paixão pela docência.

Por fim, não poderia deixar de agradecer a Lucilene Rodrigues, companheira de mestrado da turma 2022.2, grande amiga e parceira, sempre disposta a contribuir e ajudar neste longo percurso.

RESUMO

A presente pesquisa tem como tema os entraves e conflitos na utilização do transporte público intermunicipal por parte de pessoas com deficiência e a luta por direitos, na região metropolitana do Rio de Janeiro, a partir da perspectiva que vê a mobilidade urbana como elemento fundamental do Direito à cidade. O projeto parte de uma perspectiva de pesquisa militante através do paradigma de intervenção social. A metodologia adotada envolve pesquisa empírica qualitativa e quantitativa, com perfil interdisciplinar no campo jurídico sociológico, tendo como marco teórico o modelo social da deficiência, e a teoria crítica-marxista do Direito. O objetivo geral da investigação é analisar e descrever os conflitos apresentados no que tange ao exercício do Direito fundamental ao transporte por parte de usuários PCDs na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, propondo possíveis soluções, desde a ótica de pesquisa como intervenção social. No trabalho, serão utilizadas técnicas de investigação como a observação participante, entrevistas semiestruturadas com usuários PCDs e gestores públicos e pesquisa documental de natureza legal e processual. O recorte espacial é o da conurbação formada pelos municípios de Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo, pertencentes à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e recorte temporal inicial a Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, que deu nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como Direito fundamental.

Palavras-chave: Pessoas com deficiência, efetividade, Direito à cidade, transporte intermunicipal, teoria crítica; mobilidade urbana.

RESUMEN

Esta investigación tiene como tema los obstáculos y conflictos en el uso del transporte público interurbano por personas con discapacidad, en la región metropolitana de Río de Janeiro, desde la perspectiva que ve la movilidad urbana como un elemento fundamental del Derecho a la ciudad. El proyecto parte de una perspectiva de investigación militante a través del paradigma de la intervención social. La metodología adoptada involucra una investigación empírica cualitativa y cuantitativa, con un perfil interdisciplinario en el campo sociológico jurídico, teniendo como marco teórico el modelo social de la discapacidad, y la teoría marxista-crítica del Derecho. El objetivo general de la investigación es analizar y describir los conflictos presentados respecto del ejercicio del derecho fundamental al transporte por parte de los usuarios de PCD en la Región Metropolitana del Estado de Río de Janeiro, proponiendo posibles soluciones, desde la perspectiva de la investigación como intervención social. En el trabajo se utilizarán técnicas de investigación como la observación participante, entrevistas semiestructuradas a usuarios de PCD y gestores públicos e investigación documental de carácter jurídico y procesal. El contorno espacial es el de la conurbación formada por los municipios de Río de Janeiro, Niterói y São Gonçalo, pertenecientes a la Región Metropolitana de Río de Janeiro, y el contorno temporal inicial es la Enmienda Constitucional n° 90, de 15 de septiembre de 2015, que dio nueva redacción al art. 6° de la Constitución Federal, para introducir el transporte como un derecho fundamental.

Palabras clave: Personas con discapacidad, efectividad, derecho a la ciudad, transporte interurbano, teoría crítica; movilidad urbana.

ABSTRACT

This research has as its theme the obstacles and conflicts in the use of intercity public transport by people with disabilities, in the metropolitan region of Rio de Janeiro, from the perspective that sees urban mobility as a fundamental element of the Right to the city. The project starts from a militant research perspective through the paradigm of social intervention. The methodology adopted involves qualitative and quantitative empirical research, with an interdisciplinary profile in the sociological legal field, having as a theoretical framework the social model of disability, and the critical-Marxist theory of Law. The general objective of the investigation is to analyze and describe the conflicts presented regarding the exercise of the fundamental right to transport by PWD users in the Metropolitan Region of the State of Rio de Janeiro, proposing possible solutions, from the perspective of research as social intervention. In the work, research techniques such as participant observation, semi-structured interviews with PCD users and public managers and documentary research of a legal and procedural nature will be used. The spatial outline is that of the conurbation formed by the municipalities of Rio de Janeiro, Niterói and São Gonçalo, belonging to the Metropolitan Region of Rio de Janeiro, and the initial temporal outline is Constitutional Amendment nº 90, of September 15, 2015, which gave new wording to art. 6th of the Federal Constitution, to introduce transport as a fundamental right.

Keywords: People with disabilities, effectiveness, right to the city, intercity transport, critical theory; urban mobility.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
1.1 Relação entre sujeito pesquisador e sujeitos pesquisados	12
1.2 Apresentação do tema	15
1.3 Problema de pesquisa.....	16
1.3.1 Justificativa.....	17
1.3.2 Estado da arte	21
1.4 Metodologia	22
1.5 O campo de investigação.....	23
1.6 Orientação epistemológica	28
1.7 Estrutura da pesquisa e percurso do trabalho	30
2. ESTUDO DE CASO EMPÍRICO: A REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO.....	31
2.1 Entraves no processo de obtenção de dados.....	32
2.2 Estudo de campo das linhas de transporte coletivo de passageiros intermunicipal no eixo territorial proposto.....	37
2.3 Entraves, conflitos e demandas relatadas pelos usuários (as) PCDS e os seus acompanhantes na utilização do serviço.....	41
2.4 Atuação e perspectiva da defensoria pública do estado do rio de janeiro	52
2.5 Atuação e perspectiva do Ministério Público do Rio de Janeiro (MP/RJ).....	56
2.6 Atuação e perspectiva das associações representativas na reivindicação de direitos do coletivo PCD	58
2.7. Conclusões parciais	60
3. OS ANTECEDENTES HISTÓRICOS E O PROCESSO DE CONSTITUCIONALIZAÇÃO E POSITIVAÇÃO DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	63
3.1. Tensões entre o modelo médico e o modelo social da deficiência.....	63
3.2 O processo de constitucionalização dos direitos das pessoas com deficiência na constituição da república federativa do Brasil de 1988.....	65
3.3. O transporte como direito fundamental <i>e a sua evolução legislativa e constitucional</i>	72
3.4. Síntese histórica do movimento passe livre no brasil.....	79
3.5. Aportes das experiências tarifa zero para a efetividade do direito	80
3.6. Conclusões parciais	88
4. O ESTUDO DE CASO JURÍDICO: LIMITES À TEORIA BRASILEIRA DA EFETIVIDADE ..	90

4.1 O caso das ações de inconstitucionalidade nº 0040009-38.2019.8.19.0000, e 0247345-77.2017.8.19.0001, propostas pelo MP/RJ em face da lei do vale social	90
4.2 Ausência de centralidade do direito ao transporte e da categoria de mobilidade urbana nas decisões proferidas.....	94
4.3. Antecedentes históricos à doutrina brasileira da efetividade	95
4.4. A doutrina brasileira da efetividade	100
4.5 Conclusões parciais	106
5. CONCLUSÃO	108
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	113
ANEXO: ENTREVISTAS	122
Entrevista - Fátima MTST.....	123
Entrevista - promotora de justiça Carolina Senra.....	134
Entrevista - Ricardo Azevedo ADVERJ	151
Entrevista - Márcio Aguiar, ADVERJ.	171
Entrevista - Dayane Silva.....	184
Entrevista - Defensora Pública Gislaine Kepe.	195
Entrevista - Defensoria Pública Marina Lopes.....	210

1. INTRODUÇÃO

A população com deficiência no Brasil foi estimada em 18,6 milhões de pessoas de 2 anos ou mais, o que corresponde a 8,9% da população dessa faixa etária. O indicativo faz parte da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD): Pessoas com Deficiência 2022 (Brasil, 2022a).

Apesar de representar em números uma porção considerável da população nacional, dificilmente encontramos pesquisas e trabalhos acadêmicos que tenham este grupo como protagonistas ou objeto de estudos. Este quadro de subrepresentatividade se agrava quando se estabelece como recorte epistemológico o campo do Direito, e mais especificamente a teoria crítica, conforme será demonstrado na presente introdução.

Esta falta de representatividade, inclusive, se manifesta na esfera política. Em 2022, no âmbito federal, dos 513 Deputados, apenas 11 ou 2,14% são PCD (Brasil, 2022b). Entre os 81 senadores, somente quatro, segundo dados informados pela assessoria de imprensa do Senado, são pessoas com deficiência (Noronha, 2023). Cabe salientar que, no âmbito do Senado Federal, não foram encontradas informações produzidas pelo órgão, tendo que recorrer a matérias jornalísticas.

Desta forma, o presente trabalho se propõe analisar os entraves e conflitos ocorridos na utilização do transporte público intermunicipal por parte de usuários(as) PCD, no âmbito da região metropolitana do Rio de Janeiro, desde uma perspectiva crítica, classista e interseccional, entendendo a mobilidade urbana e o exercício do Direito à cidade como uma interseção fundamental que atravessa às PCDS, inseridas no atual modelo capitalista de produção e organização social, hora como trabalhadores(as) precarizados(as), ou como integrantes do exército de reserva (Marx, 1989, p. 731).

1.1 Relação entre sujeito pesquisador e sujeitos pesquisados

Considero firmemente que é importante em todo processo comunicacional explicitar e contextualizar a realidade que atravessa o emissor da mensagem. No caso do pesquisador, isso é uma questão de honestidade, já que é impossível se despir das subjetividades que interpelam os sujeitos e sujeitas no ato da investigação. Em tal sentido, filio-me à teoria crítica (Horkheimer, 1983), razão pela qual entendo que nas ciências sociais não é possível estabelecer

processos puristas e objetivos, já que os trabalhos científicos são desenvolvidos por pessoas e, como tais, elas são donas das suas próprias subjetividades. Além disso, sempre que se escreve ou se trata de alguma temática, ainda mais na seara social, o pesquisador o faz utilizando diversos recortes arbitrários, assim como diferentes bagagens ideológicas prévias.

Nasci com apenas oito meses de gestação na cidade de Córdoba, Argentina, no ano de 1993. Esta prematuridade fez necessária à minha colocação em terapia de incubadora, para concluir o período gestacional faltante. Ocorre que, por causas que não foram determinadas, os meus olhos se destaparam no decorrer da terapia, causando a queima da retina, em decorrência da radiação ultravioleta produzida pelas lâmpadas de aquecimento do aparelho. Esta ocorrência me provocou cegueira bilateral de ambos os olhos, praticamente desde o momento do meu nascimento, pelo que, conseqüentemente, sempre tive a autopercepção da minha condição de Pessoa Com Deficiência.

Apesar dos entraves ocorridos no contexto de uma sociedade sob o modo de produção capitalista, que discrimina todos os corpos dissidentes, julgados como incapazes de se integrar com eficiência no processo produtivo, o meu pertencimento de classe (filho de mãe e pai servidores públicos e com ensino superior) me proporcionou acesso a uma educação de qualidade, assim como aos métodos de reabilitação inerentes à inclusão funcional de uma pessoa cega na vida em sociedade.

Com 15 anos comecei a militância política no *Movimento Socialista de los Trabajadores*, na Argentina. Tal experiência foi fundamental para acabar de afiançar a minha autonomia enquanto PCD, já que precisava, seguidamente, sair da zona de conforto da órbita familiar para desenvolver as atividades partidárias. Além disso, nesse período comecei a entender a América Latina e os países oprimidos das periferias existenciais do mundo capitalista como um espaço comum de luta, e, conseqüentemente, abracei os ideais da luta de classes e do internacionalismo revolucionário. Guiado por estes preceitos e entendendo a necessidade de se levar estas discussões além das fronteiras nacionais impostas, tomei a decisão de me candidatar para uma vaga de estudos no curso de Direito em alguma instituição de educação superior brasileira, participando do programa PEC-G no ano de 2017.

O Programa de Estudantes-Convênio de Graduação (PEC-G), instituído pelo Decreto nº 7.948, de 12 de março de 2013, oferece oportunidades de formação superior a cidadãos de países em desenvolvimento com os quais o Brasil mantém acordos educacionais e culturais. Desenvolvido pelos Ministérios das Relações Exteriores e da Educação, em parceria com

universidades públicas (federais e estaduais) e particulares, o PEC-G seleciona estrangeiros, entre 18 e preferencialmente até 23 anos, com ensino médio completo, para realizar estudos de graduação no Brasil.

Assim, no ano de 2017, fui atendido pelo respectivo programa, começando a graduação em Direito na Universidade Federal Fluminense. No segundo semestre da minha graduação, tive a oportunidade de cursar a disciplina Teoria do Estado II, ministrada pelo professor Enzo Bello. Isto significou um verdadeiro divisor de águas, já que me permitiu tomar contato com uma série de posições teóricas e interdisciplinares no âmbito jurídico, formuladas pela teoria crítica, descobrindo um outro campo de aplicação do Direito até então por mim desconhecido.

No ano de 2018 fui indicado pelo citado professor para uma vaga de estágio no Núcleo de Terras e Habitação (NUTH), da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro. Esta experiência se revelou extremamente enriquecedora em termos teóricos e práticos, já que me permitiu ter contato com diversos conflitos fundiários coletivos ocorridos no Estado, assim como com valiosos debates sobre Direito à cidade.

Durante o ano de 2019, atuei como bolsista no projeto de extensão “Assessoria jurídica a movimentos sociais para a efetivação do Direito à cidade e do Direito à moradia”, coordenado pelo Prof. Enzo Bello, no âmbito do Núcleo de Estudos e Projetos Habitacionais e Urbanos (NEPHU), registrado na pró-reitoria de Extensão da Universidade Federal Fluminense (Proex-UFF).

O percurso por mim transcorrido durante a carreira universitária sempre se caracterizou pela realização de diversas atividades, tanto curriculares como extracurriculares, em diferentes espaços da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Com frequência, precisava utilizar o transporte coletivo intermunicipal, já que sou morador da comunidade da Vila Ipiranga, localizada no bairro do Fonseca, na cidade de Niterói. Estes deslocamentos representavam enfrentar diversas barreiras jurídicas, atitudinais e técnicas, em decorrência da minha situação de usuário de serviço público enquanto pessoa com deficiência. Enfrentei dificuldades para chegar em tempo hábil nos meus compromissos, tendo em muitas oportunidades o embarque negado em razão de restrições impostas pelas empresas de ônibus ou pela regulamentação estatal na utilização do vale social do Estado do Rio de Janeiro, popularmente conhecido como passe livre intermunicipal.

Estes fatos deram lugar a diversas situações humilhantes e constrangedoras, tendo que pular a catraca em algumas oportunidades. Conseqüentemente, entendo este trabalho

acadêmico como uma manifestação advinda da minha vivência prática e cotidiana, que necessariamente deve contribuir a superar o atual estado de coisas de violação de direitos ao qual as pessoas com deficiência e usuários(as) do vale social são submetidas quando procuram exercer as suas tarefas inerentes a uma vida em sociedade, deslocando-se no espaço urbano.

O presente trabalho representa a continuidade e o aprofundamento do processo de pesquisa formalizado durante a escrita e desenvolvimento do meu trabalho de conclusão de curso, apresentado no ano de 2022, sob o título: “o reconhecimento jurídico das ações afirmativas para o preenchimento de vagas de emprego por parte de pessoas com deficiência: o caso particular da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro”.

Naquela oportunidade, foquei o meu objeto de estudo na investigação do grau de efetividade das normas constitucionais e infraconstitucionais, no que diz respeito ao preenchimento de vagas de emprego na administração pública, com recorte específico na defensoria pública do Rio de Janeiro.

Assim, nesta dissertação, pretendo dar centralidade aos aspectos relativos à mobilidade urbana do segmento PCD, e conseqüentemente, o grau de efetividade observado no exercício do Direito fundamental ao transporte público por parte deste segmento.

Como visto, resulta impossível dissociar estas categorias, até porque existe uma interrelação permanente entre trabalho, transporte, inclusão, Direito à cidade, dentre outras matérias. Desta forma, a estrada acadêmica percorrida é conseqüente com a noção de totalidade social proposta por Karel Kosik (2011).

1.2 Apresentação do tema

A presente pesquisa tem como tema os entraves e conflitos na utilização do transporte público intermunicipal por parte de pessoas com deficiência na região metropolitana do Rio de Janeiro, e a luta por direitos, a partir da perspectiva que vê a mobilidade urbana como elemento fundamental do Direito à cidade. Em termos de delimitação do objeto, se pretende analisar os aspectos sociais, econômicos, políticos e normativos referentes aos conflitos enfrentados por pessoas com deficiência no que tange à utilização do transporte público intermunicipal rodoviário na região metropolitana do Rio de Janeiro, entendendo a mobilidade urbana como Direito social fundamental sob a perspectiva do Direito à cidade, tendo como recorte temporal inicial o ano de 2015, quando foi promulgada a Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro

(Brasil, 2015), que deu nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como Direito fundamental.

1.3 Problema de pesquisa

A presente pesquisa tem como problema as contradições existentes na proteção aos direitos das Pessoas com Deficiência no que tange à mobilidade urbana, tendo em vista a tensão entre a positivação de um Direito fundamental e sua proteção/promoção enquanto política pública estatal e as limitações de uma real efetivação dos direitos de minorias sociais em uma sociedade capitalista, em que a forma jurídica existe como estrutura das relações burguesas e não como expressão de relações sociais materialmente igualitárias.

Tal problemática tem como base a Crítica do Direito realizada por Pachukanis (2017), a crítica à doutrina da efetividade constitucional realizada por Bello, Bercovici e Lima (2019), assim como o modelo social da deficiência, com base em Diniz (2007), a serem desenvolvidas na metodologia deste trabalho.

O objetivo geral da pesquisa é analisar e descrever os conflitos apresentados no que tange ao exercício do Direito fundamental ao transporte por parte de usuários PCDs na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, propondo possíveis soluções, desde a ótica de pesquisa como intervenção social.

Os objetivos específicos são:

(i) Realizar revisão bibliográfica de pesquisas relacionadas ao Direito à mobilidade urbana e ao Direito a cidade que tenham como escopo os direitos das pessoas com deficiência, em especial aquelas realizadas no âmbito da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

(ii) Realizar pesquisa documental relativa ao Direito à mobilidade urbana das PCDs na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, principalmente em fontes relacionadas ao escopo normativo existente no Estado, a processos judiciais e a procedimentos administrativos que envolvam PCDs e mobilidade urbana;

(iii) Realizar entrevistas semiestruturadas com usuários(as) PCDs, com gestores(as) públicos e privados que tenham incidência na política de mobilidade urbana no âmbito da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, assim como com órgãos estatais de proteção aos direitos das PCDs, como Defensoria Pública, Ministério Público e outros a serem mapeados durante a pesquisa;

(iv) Realizar mapeamento e consolidação dos dados referentes ao grau de efetividade do Direito à mobilidade urbana para PCDs na Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

(v) A partir dos resultados da pesquisa, realizar proposições no âmbito jurídico e de políticas públicas que ajudem a concretizar o Direito à mobilidade urbana na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, tomando como paradigma a pesquisa como intervenção social.

1.3.1 Justificativa

Em termos de justificativa teórica, o Direito à cidade é resultado de uma construção histórica de diversos coletivos, organizações da sociedade civil e movimentos sociais, pelo que resulta difícil aferir um significado único a este conceito. Conforme ensina David Harvey (2014), o significado do Direito à cidade tem sido disputado, por um lado, tanto por grupos revolucionários, que entendem este Direito como forma de insurreição contra o atual modo de produção capitalista, em prol de uma concepção que garanta a fruição do espaço urbano pela classe trabalhadora e periférica; e, por outro, por setores vinculados aos grandes conglomerados econômicos imobiliários, ONGs e organismos de crédito multilaterais como o Banco Mundial, que negam a existência de conflito imanente entre o capitalismo e o Direito à cidade, sustentando que é possível a plena realização deste Direito sob um modelo de economia de mercado.

Para efeito desta pesquisa, utilizarei o conceito de Direito à cidade e cotidianidade organizada de Henri Lefebvre (2011). A partir deste autor, podemos entender que, por um lado, a satisfação de necessidades/desejos genuínas/os na cidade depende de tempo e espaço a não serem empregados à produção de mercadorias. Havendo esse tempo e esse espaço, e sendo ele empregado àquela satisfação, está-se contrapondo a dominações na cidade. Por outro lado, a cidade está planejada de modo a ser extensão da organização da indústria, o que permite que o trabalhador seja, pelas classes dominantes, empurrado para periferias, tendo sua vida decupada em frações de tempo.

Isso, por sua vez, permite que a classe trabalhadora seja submetida pelas classes dominantes a uma cotidianidade organizada, assim entendida porque essas frações são dispostas de modo tal que as atividades por ele realizadas sejam sempre aquelas previstas para lhe fomentarem o aumento de uma produção compensada pela possibilitação de um consumo que

é dirigido para ser concebido como satisfatório de necessidades/desejos que, na verdade, não são genuínas/os, mas inventadas/os, e, portanto, irracionais.

Em resumo, tudo na cidade está onde deve estar para demorar o tempo que deve demorar para que o trabalhador realize as atividades previstas que possibilitam o consumo das mercadorias a partir das quais o capitalista pretende obter lucro. O Direito à cidade é um ato de insurreição e insubordinação contra a cotidianidade organizada proposta pelo modelo de produção capitalista em fase das periferias e a classe proletária, um Direito urbano à apropriação de tempos subordinados à cotidianidade organizada (Pereira, 2022, p. 11).

A mobilidade urbana será um dos eixos fundamentais da presente pesquisa, já que detém um papel fundamental na cidade capitalista organizada, ocupando o tempo excedente do trabalhador em grandes percursos demorados de deslocamento, criando necessidades de consumo artificiais, assim como impedindo a organização da classe, retirando o escasso tempo de ócio disponível. O Direito fundamental ao transporte foi positivado no artigo sexto da Carta Magna por meio da Emenda Constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015, como Direito social, portanto, Direito fundamental, valorizando a importância da mobilidade urbana de pessoas (Brasil, 2015).

Juridicamente, podemos trazer o conceito de Pessoa com Deficiência a partir do art. 1, *caput*, da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, que diz:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (Brasil, 2009).

Além desta Convenção ratificada pelo Brasil e internalizada através do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, encontra-se uma série de institutos jurídicos que buscam reforçar a efetividade deste Direito fundamental por parte de usuários(as) PCDs. Na Constituição Federal de 1988, cabe destacar o art. 227, que, no seu segundo parágrafo, estabelece que: “§2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência” (Brasil, 1988). Também o art. 244 retoma a preocupação com necessidade de acessibilidade nos edifícios públicos e no transporte coletivo: “Art. 244: A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º”.

Por sua vez, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, aprovada com caráter de emenda constitucional, sob o rito previsto no art. 5º, §3º da CRFB/88, no seu artigo XX, que trata especificamente da mobilidade pessoal do segmento PCD, estabelece que:

Os Estados Partes tomarão medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência sua mobilidade pessoal com a máxima independência possível: a) Facilitando a mobilidade pessoal das pessoas com deficiência, na forma e no momento em que elas quiserem, e a custo acessível; b) Facilitando às pessoas com deficiência o acesso a tecnologias assistivas, dispositivos e ajudas técnicas de qualidade, e formas de assistência humana ou animal e de mediadores, inclusive tornando-os disponíveis a custo acessível; c) Propiciando às pessoas com deficiência e ao pessoal especializado uma capacitação em técnicas de mobilidade; d) Incentivando entidades que produzem ajudas técnicas de mobilidade, dispositivos e tecnologias assistivas a levarem em conta todos os aspectos relativos à mobilidade de pessoas com deficiência (BRASIL, 2009).

Também cabe salientar que a Constituição do Estado do Rio de Janeiro, no seu Art. 8, parágrafo único, elenca expressamente o transporte e a acessibilidade como Direitos fundamentais. Em tal sentido, merece especial destaque o art. 14 da Constituição estadual, que consagra a gratuidade dos serviços públicos intermunicipais de transporte coletivo, mediante passe especial, expedido à vista de comprovante de serviço de saúde oficial, a pessoa portadora: “I - de doença crônica, que exija tratamento continuado e cuja interrupção possa acarretar risco de vida; II - de deficiência com reconhecida dificuldade de locomoção” (Brasil, 1989). Na mesma direção, o art. 242 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro, no seu parágrafo segundo, reafirma o caráter essencial do transporte coletivo de passageiros como serviço público de atribuição do Estado.

Cabe destacar, ainda, a preocupação do legislador no parágrafo 5 do referido artigo, no sentido de se garantir o livre acesso ao transporte público por parte de pessoas idosas e pessoas com deficiência (Rio de Janeiro, 1989). Porém, apesar da abundância de dispositivos jurídicos no plano constitucional e infraconstitucional, tem se apresentado no âmbito da Região Metropolitana do Rio de Janeiro diversas situações que denotam conflitos recorrentes no exercício do Direito fundamental ao transporte por parte de pessoas com deficiência, seja pela proibição de acesso às unidades de transporte coletivo por parte de usuários do vale social, ou pela falta de planejamento do sistema sob o paradigma do desenho universal, visando a desenhos acessíveis para todos e todas.

A título de exemplo ilustrativo, no ano de 2019, uma das tantas ocorrências envolvendo a falta de efetividade do Direito à mobilidade urbana teve como protagonistas estudantes da Universidade Federal Fluminense, alcançando conhecimento público. Na ocasião, o jornal O

Globo retratou os constrangimentos passados por Yan Monteiro e Dayane Silva, alunos da instituição, munícipes do Rio de Janeiro, sendo impedidos de acessar a linha de transporte coletivo municipal número 47, sob alegação por parte dos motoristas de que o cartão RioCard, expedido pelo Município do Rio de Janeiro, só seria válido na capital, não abrangendo trechos municipais e intermunicipais (Mourão, 2019).

Apesar do segmento PCD representar em termos percentuais uma quantia expressiva da população nacional, as produções acadêmicas e científicas que colocam este público como centro são escassas (Diniz, 2007).

Em tal sentido, a presente pesquisa se justifica pela necessidade de se realizar uma abordagem crítica e interseccional da mobilidade urbana e do Direito à cidade, sob a perspectiva do modelo social da deficiência (Diniz, 2007), que permita propor soluções tendentes a aumentar a efetividade do Direito constitucional ao transporte para este segmento, assim como a qualidade do serviço, propiciando melhoras na acessibilidade, e na média do tempo de deslocamento.

Cabe salientar que existem fortes relações entre o capacitismo e outros sistemas de opressão como o sexismo, o racismo, a LGBTfobia e o classismo. Em decorrência disso, tomo como referência a perspectiva interseccional para a compreensão das camadas de opressão desses sistemas, no sentido de entender como as estruturas atuam de modo a oprimir determinados grupos e valorizar outros. Dito isso, vale destacar que nossa abordagem aqui corresponde à vertente sistêmica da interseccionalidade, uma vez que ao refletirmos sobre o capacitismo, a deficiência enquanto diferença é reduzida à desigualdade ou opressão, sendo necessário que a incorporação da transversalidade implique a capacidade metodológica de operar relações que sejam de fato interseccionais, e não como um mero somatório de opressões sociais.

A categoria interseccionalidade, proveniente do campo das ciências sociais e humanas, foi introduzido por autoras feministas negras como uma forma de se contrapor ao que elas denominavam de “feminismo branco”, o qual foi criticado por não situar e não visibilizar o fato de que a transversalidade das questões de gênero com as de raça, sexualidade, classe social e outras formas de discriminação corroborava a produção de diferentes formas de opressão, denunciando que a experiência de ser mulher negra e pobre era diferente da experiência de ser mulher branca e de classe média.

A interseccionalidade, de acordo com a autora feminista negra e afro-americana Kimberlé Crenshaw (2002), busca visibilizar as consequências da interação entre dois ou mais eixos da subordinação. Dessa forma, a categoria trata especificamente da forma pela qual o racismo, o patriarcado, a opressão de classe e outros sistemas discriminatórios criam desigualdades que estruturam as posições relativas de mulheres, raças, etnias, classes entre outras. “Além disso, a interseccionalidade trata da forma como ações e políticas específicas geram opressões que fluem ao longo de tais eixos, constituindo aspectos dinâmicos ou ativos do desempoderamento” (Crenshaw, 2002, p. 177).

1.3.2 Estado da arte

Em pesquisa realizada no dia 22 de novembro de 2023, no acervo da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, disponível no *site* <https://www-periodicos-capes-gov-br>, obtive os seguintes resultados:

Usando apenas as palavras-chave “pessoas com deficiência”, foram localizadas cinquenta e sete dissertações e teses.

Porém, realizando recorte específico para o campo do Direito, localizei apenas onze resultados.

Cabe salientar que, quando pesquisadas em conjunto as palavras-chave “pessoas com deficiência e interseccional ou interseccionalidade”, não foram encontrados registros de dissertações ou teses sobre o tema.

Por fim, diante da busca por trabalhos sob as palavras-chave pessoas com deficiência e teoria crítica, foram alcançados apenas dois resultados que, em verdade, não possuíam pertinência temática.

Em pesquisa idêntica realizada na plataforma *scielo*, disponível no *site* www.scielo.com.br, foram registrados apenas dois artigos coincidentes com as palavras chave “pessoas com deficiência, interseccional”, apenas dois resultados correspondentes as categorias “pessoas com deficiência, teoria crítica”, oitocentos e oitenta e cinco resultados identificados apenas com a palavra “pessoas com deficiência” e quarenta e dois resultados identificados com as palavras “Direito, pessoas com deficiência”.

Cabe destacar que não me foi possível realizar a busca no repositório institucional da UFF, disponível no site <https://app.uff.br/riuff/>, por não haver filtros que permitam separar monografias, dissertações e teses dos restantes das publicações hospedadas na plataforma.

Por outro lado, os resultados expostos corroboram a existência de um baixo número de pesquisas de fôlego envolvendo às PCDs como tema de pesquisa, que se agrava especialmente na área do Direito.

Cabe lembrar que no acervo da plataforma CAPES, apenas onze dissertações e teses correspondem à temática de pessoas com deficiência no campo do Direito, assim como se observa ausência total de resultados concernentes a abordagens da temática PCD em diálogo com a teoria crítica ou a perspectiva interseccional.

Esta situação empírica, coloca em relevo a importância deste trabalho, que procura se aprofundar no estudo do objeto de pesquisa desde uma perspectiva crítica, classista e interseccional, balizada desde a totalidade social concreta.

1.4 Metodologia

Este projeto de pesquisa se constitui sob perfil jurídico-social, mediante abordagem empírica e multidisciplinar orientada sob o paradigma da pesquisa crítica (Bringel; Varella, 2016), partindo da premissa que o Direito, em si, é incapaz de proporcionar isoladamente elementos suficientes para se entender a totalidade do objeto de investigação, já que em quanto relação social, decorre diretamente do modelo de produção capitalista, possibilitando a troca de mercadorias entre os agentes econômicos, através da criação da categoria de sujeito de direito, e de igualdade no seu sentido formal (Pachukanis, 2017).

Assim, a pesquisa pretende utilizar métodos interdisciplinares, de natureza qualitativa e quantitativa, em diálogo com as Ciências Sociais, para a constituição de uma pesquisa empírica no Direito (Bello; Engelmann, 2015; Bello, Falbo, 2020; Machado, 2017), procurando romper com a noção positivista de mistificação da realidade social, onipresente no estudo jurídico.

Assim, seguindo a concepção presente em Marx e Pachukanis sobre o materialismo histórico-dialético, a parte empírica do estudo de caso será tratada inicialmente, no primeiro capítulo do presente trabalho.

Com foco na preocupação da abordagem conjunta entre teoria e práxis, assim como na necessidade de se entender o sujeito pesquisador como um ator carregado de vivências, ideologias e subjetividades, uma vez que o próprio pesquisador é PCD e usuário do sistema de

transporte público da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o presente trabalho se propõe a ser um projeto de intervenção social sob o paradigma da pesquisa militante (Bringel; Varella, 2016), que tenha como finalidade a transformação da sociedade, incidindo e auxiliando na tomada de decisões por parte dos gestores responsáveis pela implementação das políticas de mobilidade urbana da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Em termos de técnicas e metodologias de pesquisa, pretendo realizar abordagens quantitativas com base em pesquisa documental e revisão bibliográfica que consiga mapear dados sobre a mobilidade urbana de pessoas com deficiência na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, assim como publicações oriundas de diversas disciplinas sobre o objeto.

A pesquisa documental pretende, ainda, trabalhar com acervos legais e jurisprudenciais envolvendo a temática (Reginato, 2017). Em termos qualitativos, além da análise documental, a pesquisa pretende trabalhar com a realização de entrevistas semiestruturadas (Xavier, 2017) com usuários(as) PCDs do sistema de transporte e gestores públicos responsáveis pela mobilidade na região estudada.

As fontes de pesquisa primárias consistem (i) nos dados produzidos nas entrevistas com gestores(as) públicos, lotados em instituições relevantes no que tange à proteção e garantia do Direito analisado, assim como usuários(as) PCD, integrantes de associações de ou para pessoas com deficiência; (ii) dados obtidos a través da observação participante desenvolvida no campo de investigação; (iii) nos documentos diversos (legislativos e administrativos, consistentes na produção normativa constitucional e infraconstitucional sobre a matéria). As fontes secundárias de investigação são textos acadêmicos, como livros, artigos, anais de seminários, entre outros. Neste particular, cabe destacar que, apesar de se tratar de um tema relevante, especialmente no que tange à efetividade dos Direitos fundamentais, ainda há no Brasil poucas produções acadêmicas sobre o tema, assim como também escassa produção de dados estatísticos por parte dos órgãos estatais responsáveis pela implementação ou fiscalização de tais políticas públicas.

1.5 O campo de investigação

No estado do Rio de Janeiro, a população total é de 15.989.929 habitantes, dos quais cerca de um 26%, 4.172.306, são pessoas com algum tipo de deficiência, conforme dados disponibilizados pelo censo produzido pelo IBGE no ano de 2010. Do total de pessoas residentes PCD no estado, a conurbação (Villaça, 2001), formada pelos municípios de Niterói,

Rio de Janeiro e São Gonçalo, totaliza 2.075.197 de habitantes PCD, o que representa cerca de 49,7% das pessoas com deficiência do estado.

Cabe destacar que, no estado do Rio de Janeiro, há 2.533.069 pessoas com alguma deficiência visual, representando 60,7% do total de PCD a nível estadual.

Da pesquisa de dados realizada, é possível aferir que as pessoas com alguma deficiência visual constituem o público com menor renda per capita, conforme demonstrado a seguir:

- 9,3% dos PCD's do estado tem deficiência visual recebem até 1 salário mínimo;
- 6,5% dos PCD's do município de Niterói que tem deficiência visual e recebem até 1 salário mínimo;
- 9,5% dos PCD's do município de São Gonçalo que tem deficiência visual e recebem até 1 salário mínimo;
- 12% dos PCD's do município de Rio de Janeiro que tem deficiência visual e recebem até 1 salário mínimo;

Deficiência Auditiva

- No estado Rio de Janeiro, 608.112 pessoas; na cidade do Rio de Janeiro, 239.569; na cidade de São Gonçalo, 41.051 pessoas; na cidade de Niterói, 19.053. Além disso, os dados demonstram que:
- 1,8% dos PCDs do estado tem deficiência auditiva e recebem até 1 salário mínimo;
- 1,4% dos PCDs do município de Niterói tem deficiência auditiva e recebem até 1 salário mínimo;
- 1,8% dos PCDs do município de São Gonçalo tem deficiência auditiva e recebem até 1 salário mínimo;
- 2,1% dos PCDs do município de Rio de Janeiro tem deficiência auditiva e recebem até 1 salário mínimo.

Deficiência Motora

- No estado Rio de Janeiro 828.134 pessoas; na cidade do Rio de Janeiro, 335.110; na cidade de São Gonçalo, 55.820 pessoas; na cidade de Niterói, 23.859:
- 2,6% dos PCDs do estado tem deficiência motora e recebem até 1 salário mínimo;
- 2% dos PCDs do município de Niterói tem deficiência motora e recebem até 1 salário

mínimo; 2,5% dos PCDs do município de São Gonçalo tem deficiência motora e recebem até 1 salário mínimo;

- 3,5 % dos PCDs do município de Rio de Janeiro tem deficiência motora e recebem até 1 salário mínimo.

Deficiência Mental/Intelectual

- No estado Rio de Janeiro, 140.653 pessoas; na cidade do Rio de Janeiro, 54.061; na cidade de São Gonçalo, 11.103; na cidade de Niterói 3.415 pessoas;
- 0,3% dos PCDs do estado tem deficiência mental e recebem até 1 salário mínimo;
- 0,45% dos PCDs do município de Niterói tem deficiência mental e recebem até 1 salário mínimo;
- 0,3% dos PCDs do município de São Gonçalo tem deficiência mental e recebem até 1 salário mínimo;
- 0,4% dos PCDs do município de Rio de Janeiro tem deficiência mental e recebem até 1 salário mínimo.

Conforme mencionado anteriormente, a presente pesquisa se utilizará da realização de entrevistas semiestruturadas, como forma de recolher e confrontar dados, impressões e vivências dos atores e atrizes envolvidos na temática, que serão detalhados a seguir:

Defensora pública Marina Lopes: coordenadora do Núcleo de Atendimento à Pessoa com Deficiência da Defensoria Pública do Rio de Janeiro (NUPED).

Conforme a informação constante no *site* da instituição, O Núcleo de Atendimento à Pessoa com Deficiência (NUPED) atua na defesa individual e coletiva dos Direitos das pessoas com deficiência e busca fomentar e monitorar a política pública destinada a promover a inclusão social desse grupo populacional.

Além disso, a Coordenação do NUPED tem a função de auxiliar e dar suporte às Defensoras e Defensores Públicos em atuação em todo o Estado do Rio de Janeiro nos casos que cuidem de Direitos das pessoas com deficiência.

O núcleo conta ainda com uma equipe técnica multidisciplinar, composta por profissionais da psicologia e do serviço social, que produzem documentos técnicos para instruir

ações judiciais e procedimentos extrajudiciais, atuam no fortalecimento da rede de serviços de proteção e permitem a produção de conhecimento multidisciplinar sobre o acesso à justiça das pessoas com deficiência.

Assim, a entrevista buscou mapear as experiências vivenciadas pela coordenadora no que tange às situações mais frequentes trazidas pelos assistidos(as), assim como identificar as formas de atuação do órgão frente às demandas apresentadas.

Cabe ressaltar que dito organismo tem como atribuição a representação judicial e extrajudicial das demandas coletivas envolvendo PCDS no município do Rio de Janeiro, assim como o fornecimento de apoio jurídico e técnico para situações análogas ocorridas no estado do Rio de Janeiro.

Representantes do Ministério Público do Rio de Janeiro:

Para o desenvolvimento da presente pesquisa, resultou fundamental entrevistar, primeiramente, a promotora coordenadora do Centro de Apoio Operacional às Promotorias Cível e Pessoa com Deficiência, Carolina Maria Gurgel Senra.

Este organismo, tem como função principal fornecer apoio as promotorias cíveis, de família, de órfãos e sucessões sobre diversos temas, dentre eles, os atinentes à tutela coletiva dos Direitos das PCD como:

i) Qualquer tipo de violação aos Direitos da coletividade das pessoas com deficiência: Acessibilidade (nos transportes, na área da cultura e esportes, nos estabelecimentos de uso coletivo, vias públicas, órgãos públicos, acessibilidade arquitetônica, comunicacional e atitudinal), Gratuidade, Moradia (espaços coletivos de acolhimento às pessoas com deficiência), Saúde (habilitação e reabilitação, vacinação dentre outros), Educação (educação inclusiva), Cotas em Concursos Públicos, Prioridade no Atendimento, Constituição e funcionamento dos Conselhos da Pessoa com Deficiência, Discriminação da Pessoa com deficiência, dentre outros.

ii) Violações aos Direitos individuais de pessoas com deficiência em situação de risco e vulnerabilidade, incluídas as pessoas com deficiência psicossocial (transtorno mental).

A atuação para aplicação de medidas protetivas em favor de pessoas com deficiência, além de ações de curatela ou tomada de decisão apoiada, quando for o caso, e prestações de conta por parte dos curadores.

Cabe salientar que foi preciso utilizar a técnica de pesquisa por bola de neve, haja vista o insucesso das diversas tentativas de contato realizadas pela via institucional.

Assim, o professor Enzo Bello intermediou um diálogo com o docente Guilherme Penha de Moraes, (promotor membro do MP), que, por sua vez, me forneceu o contato do promotor Luiz Claudio Carvalho de Almeida, que desempenha na promotoria atribuição referente aos casos relativos à defesa de Direitos das PCDs e pessoas idosas no município de Campos dos Goytacazes.

Durante entrevista realizada, foi possível a interseção do promotor Luiz Claudio, que acabou viabilizando o encontro com a coordenadora responsável pelo núcleo da capital, Carolina Senra.

Também, resultou de grande valor recavar as vivências e ações empreendidas por parte de usuários (as) PCDs, assim como das associações responsáveis pela defesa dos Direitos deste segmento.

Márcio Aguiar, Secretário geral da Organização Nacional de Cegos do Brasil (ONCB).

A Organização Nacional de Cegos do Brasil (ONCB) tem por missão defender e efetivar os Direitos das pessoas com deficiência visual, por meio do assessoramento às entidades filiadas, na perspectiva dos Direitos humanos, da acessibilidade e da atuação em rede, bem como garantir representatividade política às pessoas cegas e com baixa visão do Brasil, assim como oferecer apoio técnico, pedagógico e social.

A ONCB visa ser entidade representativa de referência das pessoas com deficiência visual em âmbito nacional, incentivando e lutando pelo empoderamento, protagonismo, promoção, garantia e defesa de Direitos; buscando constantemente pela unificação do movimento das pessoas cegas e com baixa visão e pela articulação internacional do segmento.

Ricardo de Azevedo, membro da diretoria da Associação dos Deficientes Visuais do Estado do Rio de Janeiro

A ADVERJ é uma associação sem fins lucrativos criada em 1984 que tem por objetivo a defesa dos Direitos das pessoas com deficiência visual (cegas e com baixa visão), bem como sua plena e efetiva participação e inclusão social.

Dayane Silva, estudante cega de graduação no curso de pedagogia da Faculdade de Educação da Universidade Federal Fluminense.

No ano de 2019, a recusa de embarque da mesma e do seu companheiro, Yan Monteiro, que também é deficiente visual, na linha de transporte coletivo municipal 47 na cidade de Niterói veio a conhecimento público a través de matéria veiculada pelo jornal O globo.

Cabe salientar que os detalhes inerentes às entrevistas e trabalho de campo realizado serão destrinchados oportunamente no capítulo específico.

1.6 Orientação epistemológica

A orientação epistemológica deste trabalho é baseada no método do materialismo histórico-dialético, que entendo como o adequado meio de análise da realidade social objetiva, tomando como paradigma fundamental a realidade material imperante em um determinado espaço de tempo, marcado em um território concreto, e desenvolvido em uma sociedade específica.

Desta maneira, proponho uma ruptura metodológica com a vertente positivista do Direito, que, antagonicamente, pretende analisar os aspectos relativos à norma jurídica desde um viés purista, totalmente isolado dos aspectos fundamentais constitutivos da realidade social (Kelsen, 2021).

Justamente, a diferença teórica substancial radica em que, para os defensores(as) daquela corrente epistémica, a norma positiva em si é produtora de realidade. Cabe salientar que esta ideologia se constitui no arcabouço teórico mais importante da teoria brasileira da efetividade.

Assim, tomo como referência as críticas realizadas por (Bello, Bercovici, Lima, 2019), no sentido de apontar tais inconsistências teóricas, colocando em valor a categoria de norma jurídica proposta por Pachukanis (2017).

Consequentemente, o método adotado é dialético, ou seja, permite entender a totalidade social como o resultado da síntese de cada momento histórico, observando as contradições imanentes, apresentadas como teses e antíteses.

Tomando como referência a obra *Dialética do Concreto*, do filósofo tchecoslovaco Karel Kosik (2011), entendo que o conhecimento teórico científico não produz a realidade, mas

apenas a reproduz. Por isso, no contexto de um projeto de intervenção social, que é um dos objetivos pretendidos por este trabalho, resulta impossível dissociar a teoria da práxis.

Nas palavras de Karel Kosik (2011),

a preocupação e a inquietação são aspectos indissociáveis do indivíduo, já que ambas têm origem econômica, como consequência do modelo produtivo estruturante da sociedade. Porém, devem servir como ponto de aproximação e de partida para o verdadeiro conhecimento da essência da totalidade social, e se transformarem em combustível da práxis revolucionária.

Esta práxis revolucionária se afasta dos aspectos fenomenológicos e metafísicos para compreender os processos cotidianos transitados pelos indivíduos desde uma ótica materialista. No caso da temática deste trabalho, este entendimento é fundamental para compreender que as atrocidades, os prejuízos, ou até mesmo as conquistas atinentes ao segmento das PCDs são o resultado de momentos históricos atrelados a uma determinada matriz econômica e produtiva, e, conseqüentemente, estruturas sociais diferentes.

No atual modelo de produção capitalista, como parte da totalidade social concreta, as PCDs não escapam ao processo de objetificação/reificação do indivíduo. Este processo relatado por Kosik é o sistema pelo qual a estrutura econômica e social produz e reproduz indivíduos funcionais à própria manutenção do modelo, ficando desta forma o homem despojado de toda a sua subjetividade.

Assim, podemos entender como as PCDs sofrem diversos processos de segregação que devem ser analisados desde a ótica econômica, entendendo que na verdade estas concepções respondem a um preconceito economicista que enxerga as PCDs como objetos menos eficientes no processo de trabalho. Nesse sentido, conforme a concepção do autor, entendo que a cotidianidade histórica, assim como o modelo social e econômico sempre estão sujeitos a períodos de instabilidade ou de mudança, pelo que é fundamental não apenas relatar as opressões ou se constituir em meros comentaristas da realidade social, mas sim em agentes de transformação. Como referencial teórico metodológico, utilizarei expoentes da teoria crítica relacionados(as) desde uma abordagem interdisciplinar, como Karl Marx, Antonio Gramsci, Evguéni Pachukanis, Henri Lefebvre, David Harvey, Erminia Maricato, assim como autores e autoras que têm como tema principal dos seus trabalhos acadêmicos os Direitos das PCDs, tais como Debora Diniz e Romeu Sasaki.

Eis as principais categorias teóricas trabalhadas nesta pesquisa: sujeitos de Direitos (Pachukanis, 2017); sociedade civil, sociedade política e estado ampliado (Gramsci, 2001);

materialismo histórico e dialético (Marx, 1989); totalidade social concreta (Marx, 2023; Kosik, 2011); Pessoas com Deficiência (Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, Brasil, 2009; Diniz, 2007; Sassaki, 2006); cotidianidade organizada (Lefebvre, 2011); Direito à cidade (Harvey, 2014; Maricato, 1994).

1.7 Estrutura da pesquisa e percurso do trabalho

No primeiro capítulo, desenvolverei estudo de caso, com foco nos principais entraves apresentados pelos usuários e usuárias PCD no que tange ao exercício do direito, procurando estabelecer causas e possíveis soluções.

Através da utilização da pesquisa empírica, assim como de técnicas de investigação como a revisão documental, observação participante, entrevistas semiestruturadas, e pesquisa por bola de neve (Vinuto, 2014).

No segundo capítulo, aprofundarei aspectos teóricos relativo às tensões existentes entre o modelo médico e o modelo social da deficiência (Diniz, 2007), desenvolvendo seguidamente contextualização histórica sobre o processo transcorrido para a constitucionalização dos direitos das PCD, procurando dar conta também da sua evolução legislativa infraconstitucional.

No terceiro capítulo, realizarei estudo de caso, com foco na dicotomia existente no plano material entre a consistente proteção constitucional do Direito, refletida em diversas decisões e interpretações ampliativas e protetivas por parte dos tribunais, em contraposição com a realidade concreta, à luz dos postulados defendidos pela doutrina brasileira da efetividade (Barroso, 2006).

Finalmente, serão apresentadas as conclusões do presente trabalho, desde um enfoque totalizante, com ênfase nas ações e contribuições concretas na realidade dos usuários(as), assim como nas instituições públicas e privadas incumbidas do dever de garantir a efetividade do direito investigado.

2. ESTUDO DE CASO EMPÍRICO: A REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

O presente capítulo se propõe a realizar um estudo de caso, tomando como objeto de estudo a região metropolitana do Rio de Janeiro, mais especificamente a conurbação (Villaça, 2001) formada pelos municípios de Niterói, Rio de Janeiro e São Gonçalo, com foco no grau de efetividade do direito à gratuidade no transporte público de passageiros para usuários e usuárias PCDs, prevista na constituição fluminense e na legislação infraconstitucional.

Primeiramente, explicitarei os entraves ocorridos no processo de obtenção de dados para esta pesquisa, já que tais percalços permitem conhecer uma série de variáveis sociais e políticas, que resultam relevantes para uma abordagem na perspectiva da totalidade social concreta em relação ao objeto de estudo. Ademais, a explicitação destes aspectos possibilitará dar conta de possíveis lacunas de informação no presente trabalho, por fatores não controlados e alheios à pesquisa.

Na sequência, desenvolverei uma análise das linhas intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, estruturada através da técnica de observação participante, na conurbação metropolitana formada pelas cidades de Niterói, Rio de Janeiro e São Gonçalo, com a finalidade de verificar questões inerentes à existência ou não de parâmetros de acessibilidade nas unidades. Assim como no concernente aos intervalos registrados nas frequências dos serviços, e o seu impacto no que tange à efetividade do direito objeto do presente trabalho.

Posteriormente, procurarei descrever em detalhe os entraves, conflitos e demandas relatadas pelos(as) usuários(as) PCDs e seus(suas) acompanhantes na utilização do serviço, assim como às suas possíveis causas, a partir de uma abordagem pautada pela teoria crítica (Horkheimer, 1983), considerando aspectos econômicos, sociais, políticos e jurídicos, procurando apresentar propostas em termos de possíveis soluções.

Finalmente, apresentarei aspectos relativos às principais demandas identificadas, conformação da estrutura, assim como entraves e desafios apresentados no funcionamento dos órgãos especializados na temática PCD, no âmbito da Defensoria Pública Geral do Estado do Rio de Janeiro (DP/RJ) e do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MP/RJ). Trata-se de instituições que, conforme previsão legal, devem dar respostas na esfera jurídica no que tange à tutela coletiva dos direitos do segmento analisado.

Também discorrerei acerca da atuação das associações representativas do segmento das pessoas cegas e com baixa visão, nos âmbitos estadual e nacional, com foco nas principais reivindicações esgrimidas pelo segmento. Assim como nos principais processos de luta recente encarados pelas entidades, justificado pelo fato de pertencer ao coletivo atendido pelas organizações, e por um processo de frequente invisibilização de algumas deficiências em contraposição a deficiências físicas e motoras (Diniz, 2007).

2.1 Entraves no processo de obtenção de dados

O presente trabalho adota como referencial teórico-metodológico a teoria crítica (Horkheimer, 1983) e, conseqüentemente, se encontra atravessado por uma forte preocupação com a totalidade social concreta. Ou seja, exige-se estudar o campo e o objeto de investigação levando em conta os processos históricos, sociais, políticos, econômicos e culturais. Para esse mister, a empiria é fundamental, possibilitando o acesso a dados a serem analisados de forma quantitativa e qualitativa que permitam conhecer variáveis basilares, como por exemplo:

- O número de pessoas com deficiência residentes por município;
- Os indicadores de empregabilidade da população investigada em idade economicamente ativa;
- As condições de habitação do segmento;
- Os indicadores de nível de formação máximo alcançado, entre outras.

Apesar da existência desses dados em níveis nacional e regional, produzidos pela “Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD): Pessoas com Deficiência 2022”, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2002), não é possível a sua desagregação em municípios e regiões metropolitanas.

No âmbito estadual, esta conjuntura possui especial gravidade, haja vista a falta de produção de estatísticas próprias atinentes ao segmento PCD por parte do Estado e dos municípios fluminenses.

Nesse sentido, diante da relevância da informação, com a finalidade de obtenção de dados, procurei entrevistar pesquisadores e pesquisadoras do instituto envolvidos(as) na temática. Por outra parte, no que tange aos dados qualitativos, a realização de entrevistas com usuários(as), associações do segmento, e instituições estatais e privadas com abrangência na temática se constitui em técnica fundamental para este fim.

Diante da falta de efetividade das vias de contato institucionais, ou do desconhecimento das pessoas envolvidas, em muitos casos foi necessária utilização da técnica de investigação chamada de “amostragem por bola de neve” (Vinuto, 2014), que consiste em entrevistar ou suscitar a intermediação de diversos atores e atrizes, obtendo informações que permitam chegar até o nosso interlocutor final.

Cabe destacar a inicial impossibilidade de contato registrada com o Centro de Apoio Operacional (CAO) das Promotorias Cíveis e de Tutela Coletiva da Pessoa com Deficiência, do Ministério Público do Rio de Janeiro, e da necessária intermediação de diferentes agentes até a consecução do encontro.

No dia 31 de agosto de 2023, enviei um e-mail para o endereço eletrônico institucional do referido CAO (caopjziv@mprj.mp.br). Na mensagem, informei acerca do escopo da pesquisa e sobre a relevância que tinha para o meu objeto de estudo conhecer as diversas frentes de atuação da instituição envolvendo o segmento PCD. E, mais especificamente, informações atinentes ao CAOP Cível e Tutela Coletiva da Pessoa com Deficiência, que é o órgão com atribuição específica na matéria.

Lamentavelmente, não houve nenhuma resposta para tal tentativa de comunicação, razão pela qual procurei, através da técnica “bola de neve”, acionar pessoas que pudessem intermediar o contato.

Nesse sentido, no dia 06 de setembro de 2023 me comuniquei via e-mail com o professor do Programa de Pós-Graduação em Direito Constitucional da Universidade Federal Fluminense (PPGDC-UFF) e promotor de justiça, Guilherme Peña de Moraes, no intuito de comentar aspectos gerais concernentes ao presente trabalho, assim como de requerer a interlocução do mesmo diante da dificuldade de contato com o órgão especializado.

Novamente, não obtive sucesso. Diante deste resultado, nos primeiros dias do mês de setembro do ano de 2023, aproveitando o intervalo entre as aulas e a coincidência da presença do Professor Guilherme no *campus* da Faculdade de Direito da UFF, o professor Enzo Bello o abordou informalmente na minha presença, para solicitar pessoalmente o seu auxílio no intuito de viabilizar a consecução da citada entrevista.

No encontro, o professor Guilherme se mostrou receptivo e entusiasmado com o tema do presente trabalho, comprometendo-se a facilitar a interlocução com os promotores e promotoras responsáveis pela temática PCD no MP/RJ.

Como desdobramento desta reunião informal, no dia 14 de setembro de 2023, o professor Enzo Bello me repassou os contatos de e-mail dos promotores de justiça Luiz Cláudio Carvalho e Cristiane Branquinho.

Assim, no dia 15 de setembro de 2023, realizei tentativa de comunicação com ambos, conforme endereços eletrônicos fornecidos, citando ainda no corpo da mensagem a interlocução efetivada pelo professor Guilherme Peña.

Porém, lamentavelmente, não obtive resposta por parte da promotora Cristiane. Todavia, o promotor Luiz Cláudio respondeu de maneira imediata, demonstrando interesse e predisposição com a realização da entrevista, diante do que após intercambiar alguns e-mails foi sugerida como data final o dia 25 de outubro de 2023.

O encontro se realizou às 16h30 min, através da plataforma *Google Meet*, já que o entrevistado atua na Promotoria de Justiça de Proteção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência do Núcleo Campos dos Goytacazes, região do norte fluminense.

Durante o encontro, dentre outros temas que serão oportunamente explicitados em tópico específico, indaguei a respeito da Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 0040009-38.2019.8.19.0000, proposta em 2019 pelo MP/RJ, em face da lei regulamentadora do “vale social”, que transitou em julgado no ano de 2021, com decisão favorável por unanimidade proferida pelo órgão especial do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ/RJ).

O promotor Luiz Cláudio manifestou desconhecer a existência da ação, porém se prontificou a colaborar com este trabalho de pesquisa, ajudando a localizar membros da instituição que trabalharam na propositura da demanda.

No dia 11 de novembro de 2023, Luiz me forneceu via e-mail um número de *WhatsApp* institucional do CAO Cível, onde poderia começar as tratativas para coordenar a entrevista.

No dia 14 de novembro de 2023 me comuniquei com o servidor Amílcar e lhe manifestei o interesse na realização do encontro, assim como a intermediação efetuada pelo promotor Luiz Cláudio.

Posteriormente, em 06 de dezembro de 2023, às 15h, o encontro ocorreu no horário e dia especificado, na sede do MP/RJ, localizada no centro da cidade do Rio de Janeiro.

Considero valioso explicitar estes percursos realizados ao longo dos capítulos do presente trabalho, já que permitem socializar com os leitores e as leitoras as conclusões alcançadas.

O circuito anteriormente relatado, envolvendo o MP/RJ, denota primeiramente uma total falta de efetividade dos canais institucionais estabelecidos para a comunicação do órgão com a cidadania. Assim como também falta impessoalidade no tratamento das informações, sendo preciso uma série de contatos informais reiterados para se conseguir, de fato, acesso à autoridade com atribuição na matéria.

Também, cabe salientar a variedade dos agentes envolvidos. O professor Enzo Bello (professor orientador da presente pesquisa), professor Guilherme Peña (professor do PPGDC e promotor do MP/RJ), promotor Luiz Cláudio Carvalho de Almeida, (titular da Promotoria da Pessoa Idosa e da Pessoa com Deficiência na Comarca de Campos dos Goytacazes).

Diante do exposto, verifico que todos os agentes, de alguma maneira, estão vinculados ao âmbito jurídico ou à docência universitária relacionada com esta área do saber, e que integrar na minha condição de discente nestes espaços acaba reverberando em uma facilidade em transitar o ambiente forense não acessível a todos e todas.

A respeito destas dificuldades, cabe refletir acerca do seu agravamento diante de pessoas em condição de hipossuficiência econômica, técnica e informacional. Existiram entraves significativos na obtenção de dados ocorreram no Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (DETRO-RJ), autarquia instituída pela Lei nº 1.221, de 06 de novembro de 1987, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes (SETRANS).

O DETRO-RJ tem como objetivo realizar concessão, permissão, autorização, planejamento, coordenação, fiscalização, inspeção, vistoria e administração dos serviços intermunicipais de transportes de passageiros por ônibus e serviço complementar em seus diferentes regimes.

Consequentemente, existe especial relevância para o presente trabalho de pesquisa conhecer em detalhe os processos de fiscalização a respeito do cumprimento das gratuidades estabelecidas na lei do “vale social”, assim como o resultado de tais procedimentos.

No dia 01 de setembro de 2023, visitei a autarquia com objetivo de agendar um encontro com Alessandro Severiano da Costa, assessor-chefe do departamento jurídico da autoridade reguladora. Conforme orientações do mesmo Alessandro, no mesmo dia efetivei o pedido de maneira formal, através de um e-mail institucional.

No dia 15 de setembro de 2023, a comunicação foi respondida, manifestando que o DETRO-RJ apenas poderia se manifestar sobre as questões inerentes à fiscalização, e que os

temas relativos à regulamentação deveriam ser conversados com a SETRANS, que é a secretaria à qual a autarquia se encontra vinculada.

Seguidamente, foi encaminhado o pedido para um servidor responsável pela área técnica de inspeção para ser entrevistado. Porém, até o presente momento não foi estabelecida nenhuma data.

Posteriormente, Dr. Alessandro me orientou via *WhatsApp* no sentido de se procurar diretamente a secretaria, haja vista a competência deste órgão sobre todas as questões relativas ao “vale social”. Estes percalços, apesar da boa vontade dos agentes públicos envolvidos, denota mais uma vez a falta de acessibilidade dos organismos responsáveis pela fiscalização do cumprimento da normativa, assim como se materializa na falta de obtenção de dados relevantes.

Também reforça a falta de impessoalidade existente, já que, como demonstrado, a ausência de contatos no interior da autarquia coincide com uma maior demora apresentada no atendimento à solicitação de entrevista.

Apesar de não ter sido possível agendar entrevistas com autoridades ou responsáveis pela fiscalização, Dr. Alessandro forneceu via *WhatsApp* uma informação de grande relevância para a presente pesquisa, que será desenvolvida oportunamente.

Tratasse da existência da Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) n. 0040009-38.2019.8.19.0000, movida pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MP/RJ), em 2019, que contestou a constitucionalidade da palavra "convencional" na lei do “vale social”. Por outra parte, cabe registrar que no concernente à Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro, assim como nos âmbitos institucionais e políticos de atuação dos dirigentes das associações e usuários(as) PCDs, não se registraram problemas significativos no processo de obtenção de dados.

Entretanto, também, foi utilizada de forma primária a técnica de amostragem por “bola de neve”, haja vista o meu conhecimento prévio de servidores e defensores públicos como consequência do meu passo como estagiário do Núcleo de Terras e Habitação (NUTH), no período de 2018 a 2022, assim como dos integrantes das instituições do segmento, pelo fato de ter composto junto a essas organizações, diversos espaços de militância atinente a defesa dos direitos das PCDs.

2.2 Estudo de campo das linhas de transporte coletivo de passageiros intermunicipal no eixo territorial proposto

A pesquisa de campo foi realizada nos dias 02 e 04 de fevereiro de 2024, quinta-feira e domingo, respectivamente, tomando como objeto de análise o ponto de ônibus localizado na Alameda São Boaventura, altura do número 600, na cidade de Niterói, sentido Rio de Janeiro, considerando que, pela proximidade com a ponte Rio Niterói, esta avenida concentra grande número de linhas que interligam os três municípios escolhidos como recorte de investigação do presente trabalho.

A observação objetivou identificar a quantidade de ônibus executivos e convencionais passando por este ponto em direção ao município da capital, no interregno temporal compreendido entre 07h00 e 10h00, cobrindo um período de três horas. Tal horário foi escolhido entendendo a relevância do direito à mobilidade urbana em relação à participação das pessoas com deficiência no mercado de trabalho, sendo esta faixa considerada como horário de pico. Analisando o total de ônibus por modelo, 87 ônibus eram do modelo executivo e 24 do modelo convencional.

Tabela 1: Comparativo por Linha, resumo detalhado da distribuição de ônibus executivos e convencionais por linha durante a semana:

Linha	Empresa	Executivo	Convencional	Origem	Destino
2146D	Amparo	10	0	Castelo (Rio de Janeiro)	Maricá
1721D	Fagundes	12	1	Alcântara (São Gonçalo)	Rio de Janeiro
5721D	Fagundes	10	0	Apolo III (São Gonçalo)	Rio de Janeiro
3721D	Fagundes	10	0	Alcântara (São Gonçalo)	Rio de Janeiro
12146D	Amparo	1	0	Itaipuaçu (Niterói)	Rio de Janeiro
725D	Inga	1	3	Fonseca (Niterói)	Rio de Janeiro
728D	Fagundes	0	7	Candelária (Rio de Janeiro)	São Gonçalo
4146D	Amparo	8	0	Castelo (Rio de Janeiro)	Niterói
7721D	Fagundes	12	0	Santa Isabel (São Gonçalo)	Rio de Janeiro
6141D	Amparo	1	0	Castelo (Rio de Janeiro)	Niterói
9721D	Fagundes	2	0	Botafogo (Rio de Janeiro)	São Gonçalo
730D	Inga	0	3	Vital Brasil (Niterói)	Rio de Janeiro
718D	Fagundes	0	2	Alcântara (São Gonçalo)	Rio de Janeiro
721D	Fagundes	0	1	Não especificado	Não especificado
579D	Amparo	0	2	Candelária (Rio de Janeiro)	Niterói
521D	Fagundes	1	1	Alcântara (São Gonçalo)	Rio de Janeiro
590	Amparo	0	1	Amendoeiras (São Gonçalo)	Não especificado
6146D	Amparo	1	0	Castelo (Rio de Janeiro)	Niterói
580M	Inga	0	1	Niterói	Não especificado
543D	Amparo	0	1	Anaia (São Gonçalo)	Rio de Janeiro
2905D	Amparo	1	0	Castelo (Rio de Janeiro)	Niterói

Fonte: elaborado pelo próprio autor

A análise dos dados sobre os serviços de ônibus executivos e convencionais na cidade de Niterói levanta questões importantes.

Ao observar a frequência dos ônibus executivos, vemos que eles dominam o transporte público com 87 ônibus identificados, enquanto os convencionais somam apenas 24. Esta distribuição desigual, e o conseqüente domínio dos serviços de tipo executivo no horário de pico, se constitui em verdadeiro entrave para a mobilidade urbana dos trabalhadores e trabalhadoras, que acabam sendo forçados a embarcar neste tipo de serviços, de custos

substancialmente mais elevados, em decorrência da baixa frequência dos ônibus de tipo convencional.

No caso dos usuários com deficiência, tal distribuição reflete a falta de efetividade do direito à gratuidade prevista no art. 14 da Constituição estadual, haja vista o sistemático descumprimento de tal instituto por parte das empresas concessionárias de serviços de tipo executivo, materializado na negativa de embarque sistemático aos usuários (as) do vale social.

Entretanto, a análise dos trajetos revela uma diferença notável na orientação geográfica e no foco do serviço. Os ônibus executivos têm como principais origens Alcântara, Santa Isabel, e Castelo, com destinos como o centro do Rio de Janeiro e Maricá. Essa orientação claramente favorece passageiros que viajam para ou desde os centros dos aglomerados urbanos, sugerindo uma concentração no atendimento a áreas de maior poder aquisitivo ou com alta movimentação de mercadorias e força de trabalho.

Por outro lado, os serviços convencionais oferecem uma variedade maior de origens, incluindo bairros residenciais como Fonseca e Vital Brasil em Niterói. O foco em áreas menos adensadas sugere que estas linhas são projetadas para atender às necessidades diárias de uma população mais diversificada, mas a sua menor frequência aponta para uma subutilização das rotas por parte dos concessionários, o que compromete a eficácia da prestação do serviço.

Todavia, os padrões das frequências revelam diferenças significativas na operação das linhas. Os ônibus executivos começam a circular no início da manhã e mantêm uma distribuição mais uniforme ao longo do período analisado.

Em contrapartida, os ônibus convencionais exibem horários menos constantes e mais esporádicos. Esta característica pode indicar uma falta de ajuste adequado às demandas dos passageiros, especialmente durante períodos de menor movimento, resultando em longos tempos de espera, limitando a eficácia e a confiabilidade do serviço para os usuários(as) que não têm flexibilidade de horário ou alternativa viável de transporte.

Esta conjuntura, indica que os serviços convencionais são relegados a um papel secundário na política de transporte, onde as decisões inerentes ao planejamento e fiscalização estatal são predominantemente baseadas em aumentar a transferência de lucro para as empresas concessionárias, em detrimento de um serviço público abrangente e inclusivo.

Tabela 2: Comparativo por Linha, resumo detalhado da distribuição de ônibus executivos e convencionais por linha contabilizados no final de semana:

Linha	Executivo	Convencional
1721D	5	0
725D	0	2
4146D	2	0
2146D	4	0
521D	0	1
3721D	0	0
730D	0	0
718D	0	0
728D	0	0

Fonte: elaborado pelo próprio autor.

A pesquisa de campo também foi realizada no domingo, 04 de fevereiro de 2024, em idêntica faixa horária, no mesmo local, almejando comparar a frequência em dias úteis e nos finais de semana. A análise dos dados mostra uma predominância de ônibus executivos em comparação aos convencionais ainda maior, destacando algumas questões críticas sobre a adequação da oferta de transporte público às necessidades da população.

Os dados indicam que, durante o intervalo pesquisado, passaram pelo ponto de ônibus 14 veículos, dos quais 11 eram executivos e apenas 3 eram convencionais.

Entendo que este cenário resulta indicativo da incompatibilidade manifesta comprovada entre a privatização do serviço público de transporte, com a correspondente formação de oligopólios e a submissão do sistema à lógica da maximização de lucros, e uma concepção política que enxergue a mobilidade urbana como um direito de todos e todas.

O agravamento das disparidades entre os serviços aos dias domingos, pode indicar uma estratégia por parte das operadoras do modal de compensação de resultados, tendo em vista o fluxo menor de passageiros (as) a custos do encarecimento da passagem de fato para os usuários (as), e da negativa de concessão da gratuidade legal.

Enquanto as operadoras dos trechos, observei que em todos os casos se trata de empresas privadas. Fagundes, operando grande parte dos serviços de tipo executivo, Nossa senhora da Amparo, explorando serviços em ambas as modalidades, e a empresa Ingá, concentrada na exploração de serviços convencionais.

Nesse sentido, acredito ser de grande relevância o estudo aprofundado da composição do capital destas empresas, já que, havendo pertencimento a um mesmo grupo econômico, a operação de serviços convencionais e executivos na mesma rota pode configurar grave conflito de interesses, levando à diminuição proposital das frequências de tipo convencional.

O cenário constatado no estudo empírico, reflete ausência de uma política de planejamento desde um paradigma inclusivo na região metropolitana do Rio de Janeiro.

Conforme leciona Rosangela Luft (2020), o Estado do Rio de Janeiro promoveu a elaboração, entre os anos de 2003 e 2018, de três planos metropolitanos que trataram da mobilidade urbana na RMRJ: o Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU 2003/2005, o Plano de Transporte Urbano - PDTU 2013/2015 e o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI 2018/2019.

Estes programas detêm importância fundamental, já que permitem definir o desenho do modelo de transporte e de mobilidade urbana, estabelecendo as prioridades da gestão pública no que tange a problemas a serem enfrentados, assim como no concernente à alocação de recursos financeiros (Luft, 2020).

Porém, se constata que a mobilidade urbana das pessoas com deficiência, assim como a acessibilidade do sistema para este segmento populacional não está dentre as prioridades dos planos analisados.

Este resultado pode ser explicado por um enfoque tecnocrático imperante no planejamento da mobilidade urbana na RMRJ, sem participação popular, que baseia a política pública na existência de um “sujeito tipo”, sem considerar as peculiaridades e desigualdades existentes (Luft, 2020).

Cabe ressaltar, que este quadro de precariedade imperante no sistema de transporte rodoviário intermunicipal, resulta agravado em decorrência de um direcionamento maioritário do financiamento para a esfera local, tendo como destinatário o município da capital, em razão de escolhas políticas visando atender prioritariamente, a realização dos mega eventos esportivos (Luft, 2020).

2.3 Entraves, conflitos e demandas relatadas pelos usuários (as) PCDS e os seus acompanhantes na utilização do serviço

Apesar da gratuidade no transporte público para usuários e usuárias PCD possuir previsão constitucional na Carta Magna estadual, no presente trabalho, através da realização de entrevistas semiestruturadas com dirigentes de associações, grupos de passageiros e acompanhantes de usuários PCD, defensores públicos e promotores de justiça, foram identificados entraves ocorridos cotidianamente na utilização dos serviços referentes ao direito previsto em lei.

No presente tópico serão analisados os problemas e conflitos mais frequentes relatados, assim como as suas principais causas e impactos, especialmente os bloqueios intempestivos no cartão do Vale Social. Conforme estabelece o artigo 7º do Decreto estadual nº 45.820, de 11 de novembro de 2016 (Rio de Janeiro, 2016), os beneficiários e as beneficiárias do Vale Social fazem exercício do direito através de cartão eletrônico de renovação periódica expedido pela secretaria estadual de transportes.

Frequentemente, o cartão é bloqueado de forma intempestiva e arbitrária, como consequência de uma política antifraude desenvolvida por meio do sistema informático da empresa Rio Card (Azevedo, anexo, p. 39)¹. O programa realiza filmagens através das câmeras colocadas nas unidades de transporte coletivo, no momento no qual é realizada a validação do cartão do(a) beneficiário(a) no aparelho validador. Automaticamente, estas imagens são comparadas utilizando reconhecimento facial com as fotos dos beneficiários e das beneficiárias constantes no sistema. Quando o aplicativo detecta alguma inconsistência, procede a emitir uma advertência exibida através de mensagem escrita no validador da unidade de transporte coletivo, notificando o(a) passageiro(a) para o comparecimento a um dos postos do Vale Social, sob pena de bloqueio do benefício.

Esta tecnologia resulta especialmente lesiva para as pessoas com deficiência visual e intelectual: como consequência da falta de desenho universal dos validadores, os usuários e as usuárias cegas e de baixa visão são advertidos(as) de supostas irregularidades apenas através das telas dos dispositivos, razão pela qual, na maioria das vezes, acabam tendo ciência de tal advertência no momento do bloqueio efetivo do benefício (Aguar, anexo, p. 49; Azevedo, anexo, p. 39; Lopes, anexo, p. 89).

Por outra parte, cabe salientar que bloqueios arbitrários são registrados especialmente na utilização do Vale Social por parte de beneficiários e beneficiárias que têm direito à

¹ As informações a seguir, referenciadas com o sobrenome e a palavra “anexo”, são frutos das entrevistas realizadas. As entrevistas completas podem ser encontradas no anexo da dissertação.

gratuidade com acompanhante, já que no banco de dados do sistema de reconhecimento facial apenas consta como paradigma a foto do beneficiário ou da beneficiária.

Além disso, no momento do embarque é realizada a captura de imagens apenas quando da primeira validação; conseqüentemente, se o(a) acompanhante embarcar antes do(a) beneficiário(a), é gerada uma inconsistência no sistema de validação de maneira automática, levando necessariamente à suspensão preventiva do exercício do direito (Azevedo, anexo, p. 31).

Na mesma direção, Marina Lopes, coordenadora do núcleo especializado na temática PCD, da Defensoria Pública do Rio de Janeiro, afirmou que “Em muitos casos, o acompanhante é criança, e não é captado pela imagem da câmera, em outros, o motorista acaba concentrando a função de cobrador, e liberando a roleta algum tempo após a leitura do cartão, e o sistema acaba pegando a foto de outra pessoa” (Lopes, anexo, p. 92)

Cabe salientar que a procura de assistência jurídica como consequência de bloqueios arbitrários constitui uma das principais demandas atendidas pelo NUPED, no que tange ao exercício do direito ao transporte por parte de usuários e usuárias PCDs (Lopes, anexo, p. 92). Em muitos casos, as situações são resolvidas através do envio de ofícios à SETRANS, porém, em outras, resulta necessária a provocação pela via jurisdicional (Lopes, anexo, p. 92).

Nesse sentido, resulta particularmente elucidativa a experiência vivenciada por Ricardo Azevedo, membro da diretoria da associação dos deficientes visuais do Rio de Janeiro (ADVERJ), que comenta que já sofreu o cancelamento temporário do cartão, porque a sua acompanhante passou primeiro na roleta para lhe guiar, precisando se deslocar até um posto de atendimento para contestar tal decisão. Ademais, informou que o bloqueio foi efetuado sem nenhuma comunicação ao usuário, tendo notícia da medida apenas diante da repentina impossibilidade de usufruir do cartão.

No posto de atendimento, precisou assinar um termo e foi advertido de que se o benefício fosse suspenso novamente teria mais trabalho para proceder com a restituição. Azevedo informou, ainda, que em diversas audiências públicas e reuniões nas quais ele teve participação como representante da ADVERJ este tema foi levantado, diante do que a empresa RioCard orientou no sentido de se propiciar o embarque dos usuários e das usuárias em primeiro lugar para, posteriormente, se proceder com a validação do(a) acompanhante.

No caso das pessoas cegas, isto resulta especialmente problemático, já que a função do(a) acompanhante é justamente a de auxiliar a pessoa com deficiência no momento do

embarque e desembarque da unidade com segurança. O posicionamento da firma resulta temerário, expondo usuários e usuárias a situações de perigo, já que precisam, muitas vezes, aguardar em pé com os veículos em movimento, até que seja efetuado o embarque do(a) acompanhante (Azevedo, anexo, p. 39).

Cabe salientar que, no âmbito intermunicipal, não há normativa que determine a padronização da colocação dos validadores no interior do transporte coletivo, em termos de altura e localização dos aparelhos, obrigando às pessoas com deficiência visual a ficarem tateando a superfície do coletivo na sua procura, passando por situações constrangedoras, tornando ainda mais primordial a necessária assistência de um(a) acompanhante de maneira prévia (Aguiar, anexo, p. 50; Azevedo, anexo, p. 39).

Por outro lado, cabe salientar que também foram apresentados entraves significativos no processo de renovação e concessão do Vale Social, no que tange a demoras excessivas no procedimento, assim como na necessidade de se renovar o cartão periodicamente mesmo diante de deficiências permanentes (Aguiar, anexo, p. 52).

Azevedo informou que são frequentes os questionamentos por parte de filiados e filiações da instituição diante de dificuldades sobre este quesito. Questionado sobre as medidas tomadas pela associação frente a este cenário, comentou que têm ocorrido conversas com os membros do Ministério Público, assim como com gestores estatais, para se tentar construir uma solução.

Todavia, com a finalidade de resolver cotidianamente os casos individuais, diretores e diretoras da ADVERJ entram em contato com uma servidora da Secretaria Estadual de Transportes, que acaba oficiando de interlocutora, sendo muito valorada pelos membros e membras da instituição, já que lhe atribuem grande capacidade resolutiva, assim como boa predisposição para o diálogo (Azevedo, anexo, p. 30).

Azevedo informou que o prazo de renovação ou concessão do Vale Social depende substancialmente do grau de expertise do funcionário público da secretaria que tiver incumbido da realização da gestão em cada momento, havendo situações muito díspares, mesmo com beneficiários(as) com quadros clínicos idênticos.

Entretanto, nos municípios do interior do Estado do Rio de Janeiro, há demoras de mais de um ano, já que a documentação dos usuários e das usuárias é remetida para a capital do estado através de malote físico (Lopes, anexo, p. 94). Isso em pleno ano de 2024!

Esta conjuntura denota, primeiramente, falta de vontade política por parte da administração, diante de um problema recorrente, objeto de tratamento em reuniões sucessivas entre instituições do segmento, autoridades do estado e integrantes do Ministério Público.

Também cabe salientar a existência de lacunas na legislação que facilitam a mora do poder público. A Lei estadual nº 7.123 de 2015 (Rio de Janeiro, 2015) estabelece que o Vale Social para os(as) portadores(as) de doenças crônicas deverá ser concedido num prazo máximo de noventa dias corridos. Todavia, a legislação é silente no que tange ao prazo de renovação do cartão para outros beneficiários e beneficiárias, tais como pessoas com deficiência.

Porém, utilizando-se interpretação analógica com a legislação anteriormente colacionada, pode-se estabelecer que o poder público deve necessariamente observar o prazo de noventa dias para a conclusão do trâmite, o que, conforme foi demonstrado anteriormente, é sistematicamente descumprido.

Entretanto, merecem destaque os prazos de validade conferido aos cartões eletrônicos pelo artigo 5º do Decreto estadual nº 45.820 de 2016:

- I - 04 (quatro) anos para as pessoas com deficiência classificada como permanente;
- II - 02 (dois) anos para as pessoas com deficiência classificada como transitória;
- III - de 03 (três) meses a 02 (dois) anos para as pessoas portadoras de doenças crônicas”, cabe ressaltar o caráter inecessário de tal renovação especialmente no que tange a pessoas com deficiências permanentes, já que às mesmas acabam sendo submetidas a tortuosos e demoradas gestões burocráticas que não agregam nenhum valor para administração, pelo contrário, acabam se tornando em barreiras para o usufruto do direito por um lado e de outro, em aumento de custos e volume de trabalho para a estrutura estatal, sem nenhuma contrapartida, onerando inclusive, o sistema único de saúde (SUS), já que a revelia da previsão constante no site oficial da SETRANS, que determina a desnecessidade de exigência de novo laudo médico aos beneficiários assim caracterizados, devendo preencher formulário de prova de vida, em muitos casos, se exige do beneficiário a produção de novo atestado médico (Rio de Janeiro, 2016).

Ocorre que, diante da atual tecnologia de biometria utilizada, este trâmite acaba se tornando absolutamente obsoleto. Outrossim, ressalto a evidente falta de treinamento constatada no corpo de agentes públicos da secretaria estadual de transportes, que ademais de ser um fator que pode explicar o aumento das demoras no circuito de renovação e concessão do benefício, explica também a falta de impessoalidade no tratamento das solicitações, que acabam sendo concentradas nos quadros com maior expertise técnica ou maior vontade resolutiva.

Por outra parte, entraves significativos na utilização do Vale Social são registrados nas linhas intermunicipais executivas. Na região metropolitana do Rio de Janeiro, estes serviços regulares, fruto de concessão pelo poder público, possuem tarifa mais elevada para o(a) usuário(a), se comparado com o serviço coletivo convencional, trazendo como contrapartida,

em tese, a possibilidade de viajar em melhores condições, já que são veículos com menor número de assentos, com maior espaço e nível de reclinção das poltronas.

Conforme demonstrado no subtópico anterior, que versa sobre a observação participante realizada nas linhas de transporte coletivo intermunicipal, tais vantagens muitas vezes não se concretizam, havendo inclusive passageiros e passageiras que se locomovem em pé, mesmo nos veículos de serviço executivo.

Cabe destacar que, em alguns casos, a linha executiva é única disponível em determinados trajetos e, em outros, apesar de existir linha de tipo convencional concorrente, há forte disparidade de frequência em favor dos serviços executivos, não existindo possibilidade de escolha por parte do(a) usuário(a).

O Estado do Rio de Janeiro é vanguarda em nível nacional, no que tange à previsão constitucional do direito à gratuidade nos transportes públicos, objeto de concessão estadual, conforme estabelece o artigo 14 da Constituição fluminense.

Art. 14. É garantida, na forma da lei, a gratuidade dos serviços públicos estaduais de transporte coletivo, mediante passe especial, expedido à vista de comprovante de serviço de saúde oficial, a pessoa portadora:

I - De doença crônica, que exija tratamento continuado e cuja interrupção possa acarretar risco devida;

II - De deficiência com reconhecida dificuldade de locomoção (Rio de Janeiro, 1989).

Todavia, mesmo diante de tal dispositivo, as pessoas com deficiência são sistematicamente impedidas de embarcar nos transportes coletivos executivos. Ricardo Azevedo (anexo, p. 38) manifestou que há um percentual legal de ônibus executivos e convencionais previstos na legislação, porém, tal proporção é descumprida pelas empresas privadas prestadoras, aumentando o número de coletivos executivos em detrimento da linha convencional, já que, nos serviços de veículos com uma porta, o Vale Social não é aceito.

Azevedo indicou que já teve o embarque negado em linhas executivas intermunicipais, e que não foi possível resolver o problema: “simplesmente você não passa, não resolve, ou você tira um dia para ir à delegacia e fazer um barulho, mas não resolve” (Azevedo, anexo, p. 46). Diante de tais reclamações, a ADVERJ registrou reclamações junto ao Ministério Público sobre a questão, sem nenhuma devolução até o momento por parte da instituição.

Aguiar destacou que o Vale Social mantém um limite mensal de sessenta viagens, independentemente do modal de transporte utilizado, e que, em decorrência de precisar articular

diversos ramais, que totalizam quatro passagens por dia, ele só teria garantido através do Vale Social o deslocamento para quinze dias no mês.

Márcio Aguiar (anexo, p. 56) entende que essa restrição contraria o direito constitucional de ir e vir, já que a gratuidade é uma política pública de ação afirmativa que busca compensar as pessoas com deficiência diante de custos gerados por tal condição. Além disso, o entrevistado discorreu sobre abordagens capacitista por parte de alguns motoristas de ônibus, mencionando situações em que, mesmo querendo pagar pela passagem, foi impedido de entrar no ônibus executivo, pois o motorista receava que a pessoa com deficiência utilizasse isso como um artifício para, uma vez dentro da unidade, tentar usufruir da gratuidade.

Os entraves apresentados denotam, primeiramente, uma clara vontade política por parte da administração estadual no sentido de retirar efetividade ao direito em tela analisado, conforme será demonstrado a seguir. Como relatado anteriormente, a gratuidade nos transportes coletivos de passageiros, objeto de concessão estadual, tem previsão nos artigos 14 e 338, inciso X, da constituição estadual.

Historicamente, foram realizadas diversas tentativas por parte do poder público no intuito de obstar ou restringir o exercício do direito. No dia 13 de janeiro de 2005, durante a gestão da então governadora Rosângela Barros Assed Matheus de Oliveira Gomm, conhecida popularmente como Rosinha Garotinho, foi editada a Lei estadual n. 4.510, sob a ideia de aperfeiçoar a regulamentação do direito constitucional prevista na antiga Lei Complementar nº 74, de 10 de setembro de 1991.

Todavia, em verdade, a nova legislação, por um lado, explicitou a necessidade da observância da gratuidade constitucional na esfera municipal, incorporando inclusive os estudantes da rede pública de ensino na política pública do Vale Social, e, por outro, introduziu uma série de limitações ao direito, comprometendo o seu exercício. Já que no concernente às pessoas com deficiência e pessoas com doenças crônicas, a Lei n. 4.510, no seu artigo primeiro, exime da gratuidade as linhas de transporte coletivo executivo, assim como os transportes seletivos aquaviários e metroviários, nos seguintes termos:

Art. 1º É assegurada, na forma, nos limites e sob as condições estabelecidas nesta Lei, isenção no pagamento de tarifa nos serviços convencionais de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros por ônibus do Estado do Rio de Janeiro, para alunos do ensino fundamental e médio da rede pública estadual, para pessoas portadoras de deficiência e para pessoas portadoras de doença crônica de natureza física ou mental, cuja interrupção no tratamento possa acarretar risco de vida, estas últimas na forma do art. 14 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro.

§ 2º - A isenção a que alude o "caput" deste artigo e as demais disposições desta Lei, alusivas a transporte intermunicipal de passageiros, são aplicáveis aos transportes

coletivos aquaviário, ferroviário e metroviário, não seletivo, sob administração estadual, inclusive intermunicipal, salvo se o concessionário de tais serviços estiver sob regime legal ou contratual, que preveja outra forma de custeio ou compensação dos valores respectivos (Rio de Janeiro, 2005a).

Entretanto, no dia 25 de fevereiro de 2005 foi publicado o Decreto estadual n. 36.992, sob o argumento de regulamentar a Lei estadual n. 4510, editada no mês anterior. O decreto estabelece nova limitação ao exercício da gratuidade, normatizando prazo de validade para os cartões concedidos, inclusive para aqueles beneficiários categorizados como com deficiência permanente, com grave impacto negativo no exercício do direito por parte dos usuários e usuárias, conforme explicitado anteriormente.

Art. 5º O prazo de validade do Vale Social será de:

I - 04 (quatro) anos para as pessoas com deficiência classificada como permanente;

II - 02 (dois) anos para as pessoas com deficiência classificada como transitória;

III - de 03 (três) meses a 02 (dois) anos para as pessoas portadoras de doenças crônicas, conforme previsão de tratamento descrita no laudo médico, e após análise e concordância da equipe médica da Secretaria de Estado de Transportes (Rio de Janeiro, 2005b).

Entretanto, no dia 23 de maio de 2014 foi ajuizada a representação de inconstitucionalidade n. 0025170-81.2014.8.19.0000², por parte do Ministério Público do Rio de Janeiro (MP/RJ), visando a declarar a inconstitucionalidade das expressões “convencional” e “não seletiva”, constantes do artigo primeiro da Lei estadual n. 4510.

Na inicial, foi sustentado que tais dizeres objeto da demanda, em verdade, traziam como consequência material lesão à dignidade da pessoa humana dos(as) beneficiários(as) do serviço público de transporte rodoviário, haja vista a falta de disponibilidade de transporte em número adequado e suficiente para usuários(as) do vale social, como resultado do aumento proposital das frequências de serviços executivos e a concomitante redução dos intervalos dos transportes de tipo convencional por parte das empresas prestadoras, devidamente comprovado no Relatório de Fiscalização 004/2012, realizado pelo DETRO/RJ, nos autos do inquérito civil n. 024/2011³.

² Representação assinada pelo Subprocurador-Geral de Justiça, Ertulei Laureano Matos, em delegação pelo Procurador-Geral de Justiça, Marfan Martins Vieira.

³ Na inicial foram mencionados como jurisprudência os autos nº 0034702-55.2009.8.19.0000. j.12/12/2011. Na referida ação, também proposta pelo Procurador-Geral de Justiça, foi declarada a inconstitucionalidade de dispositivos da Lei Orgânica do Município de São Gonçalo, dentre os quais o §3º do art. 142, que justamente restringiam a gratuidade aos ônibus convencionais.

Após intimação, o governador Luiz Fernando de Souza se manifestou no dia 21 de agosto de 2014, nas páginas 29 a 31 dos autos, afirmando que o comando constitucional é norma de eficácia limitada, razão pela qual depende de lei para produzir efeitos.

Sustentou, ainda, que seria fantasioso e quimérico pretender dar interpretação universal ampliativa ao benefício, já que o Estado em verdade administra a escassez, não havendo condições idílicas.

Também ponderou que o estado de coisas decorrentes da legislação impugnada não compromete o exercício da gratuidade, sendo as condutas praticadas pelas empresas práticas ilícitas, que não tem relação com a efetividade da normativa.

Pelo contrário, defendeu que ampliar o benefício em todos os serviços iria comprometer a prestação universal dele.

Entretanto, no dia 08 de setembro de 2014, o deputado Paulo Melo (MDB), presidente da ALERJ, se pronunciou nos autos, nas páginas 39 a 46, igualmente sustentando a compatibilidade dos dispositivos impugnados com a Constituição Estadual. Afirmou que a iniciativa do MPRJ vulnera a cláusula constitucional da separação dos poderes, pois a pretendida exclusão de expressões restritivas da Lei Estadual 4.510/05 importará na criação de lei nova, na qual a gratuidade será estendida a todo tipo de transporte, e não cabe ao Judiciário atuar como legislador positivo. Argumenta, ainda, que não há provas da alegada violação dos objetivos da Lei estadual pelos concessionários de transporte, de modo a afastar a presunção de constitucionalidade da norma estadual. Conclui, por isso, que o pedido é juridicamente impossível e que não pode ser acolhido, sob pena de violação da cláusula constitucional da separação dos poderes. No dia 26 de setembro de 2014, foi protocolada manifestação da Procuradora-Geral do Estado do Rio de Janeiro, Lúcia Lea Guimarães Tavares, às fls. 48, reiterando os argumentos contidos nas informações prestadas pelo Governador e pugando pela improcedência do pedido.

Finalmente, no dia 12 de maio de 2015, foi proferido acórdão pelo órgão especial do TJRJ, por unanimidade, com a declaração de inconstitucionalidade das expressões combatidas na lei estadual 4510, no entendimento de que as normas previstas na Carta Magna do Rio de Janeiro que versam sobre a gratuidade nos transportes para estudantes da rede pública e pessoas com deficiência são normas atinentes ao núcleo fundamental para a realização da dignidade humana; portanto, dotadas de eficácia, não sendo possível lhe reduzir o seu escopo por via de lei infraconstitucional, destacando que o comando impugnado legitima as condutas ilícitas

praticadas pelos concessionários, já que se cria uma ideia de que as empresas prestadoras do serviço podem restringir o alcance do mesmo de forma potestativa.

Todavia, frente a tal julgamento, o Legislativo assim como o Executivo materializaram posicionamento extremadamente refratário, questionando a decisão no Supremo Tribunal Federal, através da interposição do Recurso Extraordinário com agravo n. 960.394.

No recurso apresentado pelo presidente da Alerj e pela Procuradoria-Geral do Estado do Rio de Janeiro foi defendido que a decisão questionada representaria um ataque à separação de poderes, já que o Judiciário estaria legislando, invadindo assim, competência privativa do Legislativo.

Também foi sustentado que no veredito não foi especificada qual seria a fonte de custeio decorrente da ampliação do benefício, assim como que haveria violação a princípios constitucionais reitores da Administração Pública, tais como razoabilidade, moralidade e proporcionalidade.

No dia 3 de dezembro de 2018, o ministro Marco Aurélio decidiu monocraticamente pelo não provimento do recurso, reproduzindo os argumentos da sentença anteriormente proferida pelo órgão especial do TJRJ, acrescentando que por ofensa a direito local não cabe recurso extraordinário, conforme assentado em jurisprudência prevista na Súmula 280 do STF, pelo que, finalmente, a declaração de inconstitucionalidade, em tese, começaria a produzir os seus efeitos a partir do dia 17 de julho de 2019, data do trânsito em julgado.

Todavia, no dia 03 de janeiro de 2018, à revelia da ação de inconstitucionalidade anteriormente proposta, o governador do estado do Rio de Janeiro à época, Luiz Fernando de Souza, (PMDB), sancionou a Lei 7.830/2018, limitando novamente a utilização do vale social apenas para os ônibus de tipo convencional.

A referida lei foi resultado da aprovação do Projeto de Lei nº 2768/2017, que começou a tramitar na assembleia legislativa do estado do Rio de Janeiro no dia 09 de maio de 2017, de autoria dos parlamentares Gilberto palmares (PT), André Ceciliano (PT), Carlos Osorio (PSDB), Zeidan (PT), Waldeck Carneiro (PT), Marcelo Freixo (PSOL), Eliomar Coelho (PSOL), Lucinha (PSDB), Flavio Serafini (PSOL), márcio Pacheco (PSC), André Lazaroni (MDB), enfermeira Rejane (PCdoB), Paulo ramos (PDT), Martha rocha (PSD), Jânio mendes (PDT), tia Ju (Republicanos), Luiz Paulo (PSDB), Zaqueu Teixeira (PDT), Benedito Alves (Republicanos, Carlos Macedo (Republicanos), Luiz Martins (PDT), Wanderson Nogueira (PSOL), DR. Deodalto (DEM), Cidinha Campos (PDT), Chiquinho da Mangueira (Podemos),

Dionísio Lins (PP), DR. Julianelli (Rede), Comte Bittencourt (Cidadania), Coronel Jairo (MDB), Aramis Brito (PHS), Silas Bento (PSDB), Nivaldo Mulim (PR), Gustavo Tutuca (MDB), Márcio Canella (PSL), Geraldo Pudim (MDB), André Figueiredo (PDT), Tio Carlos (DEM), Marcos Muller (PHS), Carlos Minc (PSB),⁴ sob o propósito de ampliar os benefícios do vale social para os estudantes das redes de ensino federal e municipal.

Conforme demonstrado anteriormente, o PL contou com a coautoria de diversos (as) parlamentares de todo o espectro ideológico, inclusive com presença ativa das bancadas do partido socialismo e liberdade (PSOL), partido dos trabalhadores (PT) e do partido comunista do Brasil (PCdoB).

Todavia, o retorno das restrições impostas ao benefício do vale social consta no artigo primeiro da versão original do projeto, sem que tenham sido suscitadas emendas ou pareceres a esse respeito durante a tramitação no plenário e nas comissões.

Este fato, na minha concepção, é indicativo da falta de representação do segmento PCD na arena política, e especificamente, dentro dos setores partidários referenciados dentro do progressismo por um lado, e, de outro, deixa evidente a falta de perícia técnica dos mandatos nas questões atinentes a esta temática.

O advento da lei nº 7830/2018, provocou a propositura de nova representação de inconstitucionalidade, número 0040009-38.2019.8.19.0000, por parte do Ministério Público do Rio de Janeiro, no dia 08 de julho de 2019, reiterando os argumentos esgrimidos na ação anterior, assim como a vigência da decisão favorável já exarada pelo tribunal com anterioridade em pedido idêntico, conforme foi destrinchado nas páginas anteriores.

No dia 03 de outubro de 2019, a procuradoria da ALERJ se manifestou nos autos, apenas informando que a palavra convencional é utilizada em outras leis estaduais no território nacional, assim como levantando novamente a tese esgrimida na ação anterior, afirmando que os problemas na efetividade da gratuidade, em verdade, obedecem a deficiências na fiscalização estatal, e não as limitações no exercício do direito dispostas pela novação legislativa em questão.

Por sua vez, no dia 07 de janeiro de 2020, a procuradoria geral do estado do Rio de Janeiro se manifestou nos autos, opinando pela declaração de inconstitucionalidade da lei, sob o argumento de que a mesma não previa a fonte de custeio para a expansão das gratuidades para os estudantes das redes de ensino federal e municipal, sem fazer nenhuma menção às restrições

⁴ Filiação partidária durante o ano de 2017, interregno temporal no qual tramitou o PL em questão.

impostas ao exercício do direito por meio do reestabelecimento da palavra convencional. Ou seja, a manifestação da PGR, além de invisibilizar completamente a problemática envolvendo o segmento PCD, opina no sentido de restringir o benefício da gratuidade, excluindo os estudantes das redes públicas de ensino federal e municipal.

Tal posicionamento leva a questionar o papel pretensamente neutral e gerenciador de conflitos do Estado dentro de um modelo de produção capitalista, haja vista que o mesmo se coloca de maneira frontal na vanguarda de ataque aos direitos das minorias subalternas.

No dia 12 de maio de 2020, em alegações finais, o ministério público questionou novamente os efeitos trazidos pela inclusão da palavra convencional, sustentando que, em verdade, tem por objetivo restringir a isenção do pagamento de tarifa nos serviços de transporte rodoviário intermunicipal, abrindo uma brecha legal para que as concessionárias, disponibilizando poucos veículos que atendam a tais condições, reduzam o número de passageiros alcançados pelo benefício, citando, ainda, fragmento do acórdão proferido na representação de inconstitucionalidade ajuizada no ano de 2014, sobre a mesma temática:

[...] As expressões impugnadas pelo parquet nesta ação efetivamente restringem o alcance do direito constitucionalmente previsto ao transporte gratuito, servindo para induzir, até este momento, a errônea noção de que os concessionários poderiam, desde que observando as restrições legais, esquivar-se de garantir o transporte isento de tarifa a quem a Constituição determinou – e fazê-lo de modo potestativo.

Finalmente, no dia 15 de abril de 2021, foi proferido acórdão pelo órgão especial do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, declarando a inconstitucionalidade da palavra convencional constante no art. 1º da lei do vale social.

Os julgadores(as) entenderam que os artigos 9º, 308, inciso IX e 338, inciso X, da Constituição Estadual, atribuem ao Estado o dever de fornecer aos estudantes e pessoas com deficiência a prestação do serviço de transporte, sem qualquer distinção de qualidade ou característica, o que resulta atacado quando se restringe a norma constitucional a traves de lei ordinária.

Na decisão, foi mencionado o acórdão proferido previamente, na ação de inconstitucionalidade n. 0025170-81.2014.8.19.0000, determinando a inconstitucionalidade de idêntica expressão, constante na lei estadual 4510/2005.

2.4 Atuação e perspectiva da defensoria pública do estado do rio de janeiro

A Defensoria Pública é caracterizada na Constituição Federal como instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe, como expressão e instrumento do regime democrático, fundamentalmente, a orientação jurídica, a promoção dos direitos humanos e a defesa, em todos os graus, judicial e extrajudicial, dos direitos individuais e coletivos, de forma integral e gratuita, aos necessitados, na forma do inciso LXXIV do art. 5º e do art. 134.

O Núcleo de Atendimento à Pessoa com Deficiência (NUPED) da Defensoria Pública do Rio de Janeiro tem como atribuição, no âmbito estadual, proporcionar apoio técnico, assim como orientação jurisprudencial e processual, para todos os órgãos da instituição, quando solicitado, a respeito dos direitos inerentes às pessoas com deficiência, assim como atinentes a boas práticas concernentes à realização de tais atendimentos com condições de acessibilidade (Lopes, anexo, p. 56).

No que tange à tutela coletiva, em tese, o NUPED detém atribuição para atuar em nível estadual em todos os casos envolvendo demandas atinentes ao segmento PCD. Porém, o núcleo só atua diretamente nas ações coletivas no âmbito do município do Rio de Janeiro. Na esfera individual, o NUPED atende aquelas situações nas quais se verificam possíveis violações aos direitos dos(as) assistidos(as) em razão da deficiência ou inerentes a tal condição.

Ainda sobre a atribuição do órgão, a defensora pública Marina Lopes ressaltou que há certa flexibilidade no que tange à atribuição do núcleo. Assim, algumas PCDs são atendidas no órgão diante das particularidades dos casos, independentemente da divisão interna anteriormente relatada, em função das preferências do(a) assistido(a), e do impacto do caso no que tange ao conteúdo da matéria. Por exemplo: o núcleo já atuou em ações coletivas estaduais referentes à disponibilização de profissionais especializados para a inclusão de alunos PCDs nas escolas do Estado.

Também cabe ressaltar que o núcleo detém atribuição concorrente nos casos envolvendo pessoas surdas, independentemente da natureza do direito violado: “Desta forma, a pessoa surda poderá escolher entre ser atendida pelo núcleo com atribuição ordinária em razão da matéria ou da divisão geográfica, ou pelo NUPED” (Lopes, anexo, p. 53).

Esta situação se dá em decorrência da falta de intérpretes de libras nos outros núcleos da DP/RJ, razão pela qual o NUPED disponibiliza, uma vez por mês, tradutor de libras para atender este segmento populacional.

Considero que o caráter mensal destes atendimentos resulta problemático, haja vista que, por exemplo, dificulta a celeridade processual conferida por lei às pessoas com deficiência. Nesse sentido, “Cabe ressaltar, que este intérprete é disponibilizado em razão de um convênio estabelecido com a prefeitura do Rio de Janeiro” (Lopes, anexo, p 89).

Isso permite aferir a existência de precariedade no atendimento e insuficiência de recursos na instituição, atestada pela falta de tradutores próprios mesmo no núcleo especializado na temática. Inquirida sobre tal situação, a defensora Marina Lopes destacou que foi feita solicitação à administração a respeito da implantação de aplicativos disponíveis no mercado, que permitiram realizar estas traduções em todos os órgãos da instituição, porém existe certa demora no procedimento.

Por outra parte, no que tange à estrutura, o NUPED conta atualmente com uma defensora, uma servidora e quatro estagiários (Lopes, anexo, p. 79), assim como uma psicóloga e uma assistente social, compartilhadas com o NUDEDH, o Núcleo de Direitos Humanos da DP/RJ, que funciona no mesmo andar, constituindo uma equipe interdisciplinar.

Esta estrutura revela-se insuficiente para um órgão de atribuição estadual, levando a escolhas e prioridades trágicas em razão das condições de materialidade existentes. Por exemplo, conforme desenvolvido anteriormente, o núcleo possui atribuição para atuar na tutela coletiva, em todos os casos atinentes às demandas PCD em nível estadual; todavia, nesse quesito, a atuação do órgão encontra-se restringida ao município da capital.

Por outro lado, no que tange às principais demandas atendidas pelo NUPED, há grande quantidade de atendimentos relativos à falta de disponibilização de profissional de apoio escolar para estudantes com deficiência nas redes de ensino estadual e municipal.

Lopes ressaltou que esta atribuição é concorrente com os núcleos de bairro da DP/RJ, porém a maior parte de atendimentos é direcionada para o NUPED. Grande percentual dos casos envolve o município do Rio de Janeiro, no ensino fundamental, não sendo possível na maioria das vezes obter soluções pela via extrajudicial, pelo que acaba sendo necessário ajuizar ações em vistas a dar efetividade ao direito (Lopes, anexo, p. 92).

No caso em tela, observo uma postura reacionária por parte do município do Rio de Janeiro às demandas⁵ apresentadas, o que explica o alto índice de judicialização do tema. Apesar de se tratar de uma demanda inerente à disponibilização de profissionais de apoio

⁵ O Nuped não possui produção estatística nesse sentido, informação qualitativa obtida durante a entrevista com Marina Lopes, defensora pública coordenadora do órgão.

escolar, merece ser citada, já que me leva a demonstrar que, em verdade, não se trata de um caso isolado, restrito apenas à capital ou a um tema específico. Ao longo do presente trabalho se demonstra que se trata de um padrão de conduta registrado tanto na esfera estadual quanto municipal, no que tange às demandas apresentadas pelo segmento em sentido amplo.

Ainda sobre as demandas mais frequentes, há outra questão que aparece reiteradamente no cotidiano do órgão, que diz respeito à falta de acessibilidade em concursos públicos. Por exemplo, candidatos com baixa visão que têm o recurso de prova em tipografia ampliada negado pelas bancas.

Este aspecto chamou particularmente a minha atenção, já que o Rio de Janeiro é vanguarda no que tange à legislação que busca garantir condições de acessibilidade em concursos públicos, editando a Lei nº 6542, de 25 de setembro de 2013 (Rio de Janeiro, 2013), que determina de maneira exaustiva e clara a obrigatoriedade do fornecimento de provas em braille, tipografia ampliada, fornecimento de leitores e transcritores, para pessoas com deficiência visual.

Indagada sobre tal particularidade, a defensora Marina Lopes afirmou que há uma grande distância entre a teoria e a prática, e que recentemente se apresentaram descumprimentos na capital e em vários municípios, tais como Saquarema e São João de Meriti.

Tal conjuntura coloca de maneira concreta um paradoxo que confronta de forma empírica os postulados pela chamada “doutrina brasileira da efetividade” (Barroso, 2006).

O Rio de Janeiro, apesar de ser vanguarda a nível nacional no que tange ao grau de detalhe e de proteção normativa conferido, apresenta elevados índices de descumprimento e de afronta ao texto legal, sendo reconhecida esta distância existente entre a norma posta e a realidade por membros e membras das instituições públicas incumbidas do dever legal de tutelar estes direitos.

Por outro lado, no que tange à questão do transporte público, o NUPED participa como litisconsorte no polo ativo junto ao MP/RJ da ação civil pública n. 0247345-77.2017.8.19.0001, em face do Estado do Rio de Janeiro, Riopar Participações S.A., Supervia Concessionária de Transporte Ferroviário, e Concessão Metroviária do Rio de Janeiro SA.

Dentre os pedidos principais objeto da ação estão a necessidade da existência de um cartão de gratuidade único, que integre todos os modais, assim como requerimento da prestação do serviço de forma acessível.

Por fim, cabe destacar o relevamento de demandas apresentadas no NUPED relativas ao bloqueio do “vale social”, assim como atinentes à falta de efetividade na utilização do benefício, que, junto à ação popular citada anteriormente, serão desenvolvidas em tópico específico no presente capítulo, de modo a permitir uma análise totalizante.

2.5 Atuação e perspectiva do Ministério Público do Rio de Janeiro (MP/RJ)

Conforme previsão constitucional (art. 127), o Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis (Brasil, 1988).

Com a finalidade de apoiar e dar efetividade a sua atribuição legal, no concernente às pessoas com deficiência, o Ministério Público do Rio de Janeiro conta com órgão técnico especializado na matéria, com abrangência estadual.

O Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Justiças Cíveis e de Tutela Coletiva da Pessoa com Deficiência (CAO) tem como função subsidiar, com assistência técnica e jurídica, a atuação de promotores e promotoras que atuam nos órgãos de execução em nível estadual, fornecendo material, consultas, cursos, eventos, além de auxílio em casos concretos quando solicitado (Senra, anexo, p. 13).

No que tange à estrutura, no mês de dezembro de 2023, o CAO era dirigido pela promotora de justiça Carolina Senra, a quem tive a oportunidade de entrevistar e obter dados de grande valor para o presente trabalho.

O CAO cível conta com um corpo técnico de psicologia, assistência social e psiquiatria, profissionais atrelados(as) ao núcleo que atuam majoritariamente nos casos de tutela individual da pessoa com deficiência ou pessoa com transtorno mental, composto de cinco servidores, um estagiário administrativo e um residente jurídico. Entretanto, no âmbito da tutela coletiva existe um grupo de apoio técnico, mas esse não é vinculado ao centro de apoio, pertencendo a outro setor do Ministério Público (Senra, anexo, p. 14).

Sobre a atribuição do órgão, cabe destacar que ela não é exclusiva, cabendo ao CAO proporcionar assessoramento nos âmbitos cível, empresarial, de família, de órfãos e sucessões, de acidentes do trabalho, de fundações, de liquidações extrajudiciais, de registro civil, de fazenda pública, de registro público e de Juizados Especiais Cíveis, além da tutela individual e coletiva da pessoa com deficiência em nível estadual.

Entretanto, o CAO tem na sua composição apenas uma promotora de justiça, que, de forma unipessoal, também exerce as tarefas inerentes à coordenação do órgão. Ressalte-se que a coordenação é um cargo político, pois depende da indicação do procurador-geral de justiça (Senra, anexo, p. 13).

Diante de tal conjuntura, perquiri durante a entrevista realizada acerca da conformidade da estrutura perante a demanda apresentada. Senra informou que ela se revela insuficiente e que há negociações em curso com a administração do MP/RJ com a finalidade de conseguir ampliar para dois o número de promotoras vinculadas ao CAO cível. Por outra parte, acerca da atribuição nos órgãos de execução, dentro da instituição existe uma divisão geográfica e, conseqüentemente, a promotoria responsável pela investigação dependerá do local onde ocorreu o fato (Senra, anexo, p. 17).

Perguntada sobre a existência de promotorias com atribuição específica em tutela coletiva da pessoa com deficiência, Senra afirmou que existe apenas um órgão com tais características no município da capital. Todavia, nas outras cidades do Estado a temática envolvendo direitos do segmento PCD é concorrente. Por exemplo, no município de Niterói, existe uma promotoria que atua na tutela coletiva da pessoa com deficiência e da pessoa idosa.

Ressaltou, ainda, que o fato de haver uma promotoria especializada na capital foi resultado de uma luta recente, empreendida pela promotora Renata Scharfstein, que atuou como coordenadora do CAO cível até fevereiro de 2023, em razão do seu afastamento por licença maternidade.

A caracterização desta conquista institucional do segmento PCD da capital ao interior do MP/RJ como um processo de luta recente, assim como às negociações com o escopo de ampliar a estrutura do órgão, permitem aferir certa posição reativa por parte da administração com relação às demandas apresentadas. De um lado se encontra a percepção empírica dos(as) agentes envolvidos(as) no cotidiano da atuação a respeito da insuficiência das mesmas e, de outro, às demoras ocorridas por parte da estrutura burocrática da alta administração do MP/RJ.

No concernente às principais demandas encaminhadas para o CAO cível, na tutela coletiva, no topo do *ranking* se encontra a falta de acessibilidade nos transportes, vias públicas e estabelecimentos. Também chegam reclamações sobre instituições públicas para pessoas com deficiência que não funcionam adequadamente. Um exemplo recente citado foi uma demanda relacionada a um concurso público em que não teria sido observado corretamente a cota para pessoas com deficiência.

Todavia, no âmbito individual, majoritariamente se trata de casos envolvendo pessoas com deficiência psicossocial em condições de vulnerabilidade, que são atendidas pelas promotorias de família, e na capital pelo órgão de órfãos e sucessões (Senra, anexo, p. 19).

2.6 Atuação e perspectiva das associações representativas na reivindicação de direitos do coletivo PCD

No que tange às pessoas cegas e com baixa visão, no âmbito estadual, existe uma variedade de instituições e associações públicas e privadas, que têm como propósito prestar assistência a este segmento social.

Todavia, no presente trabalho optei por realizar recorte tomando apenas como objeto de análise a Associação dos Deficientes Visuais do Estado do Rio de Janeiro (ADVERJ), por ter assento no Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência da cidade do Rio de Janeiro (COMDEF-RIO), possuindo uma orgânica interna participativa, articulada através da realização de assembleias periódicas, abertas à participação dos filiados e comunidade em geral.

A instituição surge como resultado da transformação do antigo CDVERJ (Clube de Deficientes Visuais do Estado do Rio de Janeiro), que foi criado na década de 80 e tinha como propósito o paradesporto para deficientes visuais, conquistando títulos em diversas modalidades, tais como natação, futsal, golbol, entre outras. No ano de 2008, diante de um enfraquecimento do clube, um grupo decidiu transformá-lo em uma associação de defesa de direitos, resultando na conformação da ADVERJ (Azevedo, 2023).

Ricardo Azevedo, entrevistado na presente pesquisa, atua como segundo vice-presidente na ADVERJ. Em nosso encontro, destacou a importância da associação como uma entidade respeitada tanto no âmbito estadual quanto nacional, enfatizando o comprometimento com a defesa intransigente de direitos das pessoas com deficiência visual.

Indagado acerca da participação ativa da ADVERJ em processos de luta por direitos, Ricardo citou a manutenção da gratuidade nos ônibus municipais do Rio de Janeiro como uma conquista da instituição, diante de uma grande batalha travada para preservar esse direito, destacando o papel fundamental da associação nesse processo em contraponto à posição do prefeito da cidade na época, Eduardo Paes, que impulsionava desde a gestão municipal uma série de mudanças de revalidações e recadastramento no intuito de privar do uso da gratuidade aos não residentes na capital, assim como de dificultar de sobremaneira o acesso ao direito.

Azevedo caracterizou esse período de luta como muito desgastante, porém, positivo, haja vista que, na sua concepção, graças a essa intervenção da associação foi possível manter a gratuidade nos transportes municipais do Rio de Janeiro até os dias atuais.

Nessa conjuntura, a ADVERJ transitou em diferentes espaços, liderando diversas audiências públicas no Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência (COMDEF-RIO), na Câmara de Vereadores e na OAB/RJ.

Porém, atualmente, a militância institucionalizada das pessoas cegas e com baixa visão está atravessando um forte processo de refluxo, em que se vivencia uma certa letargia que se abateu sobre toda a sociedade, somado a características próprias do segmento PCD, tais como problemas na mobilidade, que se materializam em dificuldades para mobilizar as bases para processos de luta (Azevedo, anexo, p. 31).

Entretanto, este cenário de fragilidade vigora junto a uma crescente militância no Congresso Nacional de setores que querem ser reconhecidos como pessoas com deficiência, mas que, em verdade, são compostos por pessoas com alguma doença que pode ou não vir a desembocar em uma deficiência. Inclusive, há projetos de lei tramitando nessa direção, referindo a diabetes, ceratocone, gogos, dentre outros, o que gera um grande interrogante em como será aplicada a política pública para as PCDs (Azevedo, anexo, p. 44).

Diante de tal conjuntura, Ricardo destacou a importância de se fortalecer as entidades representativas. Porém, mencionou que a ADVERJ atravessa um sério processo de desmobilização, que se reflete em dificuldades para arcar com os custos de manutenção da entidade num contexto capitalista, assim como pouquíssimos filiados ativos.

Por outro lado, cabe destacar que a ADVERJ se encontra filiada, em nível nacional, à Organização Nacional dos Cegos do Brasil (ONCB). Azevedo afirmou que a criação da organização foi muito importante, no sentido de unificar a luta, sendo necessário fortalecer essa iniciativa, guiando a entidade para transitar um verdadeiro caminho transformador. Concepção essa que não é unívoca dentro da organização nacional, já que dentro da agrupação convivem também entidades que detêm cunho nitidamente assistencialista e, conseqüentemente, defendem outros interesses.

Nesse sentido, Azevedo caracterizou que não é possível identificar de maneira clara um alinhamento político de esquerda ou de direita na organização nacional, já que está composta por instituições de diversas matrizes ideológicas. Porém, enquanto militante de esquerda,

Azevedo considera estratégico fazer a disputa no interior do espaço, haja vista a necessidade de somar forças.

Durante a entrevista, fui convidado por Azevedo para participar da assembleia da ADVERJ de encerramento e prestação de contas, realizada num sábado, dia 09 de dezembro de 2023, na sede da instituição União dos Cegos, localizada na cidade do Rio de Janeiro, no bairro do Encantado.

Na ocasião, foi possível conversar informalmente com os(as) participantes, já que no final da discussão foi realizado um churrasco de confraternização entre os(as) presentes. De forma unânime, a militância coincide na dificuldade de se conseguir efetuar a chamada renovação geracional, o que restou corroborado diante da ausência na assembleia de pessoas menores de 30 anos.

Pontuaram, também, a necessidade de se expandir a presença da entidade para se conseguir agregar a participação de pessoas cegas e com baixa visão provenientes dos setores populares, já que nos últimos anos, acabou predominando um perfil de classe média e com ensino superior, que não reflete a realidade majoritária do coletivo PCD, escopo da associação.

2.7. Conclusões parciais

Ao longo do presente capítulo, ficaram evidenciados uma série de entraves que perpassam o exercício do direito à gratuidade nos transportes coletivos intermunicipais, por parte de usuários (as) PCD.

As situações apresentadas não podem ser explicadas apenas desde um viés purista que considere a deficiência ou ausência de norma jurídica como fator determinante.

Pelo contrário, trata-se de uma série de causalidades econômicas, políticas, sociais e culturais, que confluem na conjuntura retratada no presente trabalho.

Também, cabe ressaltar, a posição reacionária e contrária à manutenção do benefício esgrimida pelos poderes executivo e legislativo no âmbito estadual, devidamente demonstrada através de diversas leis, decretos normativos e interposição de recursos judiciais até as últimas instancias, visando combater qualquer tipo de interpretação ampliativa do direito.

Por fim, merecem destaque os valiosos processos de luta empreendidos pelas organizações representativas do segmento de pessoas cegas e baixa visão, no intuito de preservar os avanços sociais conquistados, assim como a necessidade de se intervir em tais

entidades, em vistas à ampliação da sua base social, e da consecução do necessário relevo geracional.

Apesar do estado do Rio de Janeiro ser vanguarda a nível nacional, consagrando o direito à gratuidade nos transportes públicos para pessoas com deficiência na Carta Magna estadual, ao longo do presente capítulo foi possível constatar diversos entraves e conflitos ocorridos no exercício deste direito fundamental.

Cabe ressaltar que as entrevistas semiestruturadas realizadas com usuários (as), dirigentes das instituições do segmento da deficiência visual e membros (as) das instituições responsáveis pela tutela jurisdicional coletiva foram de grande valia.

Dentre os problemas mais significativos relatados, se encontra, a falta de treinamento em noções básicas de acessibilidade dos trabalhadores (as) do sistema de transporte rodoviário por parte das empresas, falta de acessibilidade nos equipamentos das unidades de transporte coletivo, tais como ausência de avisos sonoros que identifiquem os pontos de parada, inexistência de padronização na colocação dos validadores da Rio Card, dispositivos de elevação para cadeirantes não operativos, bloqueio arbitrário dos cartões de gratuidade por parte da firma Rio Card, demoras expressivas na concessão e renovação do benefício do vale social por parte da autoridade competente, negativa de embarque dos usuários(as) nos serviços de transporte coletivo intermunicipal executivo, amparado em diversas normas inconstitucionais impulsionadas pelo legislativo e o executivo estadual no sentido de possibilitar brechas legais viabilizando este tipo de práticas, ausência de mecanismos acessíveis tanto nos cartões de gratuidade quanto no sistema de validação eletrônica, fragmentação do sistema, obrigando os beneficiários a utilizar multiplicidade de cartões.

Apesar da existência tanto no âmbito do ministério público estadual quanto na defensoria de núcleos de tutela coletiva com atribuição expressa no que tange à proteção dos direitos das PCD, e de diversas ações legais propostas por esses organismos visando corrigir os entraves anteriormente relatados, não se observam avanços substantivos, seja pelas demoras ocorridas no provimento da tutela jurisdicional, seja falta de efetividade das decisões proferidas.

Tal cenário responde, por um lado, à relação fisiológica existente entre o estado fluminense, que tem o dever legal de fiscalizar e regular a prestação do serviço, e, por outro, como consequência da falta de proatividade do judiciário, ministério público, defensoria pública e sociedade civil em fazer cumprir de forma efetiva as decisões proferidas.

Nesse sentido, a falta de iniciativa se constata no desconhecimento de julgados relevantes pelos(as) agentes com atribuição na matéria, produto de deficiências internas no concernente à comunicação institucional, e à fragmentação e falta de interlocução entre as instituições envolvidas.

No que diz respeito as associações do segmento da deficiência visual, observei um processo de refluxo no que tange à mobilização, motivado principalmente pela dificuldade experimentada para atrair militância jovem que possibilite o recambio geracional.

Tal conjuntura, se reflete na diminuição da quantidade de membros e membras em atividade, assim como em dificuldades para operacionalizar tarefas relevantes, afetando, fortemente, a capacidade de pressão e mobilização perante o poder público das entidades representativas do segmento PCD.

3. OS ANTECEDENTES HISTÓRICOS E O PROCESSO DE CONSTITUCIONALIZAÇÃO E POSITIVAÇÃO DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

No presente capítulo, apresentarei os principais tensionamentos existentes entre o modelo médico e o modelo social da deficiência, assim como o reflexo de tais categorias na legislação, e no desenvolvimento de políticas públicas atinentes ao segmento PCD.

Seguidamente, farei uma breve síntese histórica sobre o processo de constitucionalização dos direitos das pessoas com deficiência na constituição da república federativa do Brasil de 1988, destrinchando em tópico específico o início do processo de evolução legislativa que culminou com o direito ao transporte sendo elevado ao patamar de direito fundamental, através da Emenda Constitucional 90/2015.

Finalmente, realizarei uma síntese histórica sobre o movimento passe livre no Brasil, explorando possíveis soluções para a questão da mobilidade urbana das pessoas com deficiência advindas da implementação da tarifa zero como política pública.

3.1. Tensões entre o modelo médico e o modelo social da deficiência

Tomando como referência Debora Diniz (2007) e Oliver (1996), o modelo médico da deficiência, também chamado de modelo individual da deficiência, surge no período do final do século XIX e início do século XX, como resultado dos ideais iluministas positivistas imperantes à época. Este modelo considera a deficiência uma situação individual do sujeito deficiente, que deve ser curada, e, no caso de não ser possível, corrigida. Neste enfoque, a reabilitação considera aspectos eminentemente técnicos e biomédicos, omitindo a influência de aspectos econômicos, sociais e culturais no processo de integração.

Neste sentido, cabe destacar que, junto com a irrupção do modelo médico, surgem também as instituições para deficientes. No Brasil, podemos citar a criação do Imperial Instituto dos Meninos Cegos, no ano de 1854, e, alguns anos depois, do Instituto dos Surdos-Mudos. Tais instituições “para” deficientes eram conduzidas geralmente de maneira autoritária, por profissionais médicos(as) sem deficiência. Esta peculiaridade é explicada justamente pela similaridade de tais institutos às lógicas imperantes em outros espaços destinados ao

disciplinamento e à normalização dos corpos dissidentes, tais como hospitais e cárceres (Foucault, 1987).

Por sua vez, a origem do modelo social da deficiência é situada na década de 1960 (Diniz, 2007), no Reino Unido, e tem como momento paradigmático uma publicação no jornal inglês *The Guardian*, em 20 de setembro de 1972. A carta de opinião escrita por Paul Hunt, sociólogo com deficiência física, em que abordava a questão do isolamento físico e intelectual, no qual as pessoas deficientes estavam submetidas dentro das instituições que operavam sob o regime de internato, e, principalmente, propunha a formação de um grupo que desse voz às reivindicações dessas pessoas. A discussão sobre o assunto adquiriu relevância, já que, pela primeira vez, as próprias pessoas com deficiência faziam aparição no espaço público para falar de si próprias.

O modelo social da deficiência, na sua concepção metodológica, utiliza-se do materialismo histórico para superar o enfoque biomédico, passando a entender a deficiência como uma construção econômica, social e cultural de um determinado momento histórico. Este modelo não nega as características peculiares dos corpos deficientes e as suas limitações. Porém, entende que a deficiência em si não é o resultado apenas de uma condição física, mas de como a sociedade interage com esta característica da pessoa. Desta maneira, um indivíduo com uma determinada condição física pode enfrentar maiores limitações com relação a outro da mesma condição, como consequência do entorno sociocultural e das condições materiais de existência diferenciadas de cada um(a).

A modo de exemplo, diante de duas pessoas com o mesmo grau de cegueira, os aspectos inerentes à acessibilidade de serviços públicos, nível de escolaridade, pertencimento de classe, raça, gênero, condições de habitabilidade do espaço urbano, determinarão o grau de deficiência enfrentado por esses sujeitos. Por outra parte, cabe salientar a mudança produzida pelo modelo social, no sentido de se propiciar a inclusão das PCDs como atores ativos e participativos, devendo estes incidir de maneira direta na formulação das políticas públicas e no gerenciamento das instituições que atendem a este segmento. Este paradigma marca outro ponto de ruptura importante em relação ao modelo médico, em que as PCDs eram vistas apenas como pacientes (sujeitos passivos), aos quais era vedado qualquer tipo de participação, já que aquele espaço era ocupado justamente pelos profissionais médicos(as), colocados como fontes do saber autorizado.

Por fim, cabe destacar que o tensionamento entre esses modelos antagônicos da deficiência é ainda palpável na execução de políticas públicas, na formulação de leis e nos distintos enfoques pedagógicos formulados sobre a temática. Porém, como consequência da articulação política e da luta das diversas organizações de PCDs em nível mundial, o modelo social da deficiência tem ganhado terreno e predominância na arena internacional, como se pode observar analisando a redação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (assinada e ratificada pelo Brasil pelo Decreto n. 6.949/2009) que conceitua no seu artigo primeiro:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (Brasil, 2009).

Apesar desses avanços e do papel destacado do Brasil como um dos Estados que impulsionaram a citada convenção, o modelo médico se faz presente na implementação da política pública atinente ao segmento PCD. De forma exemplificativa, cito os entraves suscitados pelo estado do Rio de Janeiro no processo de renovação e concessão do vale social, através de mecanismo pericial baseado exclusivamente em laudos médicos, sem nenhum tipo de interdisciplinaridade e controle social por parte dos(as) usuários(as) do sistema, conforme demonstrado no capítulo anterior.

A modo ilustrativo, cabe lembrar as falas segregacionistas proferidas pelo então Ministro da Educação do governo federal, Milton Ribeiro, no dia 24 de agosto de 2021, quando defendeu a exclusão dos(as) alunos(as) com deficiência da escola regular, pelo fato de “atrapalharem o desenvolvimento de outras crianças”⁶. Isso atesta como a mera positividade de um determinado instituto ou direito não é suficiente para garantir a sua efetividade, assim como para evitar a sua eventual revogação tácita ou expressa no plano normativo e/ou desconsideração no campo jurisdicional.

3.2 O processo de constitucionalização dos direitos das pessoas com deficiência na constituição da república federativa do Brasil de 1988

O processo de redação da Constituição Cidadã é o resultado de um período histórico de forte efervescência e participação política, como consequência do final da última ditadura civil-

⁶ Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/noticias/2021/08/24/milton-ribeiro-ministro-da-educacao-falacrianças-deficiencia.htm>. Acesso em: 08 abr. 2024.

militar-empresarial brasileira (1964-1985) e a transição para uma democracia burguesa sem proscricções. Este momento histórico significou também a irrupção no debate público do movimento PCD e a sua ativa participação no processo constituinte.

Cabe destacar que, até 5 de outubro de 1988, data da promulgação da atual Constituição, no âmbito constitucional apenas se fizera referência aos direitos das pessoas deficientes na Emenda nº 12 de 1978, em seu artigo único, que visava a assegurar aos “deficientes” a melhoria de sua condição social e econômica da seguinte maneira:

É assegurado aos deficientes a melhoria de sua condição social e econômica especialmente mediante: I – educação especial e gratuita; II – assistência, reabilitação e reinserção na vida econômica e social do País; III – proibição de discriminação, inclusive quanto à admissão ao trabalho ou ao serviço público e a salários; IV – possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos (Brasil, 1978).

Neste sentido, com o objetivo de plasmar as demandas do segmento no texto constitucional, o movimento PCD participou ativamente do processo, enviando sugestões e inquietações à Assembleia Nacional Constituinte.

Conforme previsto no regulamento da Assembleia Nacional Constituinte, mais de 200 audiências públicas foram realizadas com o intuito de viabilizar a participação cidadã, entre as quais apenas 3 tiveram como temática os direitos das PCDs (Lanna Júnior, 2010).

Cabe destacar que a participação do movimento das PCDs no processo constituinte se deu de duas formas. Por um lado, em 1986, por meio do ciclo de encontros "A Constituinte e os Portadores de Deficiência", com a realização de debates em 11 capitais brasileiras, sob responsabilidade do Ministério da Cultura, entre 1986 e 1987, com o intuito de discutir a incidência e atuação do movimento PCD nas audiências públicas, assim como a possibilidade de apresentar emendas. Dentre as principais reivindicações das pessoas com deficiência discutidas nos encontros, destaca-se a necessidade de que o texto constitucional não consolidasse a tutela, mas, sim, a autonomia.

Nesse sentido, os argumentos do movimento não se refletiam no anteprojeto de Constituição, elaborado pela Comissão Provisória de Estudos Constitucionais, que tinha um capítulo intitulado "Tutelas Especiais", específico para as pessoas com deficiência e com necessidades de tutelas especiais. O movimento não queria as tutelas especiais, mas, sim, direitos iguais garantidos juntamente com os de todas as pessoas. A separação, na visão do movimento, era discriminatória. Desde o início da década de 1980, a principal demanda do movimento era a igualdade de direitos, e, nesse sentido, reivindicava que os dispositivos constitucionais voltados para as pessoas com deficiência deveriam integrar os capítulos

dirigidos a todos os cidadãos. O movimento vislumbrava, portanto, que o tema da “deficiência” estivesse presente de forma transversal no texto constitucional.

Conforme explica Mário Cléber Martins Lanna Júnior (2010), a segunda etapa de discussões do movimento ocorreu entre o final de 1986 e 1987, nos encontros de conselhos, assessorias e coordenadorias de pessoas com deficiência de todo o Brasil. Durante a 3ª Reunião de Conselhos e Coordenadorias Estaduais e Municipais de Apoio à Pessoa Deficiente – realizada em Belo Horizonte, de 5 a 7 de dezembro de 1986, e que contou com representantes de coordenadorias e conselhos de todo o Brasil, além de entidades de e para pessoas com deficiência –, o movimento aprovou uma proposta a ser levada à Assembleia Nacional Constituinte.

No documento que sintetizava as propostas para a Constituição, a preocupação em não se criar um capítulo específico para as pessoas com deficiência ganhou destaque novamente. Após a fase de sistematização do texto da Constituição a ser votado em plenário, as propostas do movimento das pessoas com deficiência não foram incorporadas da forma esperada. Em decorrência disso, o movimento preparou um projeto de Emenda Popular e iniciou campanhas em todo o Brasil para recolher as 30 mil assinaturas necessárias para submetê-lo à ANC.

A Emenda Popular nº PE00086-5 foi submetida à ANC sob a responsabilidade de três organizações do movimento das pessoas com deficiência – a Onedef, o Movimento de Defesa das Pessoas Portadoras de Deficiência (MDPD) e a Associação Nacional dos Ostromizados –, e contou com 32.899 assinaturas. A proposta continha 14 artigos sugerindo alterações no projeto da Constituição, onde coubessem temas como igualdade de direitos, discriminação, acessibilidade, trabalho, prevenção de deficiências, habilitação e reabilitação, direito à informação, educação básica e profissionalizante.

Messias Tavares de Souza, à época coordenador da Onedef, foi o escolhido pelo movimento para defender a Emenda Popular na Assembleia Nacional Constituinte (Lanna Júnior, 2010). Em discurso pronunciado em plenário, afirmou que várias das propostas das pessoas com deficiência não estavam sendo contempladas no texto constitucional. Messias Tavares expôs um histórico das lutas das pessoas com deficiência por autonomia, destacou as diferenças entre as organizações de e para pessoas com deficiência, e criticou o relatório da Subcomissão dos Negros, Populações Indígenas, Pessoas Deficientes e Minorias, no qual as propostas do movimento das pessoas com deficiência perdiam espaço para as das entidades assistencialistas.

Na década de 70, os portadores de deficiência, bem como os negros, as mulheres e outros grupos da sociedade civil, resolvem se organizar, por uma questão de sobrevivência. O abandono e a atomização pelas quais passam as minorias chegam a um grau insuportável. Surgem, então, pelos recantos mais politizados do país, associações que, ainda usando o lazer como pretexto, promovem a conscientização, comandadas por líderes eventuais e raros. Implantam-se então as discussões regionais, sem que cada uma saiba da existência das outras.

De 1979 até nossos dias formam-se as organizações nacionais de cegos, hansenianos, portadores de deficiências físicas, surdos, ostomizados, talassêmicos, diabéticos, renais crônicos, paralisados cerebrais, entre outros, sem que haja uma representação geral destes segmentos, como resposta a uma necessidade, que já se faz sentir.

Conforme Lanna Junior (2010), o relatório inicial da Subcomissão tinha o tom do relatório da Federação Nacional das APAEs – Associações de Pais e Amigos dos Excepcionais. Estava em jogo a vitória do passado assistencialista e paternalista e o presente de luta por direitos burgueses, mínimos e necessários à cidadania, à possibilidade de sermos sujeitos além de objetos das políticas da sociedade e do governo.

O que Messias Tavares defendia, na ocasião do discurso, era que o texto constitucional garantisse às pessoas com deficiência a possibilidade de uma vida autônoma e de exercício pleno da cidadania. Voltava-se, dessa forma, às principais bandeiras de luta do movimento desde o início de sua organização: a autonomia e o protagonismo.

Na emenda popular sugeriu-se, por exemplo, para o capítulo "Dos Direitos Individuais", a seguinte redação: "Art. [...] Todos são iguais perante a lei, sem distinção de sexo, raça, trabalho, credo religioso e convicções políticas ou por ser portador de deficiência de qualquer ordem" (Lanna Júnior, 2010, p 67). A intenção era inserir a explícita igualdade de direitos para as pessoas com deficiência. Na redação final da Constituição determinou-se: "Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza", sem especificá-las.

Na emenda popular também se propunha transformar a "aposentadoria por invalidez" em "seguro-reabilitação". O objetivo era permitir que a pessoa com deficiência trabalhasse em uma função diferente após a reabilitação, mas, quando em situação de desemprego, contaria com o seguro, que subsidiaria o período de recolocação profissional. Essa foi uma das propostas que não foi incorporada à Constituição promulgada em 1988. Uma outra proposta diferenciada substituiu esse artigo e foi encaminhada por outra Emenda Popular, nº PE00077-6, de autoria da Associação Canoense de Deficientes Físicos, da Escola Especial de Canoas e da Liga

Feminina de Combate ao Câncer, e que previa o pagamento de um salário-mínimo mensal às pessoas com deficiência que não tivessem meios de se manter. Essa proposta gerou o Benefício da Prestação Continuada (BPC), previsto no artigo 203, da CF/88.

O movimento das pessoas com deficiência articulou-se de forma efetiva em torno do objetivo de incorporar suas demandas no texto constitucional. Mesmo ainda durante a fase de sistematização, tais demandas não foram incorporadas ao projeto do texto constitucional, o movimento mostrou força e se rearticulou rapidamente na elaboração da emenda popular. O principal êxito dessa luta foi o fato de o movimento ter conseguido superar a lógica da segregação presente na proposta do capítulo “Tutelas Especiais”, e incorporar, mais do que direitos ao longo de todo o texto constitucional, ao menos pelo viés legal, o princípio da inclusão das pessoas com deficiência na sociedade.

As impressões do movimento sobre as conquistas na Constituição de 1988 podem ser percebidas no depoimento de Rosângela Berman Bieler (apud Lanna Júnior, 2010, p. 68):

A gente conseguiu, na reforma constitucional, distribuir o tema da deficiência em todos os artigos constitucionais, o que já é vanguarda. [...] Quando você pega um texto constitucional, há duas opções estratégicas: ou se cria um bloco inteiro sobre deficiência [...], pega tudo e joga ali naquela caixinha, que não só é mais fácil de botar como é fácil de tirar; ou se integra o tema em todo o corpo constitucional, nos tópicos do direito do cidadão, do direito à saúde, do direito à educação.

No ano de 1986, foi integralizada a escrita do anteprojeto da Constituição.

Todavia, comparando o anteprojeto com a Constituição de 1988, constata-se a grande diferença, fruto das conquistas do movimento PCD organizado. De acordo com Romeu Kazumi Sassaki (2006): “O anteprojeto era muito fraco, com aquela visão antiga, paternalista, sobre pessoas com deficiência. Ali realmente nós crescemos.”

O esforço de unificação nacional das pessoas com deficiência, durante a década de 1980, passou por rearranjos políticos importantes que resultaram na organização do movimento por grupos com a mesma manifestação da deficiência. Esse rearranjo foi visto por muitos militantes da época como insucesso na tentativa de criar uma grande organização nacional, unificada em torno da Coalizão. No entanto, a experiência de articulação do movimento adquirida no início da década de 1980 foi bastante profícua para que, independentemente do tipo de deficiência, se conseguisse incorporar os princípios de igualdade na Constituição de 1988.

Eis as propostas aprovadas na 3ª Reunião de Conselhos e Coordenadorias Estaduais e Municipais de Apoio à Pessoa Deficiente:

1. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de sexo, raça, trabalho, credo religioso e convicções políticas ou por ser portador de deficiência de qualquer ordem. Será punida pela lei toda discriminação atentatória aos direitos humanos.
2. Garantir e proporcionar a prevenção de doenças ou condições que levem à deficiência.
3. Assegurar às pessoas portadoras de deficiência o direito à habilitação e reabilitação com todos os equipamentos necessários.
4. Assegurar às pessoas portadoras de deficiência o direito à educação básica e profissionalizante obrigatória e gratuita, sem limite de idade, desde o nascimento.
5. A União, os Estados e os Municípios devem garantir para a educação das pessoas portadoras de deficiência, em seus respectivos orçamentos, o mínimo de 10% do valor que constitucionalmente for destinado à educação.
6. Proibir a diferença de salário e de critério de admissão, promoção e dispensa, por motivo discriminatório, relativos à pessoa portadora de deficiência, raça, cor, sexo, religião, opinião política, nacionalidade, idade, estado civil, origem e a condição social.
7. Conceder a dedução no Imposto de Renda, de pessoas físicas e jurídicas, dos gastos com adaptação e aquisição de equipamentos necessários ao exercício profissional de pessoas portadoras de deficiência.
8. Regulamentar e organizar o trabalho das oficinas abrigadas para pessoas portadoras de deficiência, enquanto não possam integrar-se no mercado de trabalho competitivo.
9. Transformar a "aposentadoria por invalidez" em "seguro-reabilitação" e permitir à pessoa portadora de deficiência trabalhar em outra função diferente da anterior, ficando garantido este seguro sempre que houver situação de desemprego.
10. Garantir a aposentadoria por tempo de serviço aos 20 (vinte) anos de trabalho, para as pessoas portadoras de deficiência que tenham uma expectativa de vida reduzida.
11. Garantir o livre acesso a edifícios públicos e particulares de frequência aberta ao público, a logradouros públicos e ao transporte coletivo, mediante a eliminação de barreiras arquitetônicas, ambientais e a adaptação dos meios de transporte.
12. Garantir ações de esclarecimento junto às instituições de ensino, às empresas e às comunidades, quanto à importância de prevenção de doenças ou condições que levam à deficiência.
13. Garantir o direito à informação e à comunicação, considerando-se as adaptações necessárias para as pessoas portadoras de deficiências.
14. Isentar os impostos às atividades relacionadas ao desenvolvimento de pesquisa, produção, importação e comercialização de material ou equipamento especializado para pessoas portadoras de deficiência. (ETAPA, 1987, p. 5 apud Lanna Júnior, 2010, p. 69-70).

Para efeito de contrastar as pautas apresentadas pelo movimento PCD e a sua incidência na redação final, a seguir cito os dispositivos constitucionais referentes aos direitos das PCDs, de modo exemplificativo. Direito fundamental à não discriminação:

TÍTULO II - Dos Direitos e Garantias Fundamentais

CAPÍTULO I - Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos

Art. 3º. Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: (...)

IV - Promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

(...)

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

CAPÍTULO II - Dos Direitos Sociais (...)

Art. 7º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: (...)
XXXI- proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência (Brasil, 1988).

A matéria relativa à PCD como competência concorrente dos 3 entes da federação:

TÍTULO III - Da Organização do Estado

CAPÍTULO II - DA UNIÃO (...)

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: (...)

II - Cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre: (...)

XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência (Brasil, 1988).

Ação afirmativa para PCD no que tange à reserva de vagas de emprego na Administração Pública:

CAPÍTULO VII - Da administração Pública

SEÇÃO I - Disposições Gerais

Art. 37. A administração pública direta, indireta ou fundacional, de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e, também, ao seguinte: (...)

VIII - a lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão (Brasil, 1988).

Positivação do benefício de prestação continuada, (BPC):

TÍTULO VIII - Da Ordem Social

CAPÍTULO II - Da Seguridade Social

SEÇÃO IV - Da assistência Social

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos: (...)

IV - A habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária;

V - A garantia de um salário-mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei (Brasil, 1988).

Direito à educação em instituições de ensino regulares e especializadas de todos os níveis para alunos PCD:

CAPÍTULO III - Da Educação, da Cultura e do Desporto

SEÇÃO I - Da Educação (...)

Art. 208. O dever do estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: (...)

III - atendimento educacional especializado aos portadores de deficiência, preferencialmente na rede regular de ensino;

IV - Acesso aos níveis mais elevados de ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um. Direito à acessibilidade no transporte público, e à eliminação de barreiras arquitetônicas nos logradouros públicos para PCD.

TÍTULO IX - Das Disposições Constitucionais Gerais (...)

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas com deficiência (Brasil, 1988).

Conforme relatado nas páginas precedentes, resulta evidente que o conceito de deficiência é dinâmico e consequência das diferentes situações de correlações de forças, relativas à capacidade de articulação e mobilização do movimento social de PCDs em um determinado momento histórico, de acordo com o formulado pelos autores e autoras do modelo social da deficiência. Neste sentido, considero que, diante do processo de luta e disputa de narrativas empreendido pelo movimento social de PCDs, foi alcançada a principal reivindicação, referente à necessidade de se encarar as pautas e os dispositivos constitucionais relativos às PCDs como um todo integrado, evitando a redação de um capítulo ou título separado dentro da Constituição.

Todavia, mesmo com a importância da transversalidade alcançada na Carta Magna, com diversos institutos tratando sobre a proteção das PCDs, o exercício concreto destes direitos não tem permanecido livre de ataques e tentativa de retrocessos, razão pela qual, a mobilização constante do segmento organizado resulta imprescindível.

A modo de exemplo, cito os diversos entraves no concernente à acessibilidade no transporte público da região metropolitana do Rio de Janeiro, em flagrante afronta ao art. 244 CRFB/88, conforme detalhado no capítulo anterior.

3.3. O transporte como direito fundamental *e a sua evolução legislativa e constitucional*

O transporte de pessoas e mercadorias resulta fundamental para a circulação de bens e da força de trabalho necessária a efeitos da manutenção do consumo e da produção. Inclusive o transporte em si é convertido em mercadoria, possuindo valor de uso e valor de troca, e, por conseguinte, é objeto de monetização (Marx, 2023).

De outro lado, na cidade capitalista, o transporte resulta indispensável para a materialização dos direitos humanos e necessidades básicas dos(as) habitantes(as) do espaço urbano, tais como saúde, educação, trabalho, cultura, entre outros. Tal contradição confronta a necessidade de locomoção das maiorias populares e trabalhadoras, apresentando o transporte como um direito que deve ser ampliado visando o seu exercício universal e democrático, contra

interesses de grupos econômicos de elite, que, em contraposição, apenas almejam a maximização de lucros.

Esses tensionamentos e as correlações de forças existente em cada momento histórico, no Brasil têm moldado tanto o processo de produção normativa a respeito da matéria, assim como os entraves no que tange à efetividade de tais institutos. Conforme já abordado no início do presente capítulo, o advento da Constituição de 1988 foi o resultado da crescente mobilização popular, tendo dentre os seus elementos mais dinâmicos as greves operárias no ABC paulista e as lutas pela reforma agrária no âmbito rural. Ou seja, mesmo diante de uma conjuntura conservadora predominante, que representou o alijamento do processo constituinte de minorias tais como negros(as), mulheres, e pessoas com deficiência, a pressão do movimento popular conseguiu erigir conquistas relevantes no que tange ao que hoje se sintetiza no chamado direito à cidade.

Conforme leciona Ermínia Maricato (1994), uma das estratégias utilizadas naquele momento foi a apresentação da Emenda Constitucional de Iniciativa Popular de Reforma Urbana. O regimento da Assembleia Constituinte possibilitava a apresentação de emendas de iniciativa dos(as) cidadãos(as), desde que trouxessem, no mínimo, a assinatura de trinta mil eleitores(as) e fossem subscritas, pelo menos, por três associações representativas. No total, foram protocoladas 122 emendas populares, que somaram mais de doze milhões de assinaturas. No entanto, somente 83 delas atenderam às exigências regimentais e foram oficialmente aceitas. Entre essas estava a Emenda Popular da Reforma Urbana, apresentada no dia 19 de agosto de 1987. Esta iniciativa é considerada um verdadeiro paradigma no que tange ao processo de positivação do direito urbanístico no Brasil, prevendo, dentre os seus institutos mais importantes, o direito universal a condições condignas de vida urbana e a gestão democrática das cidades, a desapropriação urbana de interesse social, a prevalência dos “direitos urbanos” por meio de instrumentos tais como o imposto progressivo e o imposto sobre a valorização imobiliária (Maricato, 1994).

No que tange à mobilidade urbana, a iniciativa popular também foi de extrema relevância, já que estipulava o monopólio estatal para a prestação de serviços públicos, vedando o subsídio de serviços concedidos à iniciativa privada, assim como apontava a necessidade da criação de um fundo de transportes públicos para subsidiar a limitação das tarifas ao equivalente a 6% do salário-mínimo mensal.

Todavia, conforme ensina Ermínia Maricato (1994), o texto originário proposto pela emenda popular se viu afetado e reformulado pela dinâmica própria da Constituinte, representada na constante tensão e negociações existentes entre os movimentos sociais por um lado, e de outro, blocos conservadores, identificados com a centro direita e remanescentes do partido Arena.

Desse processo, surge na Carta Magna, o capítulo da política urbana:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião (Brasil, 1988).

Porém, estes dispositivos apenas foram regulamentados 13 anos depois, com o advento da Lei Federal nº 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade. No âmbito estadual, a Constituição fluminense de 1989, nos moldes da Carta Magna federal, positivou capítulo específico sobre a política urbana (arts. 229 a 241).

O Estatuto da Cidade disponibiliza instrumentos e meios de ordenação e planejamento urbano com intuito de facilitar a gestão urbana, o cumprimento de seus objetivos e diretrizes gerais, de ordem pública e interesse social, que têm por intuito regular o ordenamento territorial de modo a assegurar o direito à cidade, "em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental." (Brasil, 2001, p. 91).

Como afirma Carlos Henrique Carvalho (2016, p. 346):

Instrumentos previstos no estatuto, como o estabelecimento de áreas de interesse social, a outorga onerosa, o direito de preempção, o adicional construtivo, as operações urbanas consorciadas, o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo etc. podem ser importantes instrumentos de melhorias da mobilidade em função do melhor aproveitamento e ordenamento territorial. O Estatuto da Cidade estabeleceu, também, que todas as cidades com população acima de 20.000 habitantes ou pertencentes a regiões metropolitanas (RMs) têm que desenvolver o plano diretor, no qual todos os instrumentos descritos são delimitados no território. Este plano deve direcionar todo o crescimento e desenvolvimento do município, o que favorece um planejamento integrado entre mobilidade e ordenamento urbano.

Com base no Estatuto da Cidade, no ano de 2012 foi promulgada a Lei Federal n. 12.587/12 (Brasil, 2012), instituindo a política nacional de mobilidade urbana, regida pelos seguintes princípios: Acessibilidade universal; Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Segurança nos deslocamentos das pessoas; Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Tal normativa representou avanço relevante no que tange à mobilidade urbana das PCDs, já que a necessidade de acessibilidade, assim como de articulação e integração dos serviços de transporte, se constitui um dos objetivos e princípios fundamentais desta política nacional.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como objetivos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (Brasil, 2012).

Ademais, no artigo 14 da referida lei, se estabelecem os direitos dos(as) usuários(as), dentre os quais podemos citar:

- I - Receber o serviço adequado,
- II - Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - Ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

O parágrafo único complementa atribuindo aos usuários (as) dos serviços o direito de receber informações, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre seus direitos e responsabilidades, os direitos e obrigações dos operadores dos serviços, os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta (Brasil, 2012).

Ademais, no artigo 15, se assegura o controle social na fiscalização, planejamento e avaliação da política nacional de mobilidade urbana, vejamos:

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos: I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas; III - audiências e consultas públicas; e IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas (Brasil, 2012).

Paralelamente, no ano de 2011, começou a tramitar a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) n. 90/2011, visando à inclusão do transporte no rol de direitos fundamentais sociais. A proposta, apresentada no dia 29 de setembro de 2011, de autoria da deputada federal Luiza Erundina (PT), se manteve sem avanços na sua tramitação. Todavia, em março de 2013, foi designado como relator o Deputado Beto Albuquerque (MDB), cabendo salientar, que, em junho de 2013, o relator encaminhou parecer favorável da iniciativa, tendo transcorrido apenas 11 sessões do Plenário da Câmara, utilizando menos da metade das 40 sessões que o procedimento de tramitação de uma Proposta de Emenda Constitucional prevê como prazo máximo, conforme ficha de tramitação legislativa⁷.

Todavia, resulta impossível desatrelar a constitucionalização do direito ao transporte como direito fundamental dos sucessos das jornadas de junho de 2013, conforme demonstrado. A pressão popular exercida durante este período de manifestações, que tinham dentre as pautas principais a luta por melhoras na mobilidade urbana e serviços públicos, o aumento das instancias de participação na política, assim como o questionamento aos gastos e restrições

⁷ Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=522343>. Acesso Em 07 jul. 2024.

visando atender a realização dos megaeventos, foram determinantes para a celeridade e quórum de aprovação da PEC.

No dia 04 de dezembro de 2013, a proposta foi votada em segundo turno na Câmara dos Deputados, com 313 votos afirmativos, um negativo e uma abstenção. A maioria alcançada dá conta do acompanhamento da iniciativa por um amplo espectro ideológico, inclusive por parlamentares identificados historicamente com posicionamentos neoliberais.

Cabe registrar que o único voto negativo foi o de Jair Bolsonaro, naquele momento deputado pelo estado do Rio de Janeiro, na bancada do partido Progressista (PP).

Entretanto, na votação em segundo turno no Senado Federal, ocorrida no dia 09 de setembro de 2015, o texto foi aprovado por unanimidade, com 64 votos, reforçando a gravitação decisiva que as jornadas de junho tiveram para a consecução de tal conquista legislativa.

Finalmente, no dia 15 de setembro de 2015, a PEC 11/90 foi aprovada, elevando o direito ao transporte ao máximo patamar normativo, enquanto direito fundamental social, previsto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988.

No Rio de Janeiro, a Constituição estadual de 05 de novembro de 1989, trouxe questões relevantes para a temática do transporte e as pessoas com deficiência. No artigo 8º, a norma estadual estabelece o transporte como um direito fundamental de todos e todas, que deve ser garantido pelo Estado, haja vista o seu caráter inerente à dignidade da pessoa humana, vejamos:

Art. 8º Todos têm o direito de viver com dignidade.

Parágrafo único - É dever do Estado garantir a todos uma qualidade de vida compatível com a dignidade da pessoa humana, assegurando a educação, os serviços de saúde, a alimentação, a habitação, o transporte, o saneamento básico, o suprimento energético, a drenagem, o trabalho remunerado, o lazer e as atividades econômicas, devendo as dotações orçamentárias contemplar preferencialmente tais atividades, segundo planos e programas de governo (Rio de Janeiro, 1989).

Entretanto, no dia 06 de dezembro de 2011, a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro aprovou a Emenda Constitucional n. 51/2011, dando nova redação ao parágrafo único do artigo 8º da Constituição estadual, incluindo a acessibilidade no rol das garantias fundamentais do Estado do Rio de Janeiro. Na Constituição estadual, o transporte público coletivo é considerado serviço público essencial, e deve necessariamente integrar os objetivos do Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico e Social de Estado – PEDES, nos termos dos arts. 209, 214 e 242 da Constituição estadual.

Com duração de 8 anos e revisão quadrienal, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro PEDES - compreende as missões, objetivos, metas, estratégias e ações setoriais de médio e longo prazos do Governo do Estado, orientando

a elaboração do ciclo orçamentário e o desenvolvimento econômico e social do Rio de Janeiro, pautado pelo princípio da justiça social, em conformidade com o disposto pela constituição federal de 88, por meio dos eixos prioritários de atuação, devendo contar com ampla participação popular e dos municípios (Rio de Janeiro, 2022).

No artigo 9º se revela grande preocupação por parte do constituinte no que tange ao grau de efetividade das garantias elencados. Também, no parágrafo primeiro, se estabelece a proibição de qualquer tipo de discriminação, apresentando-se um rol exemplificativo de situações, nas quais se indica de maneira expressa a proibição de discriminação em razão da deficiência, vejamos:

Art. 9º O Estado do Rio de Janeiro garantirá, através de lei e dos demais atos dos seus órgãos e agentes, a imediata e plena efetividade dos direitos e garantias individuais e coletivos, mencionados na Constituição da República, bem como de quaisquer outros decorrentes do regime e dos princípios que ela adota e daqueles constantes dos tratados internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

§ 1º Ninguém será discriminado, prejudicado ou privilegiado em razão de nascimento, idade, etnia, raça, cor, sexo, estado civil, trabalho rural ou urbano, religião, convicções políticas ou filosóficas, deficiência física ou mental, por ter cumprido pena nem por qualquer particularidade ou condição

§ 2º O Estado e os Municípios estabelecerão sanções de natureza administrativa, econômica e financeira a quem incorrer em qualquer tipo de discriminação, independentemente das sanções criminais previstas em lei.

§ 3º Serão proibidas as diferenças salariais para trabalho igual, assim como critérios de admissão e estabilidade profissional discriminatórios por quaisquer dos motivos previstos no § 1º e atendidas as qualificações das profissões estabelecidas em lei (Rio de Janeiro, 1989).

A Constituição estadual é vanguardista em nível nacional no que tange a garantir, expressamente, a gratuidade e acessibilidade no transporte público para doentes crônicos e pessoas com deficiência no seu texto originário.

Art. 14. É garantida, na forma da lei, a gratuidade dos serviços públicos estaduais de transporte coletivo, mediante passe especial, expedido à vista de comprovante de serviço de saúde oficial, a pessoa portadora: I - de doença crônica, que exija tratamento continuado e cuja interrupção possa acarretar risco de vida; II - de deficiência com reconhecida dificuldade de locomoção (Rio de Janeiro, 1989)

Cabe destacar que o art. 245 estendeu a gratuidade no transporte público coletivo urbano para pessoas idosas maiores de 65 anos. Todavia, a Emenda Constitucional nº 03, de 08 de agosto de 1991, modificou o referido artigo, visando abranger expressamente os serviços coletivos intermunicipais.

Importante destaque merecem os parágrafos 5º e 6º do artigo 242, que determinam a observância de parâmetros de acessibilidade na fabricação de transportes coletivos rodoviários,

em vistas a possibilitar o livre acesso e circulação de pessoas idosas e PCDs, assim como a necessidade de adaptações nas unidades já existentes para tal fim.

3.4. Síntese histórica do movimento passe livre no Brasil

O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente, que luta por um transporte público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada (Movimento Passe Livre, 2024)

Tal denominação tem a sua origem no ano de 2005, durante o Fórum Mundial Social realizado em Porto Alegre.

O MPL surge como uma unificação de diversos coletivos que já estavam organizados em diferentes regiões do país, inclusive, tendo atuações prévias relevantes, tais como a chamada “Revolta do Buzú”, na cidade de Salvador, ocorrida no mês de agosto do ano de 2003, e na “Revolta da Catraca”, deflagrada no município de Florianópolis nos anos de 2004 e 2005 (Löwy, 2014, p. 1).

Estas revoltas populares possuíam reivindicações e contextos semelhantes. Com forte protagonismo estudantil, denunciavam a captura do sistema de transporte por empresas privadas, sob a conivência das autoridades municipais.

Como parte das reivindicações, estavam o cancelamento dos aumentos nos preços das tarifas propostos pelo Executivo, a realização de melhorias na qualidade e frequência do sistema, e a implementação do passe livre estudantil.

A mesma experiência, em que a população se apodera de forma parcial, porém de maneira direta da organização do transporte – e, com ela, de uma dimensão fundamental da vida urbana – se repetiu nas revoltas de Vitória (2006), Teresina (2011), Aracaju e Natal (2012) e Porto Alegre e Goiânia (início de 2013). E se repete nas periferias sempre que pneus e ônibus queimados revertem o corte de linhas das quais dependem os moradores. É também esse o gesto cotidiano (limitado apenas pelo alcance das ações individuais) de quem não paga a tarifa – pulando a catraca, passando por baixo, entrando pela porta traseira ou descendo pela frente – e implementa assim, na prática, a tarifa zero. (Harvey, 2014).

Para Löwy (2014), o MPL é conhecido por ser um movimento horizontal, independente, autônomo, não partidário, mas não “antipartidário”, composto por militantes de diversas tradições da esquerda, tais como trotskistas, anarquistas e leninistas.

Apesar de existirem diversas articulações entre o MPL e a esquerda partidária, e o movimento social declamar uma práxis política abertamente anticapitalista - que se materializa,

por exemplo, na reivindicação de estatização do serviço de transporte sob controle dos(as) trabalhadores(as), e a necessidade da adoção da tarifa 0 como política pública -, o modo de organização horizontal denota certa desconfiança com relação a possível aparelhamento do movimento social por parte de estruturas partidárias tradicionais (Freitas, 2023).

Conforme ensina Maria da Glória Gohn (2017), com reivindicações tais como melhoria na qualidade do serviço de transporte, o congelamento das tarifas, ampliação das gratuidades e da meia passagem, assim como a concessão do passe livre estudantil, o MPL teve grande protagonismo nas manifestações de junho de 2013, originadas pelo aumento de 20 centavos na tarifa do transporte público na cidade de São Paulo.

As jornadas de junho de 2013 alcançaram projeção nacional, representando um verdadeiro movimento de massas, que aproximou setores alheios ao espectro político progressista que historicamente encarnou programaticamente a questão da mobilidade urbana.

A massividade das manifestações abriu passo à irrupção de setores identificados com pautas conservadoras, aglutinadas sobre a bandeira do antipetismo e a luta contra a corrupção.

Estes grupos conservadores, compostos majoritariamente por integrantes de classe média (Gohn, 2017), acabaram hegemonzando a direção da mobilização nas ruas durante as jornadas de junho, chegando inclusive a agredir e expulsar das manifestações membros(as) de movimentos sociais organizados e militantes de partidos de esquerda.

Tal conjuntura provocou que, após realizar sete protestos nas ruas de São Paulo e obter a redução das tarifas de ônibus, trem e metrô de R\$ 3,20 para R\$ 3, no dia 21 de junho de 2013, o MPL determinava a suspensão de novas convocatórias, assim como a retirada do movimento social das manifestações na cidade de São Paulo (Bottini Filho; Ribeiro, 2013).

Todavia, as jornadas de junho foram um importante exercício de ação direta, onde as decisões tomadas no marco da institucionalidade burguesa, mediadas por gestores tecnocratas e os interesses das empresas de transporte, foram substituídas pela pressão exercida nas ruas.

Assim, a revolta popular arrancou dos governos em nível nacional importantes concessões, e colocou no debate nacional a pauta da tarifa zero.

3.5. Aportes das experiências tarifa zero para a efetividade do direito

A tarifa zero pode ser entendida como a gratuidade das tarifas das passagens no transporte público para todos(as) os(as) usuários(as) do sistema público, sob a compreensão do

caráter fundamental do transporte para o exercício do direito à cidade, materializado na possibilidade de acesso à saúde, educação, trabalho e lazer.

Assim, entendendo que a tarifa praticada no sistema sobre os(as) passageiros(as) se constitui em elemento que segrega territórios e condiciona o exercício de direitos por parte das maiorias populares.

Lucio Gregori (*et al.*, 2020), ex-secretário municipal de Transportes de São Paulo, à frente da pasta durante o governo da prefeita Luiza Erundina (PT – Partido dos Trabalhadores) (1989-1992), explica que a esquerda brasileira começou a pautar programaticamente a gratuidade universal nos transportes públicos desde o início dos anos 90.

O primeiro projeto de lei de passe livre universal surgiu durante o primeiro governo da Prefeita Erundina, na cidade de São Paulo, como forma de dar resposta à população diante de um sistema de transporte superlotado e de baixa qualidade.

Conforme Gregori *et al.* (2020), a construção do projeto de lei tarifa zero buscou, por um lado, romper com o caráter conciliador e reformista dentro da ordem vigente que caracterizava aos partidos social-democratas no Brasil, e, de outro, erigir um modelo viável dentro da conjuntura imperante, sem cair no esquerdismo, ou seja, em posições apenas declamatórias sem possibilidade prática.

Em 1989, o serviço de transporte rodoviário no município de São Paulo era prestado sob a modalidade de contratação por concessão de serviço, que previa que as empresas ficariam com a arrecadação das catracas.

Este modelo se caracterizava pela sua regressividade, materializada na ausência de subsídios públicos para o seu funcionamento, recaindo o custo de manutenção do serviço exclusivamente nos(as) passageiros(as), o que onerava os mais pobres e resultava em trajetos superlotados. Isso porque quanto menos ônibus e mais cheios, maior a rentabilidade das empresas prestadoras (Gregori *et al.*, 2020).

Paralelamente, se operava uma captura das rotas com maior rentabilidade por parte de companhias privadas, deixando a exploração das áreas deficitárias em termos econômicos para a empresa pública, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC). Esta, por conseguinte, precisava de repasses constantes para a sua manutenção por parte do poder público. Essa conjuntura era explorada pela mídia de comunicação dominante para alavancar narrativas em favor do processo de privatização neoliberal dos anos 90.

Assim, após a municipalização do serviço de transporte público, a equipe de trabalho sob responsabilidade de Lucio Gregori começou a trabalhar na ideia de remunerar o sistema por custo operacional, ou seja, por cada ônibus fretado e a quilometragem percorrida.

Desta maneira, o serviço teria um custo fixo independentemente do esquema tarifário adotado e da quantidade de pessoas transportadas, enquanto à fonte de custeio se avaliou a ideia de que o serviço de transporte fosse financiado através de custos embutidos nos impostos municipais, nos moldes do que ocorre com a coleta de lixo.

No mês de setembro do ano 1990, foi enviado para a Câmara municipal da cidade de São Paulo o Projeto de Lei 342/1990, conhecido popularmente como tarifa zero, estipulando a criação do Fundo Municipal de Transporte (Fumtran).

O fundo era composto por receitas advindas de uma reforma tributária, que, através de impostos municipais mais progressivos (com maiores percentuais contributivos em relação à capacidade econômica dos agentes), cobriria integralmente os custos de funcionamento do sistema, podendo haver cobrança tarifária dos(as) usuários(as), apenas diante da existência de déficit no caixa municipal (Gregori *et al.*, 2020).

Todavia, a apresentação do projeto enfrentou diversos ataques à direita e à esquerda do espectro político. Desde uma concepção progressista, se afirmava que, na verdade, tinha que se lutar por aumentos salariais que pudessem pagar o custo da passagem. Também se indicava preocupação com o desemprego que seria gerado entre os cobradores, e famílias que trabalhavam no transporte coletivo irregular, nos quais vários parlamentares do PT tinham base eleitoral expressiva.

Em resposta a parte das críticas, conforme Caribé (2019) e Gregori *et al.* (2020), existe um fetiche que tem a ver com uma concepção individualista da mobilidade urbana, que se materializa como símbolo de ascensão social positivo ou negativo, conforme a capacidade de pagar.

No atual modelo de produção, todas as coisas passam a ter um valor de troca que suplanta seu valor de uso. Nessa narrativa, cada indivíduo seria naturalmente responsável por seu deslocamento, remunerando-o por seu valor de troca a depender do poder aquisitivo.

Entretanto, políticos e veículos de imprensa vinculados ao campo conservador manifestavam que a gratuidade nas tarifas iria encher o transporte público de “alcoólatras, vagabundos e desocupados” (Gregori *et al.*, 2020).

Esta série de críticas explicita o papel segregador e disciplinador cumprido pela tarifa no contexto de um sistema privatista sob as lógicas do mercado, que, mediante a redução drástica das frequências em horários predominantemente não laboráveis destinados ao usufruto do lazer e da cultura da cidade, determinam o alijamento das maiorias negras e populares do espaço urbano (Caribé, 2019).

Todavia, apesar do caráter vanguardista do projeto, o PL nem sequer chegou a ser votado pela Câmara municipal, como consequência da condição de minoria do PT no corpo legislativo, de resistências dentro da base governista e ataques de setores oposicionistas identificados com uma agenda política de direita.

Apesar do tropeço legislativo e da não implementação da política pública naquele momento, o PL 342/1990 cumpriu importante papel no sentido de demonstrar a viabilidade técnica da tarifa zero na principal metrópole brasileira, e assentar as bases para a adoção do modelo.

Com 197.277 habitantes (IBGE, 2022), o município de Maricá, localizado na região metropolitana do Rio de Janeiro, foi pioneiro em nível nacional na implantação do modelo tarifa zero no transporte público rodoviário municipal.

A implantação do programa começou de maneira gradativa no ano de 2014, durante o mandato do então prefeito Washington Quaquá (PT).

Até aquele momento, o serviço de transporte era prestado por uma série de empresas privadas, que se repartiam a operação das diferentes linhas.

Todavia, com a criação da empresa pública de transportes do município (EPT), o município começou a substituir progressivamente as concessões outorgadas, alcançando assim, no ano de 2021, a estatização completa da operação do sistema de transporte público rodoviário, (Tarifa, 2024).

Entretanto, a EPT, não possui a totalidade dos veículos suficientes para garantir a prestação do serviço, razão pela qual existe a terceirização sob a modalidade de fretamento em alguns trechos.

Por outra parte, cabe ressaltar que, após a pandemia de COVID-19, a tarifa zero vem sendo defendida e implementada, em muitos casos, por gestões identificadas com a defesa de um programa de governo de direita neoliberal.

Conforme Daniel Caribé (2019), este processo guarda relação com a crescente perda de rentabilidade do sistema de transporte coletivo urbano no Brasil, que começou a se desenvolver no ano de 2015 e se agravou com o contexto pandêmico.

Tal situação se origina por uma diversidade de fatores, conforme será sintetizado a seguir.

Primeiramente, o contexto de desaceleração econômica produzido pela crise internacional e pela instabilidade econômica e política provocada pela Operação Lava Jato acabou se materializando na impossibilidade de aumentar tarifas sem perder rentabilidade. Já que, de maneira circular, o lucro que era auferido a mais por parte das empresas como consequência do aumento no preço das passagens se compensava com uma perda significativa de usuários(as), sendo que o serviço de transporte urbano possui custos fixos, que não se reduzem em função à diminuição do número de pagantes.

Por outra parte, o advento de um modelo econômico e político que atrelou o exercício da cidadania ao aumento contínuo do consumo como símbolo de prosperidade e ascensão social, com fortes reduções tributárias para a compra de veículos, defendido pelos governos petistas desde 2003 a 2016. E o conseguinte aumento expressivo do número de carros e motocicletas nas ruas, em detrimento de uma política de mobilidade urbana coletiva, aumentou substancialmente o tempo de deslocamento nas metrópoles.

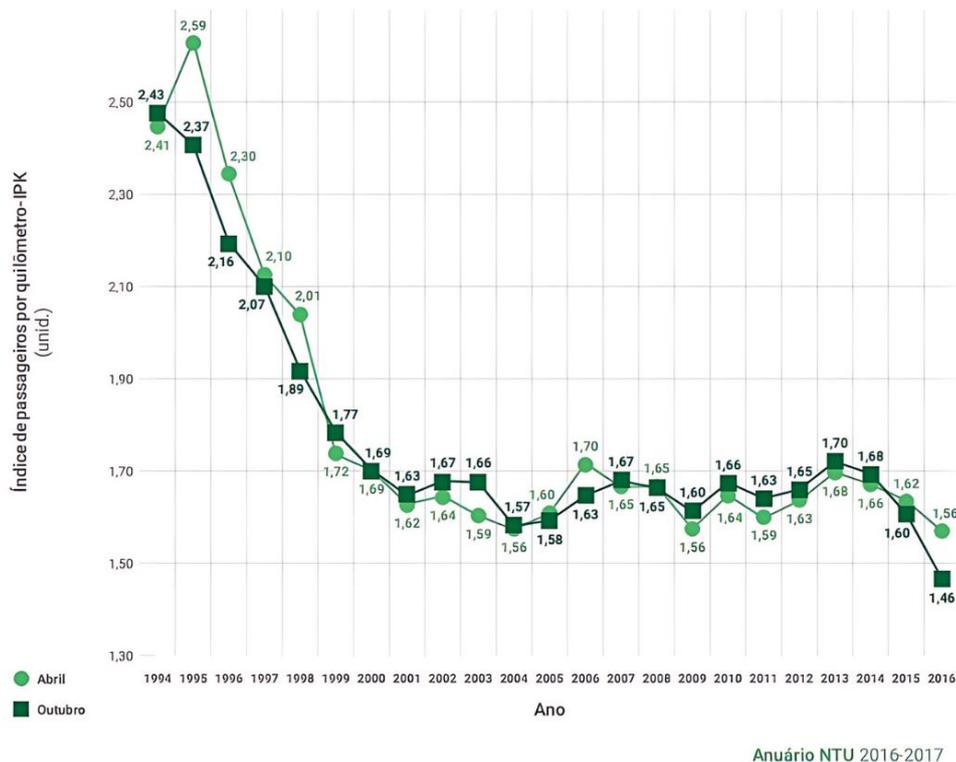
Conseqüentemente, o serviço de transporte público rodoviário urbano se tornou mais custoso e ineficiente, devendo aumentar a quantidade de unidades para manter os mesmos intervalos de frequência, somado ao incremento do valor do Índice de passageiros transportados por quilômetro (IPK), em decorrência de majoração de despesas de manutenção e combustível como efeito direto dos congestionamentos crescentes de trânsito (Caribé, 2019).

Paralelamente, a digitalização de grande número de atividades que dependiam da presencialidade, e a decorrente adoção do teletrabalho, reverberaram em uma diminuição importante da quantidade de passageiros(as), com correlação direta na queda dos números da bilhetagem.

O gráfico apresentado a seguir (Gráfico 1) nos mostra que, a partir de 2013, recomeça a se acentuar o declínio do número de usuários após uma década de estabilização. Entretanto, enquanto nos anos anteriores a queda dos usuários era acompanhada pelo aumento das tarifas – e não podemos identificar qual fator é causa e qual é efeito, provavelmente um influenciando

o outro – de 2013 para frente, mesmo com a queda das tarifas (Gráfico 2), o declínio do número de passageiros continuou a acontecer.

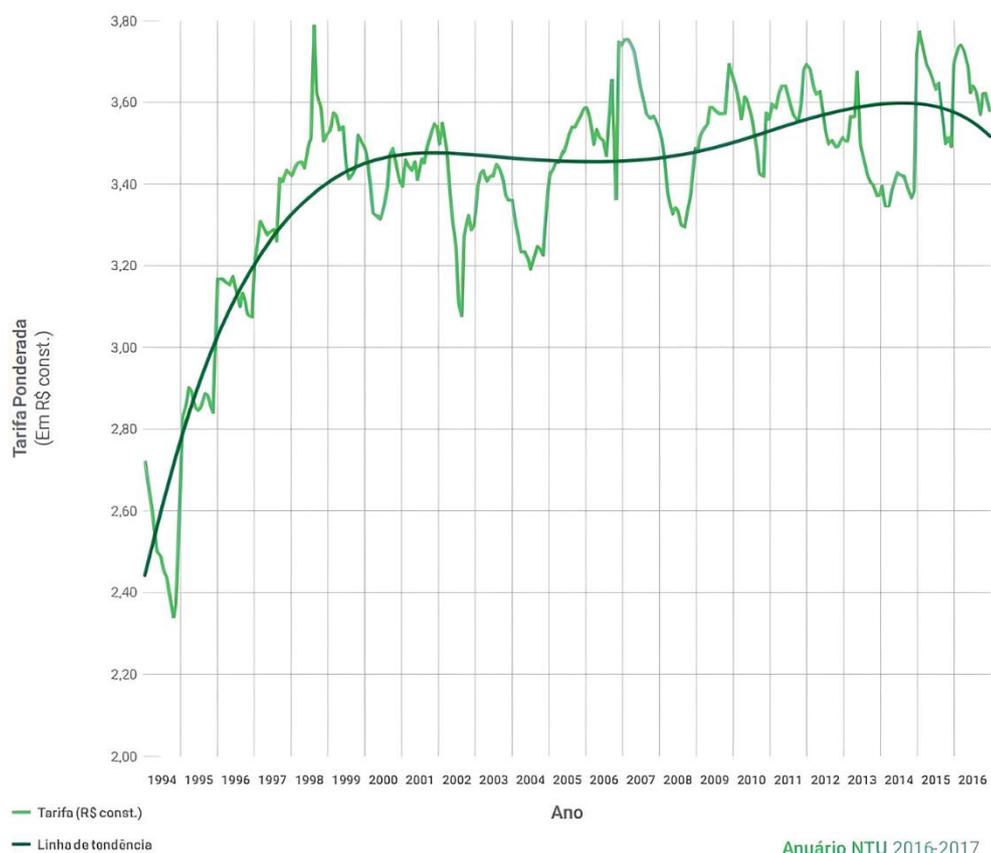
Gráfico 1: Evolução do índice de passageiros por quilômetro (IPKe) no sistema de ônibus urbano [Belo Horizonte (MG), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP)]



Anuário NTU 2016-2017

Fonte: Caribé, 2019

Gráfico 2: Evolução da tarifa média ponderada pelo volume de passageiros equivalentes [Belo Horizonte (MG), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP)].



Fonte: Caribé (2019).

Esta conjuntura explica a proliferação da tarifa zero no Brasil, conforme mapa a seguir.

Imagem 1: Mapa dos 72 municípios identificados com Tarifa Zero no Brasil em maio de 2023; quanto mais escuro, maior a população



Fonte: Santini, 2023.

Neste contexto, o prefeito Ricardo Nunes (MDB), conhecido por um modelo de gestão neoliberal, e um entusiasta da privatização da Sabesp – Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (O Globo, 2024), anunciou a implementação, desde o dia 17 de dezembro de 2023, da gratuidade universal no transporte rodoviário coletivo da cidade de São Paulo aos domingos.

Conforme Gregori *et al.* (2023), a implantação da política deve ser entendida no contexto de um ano eleitoral, e de um forte repasse de verbas para os empresários do setor do transporte.

O modelo adotado mantém a exploração do serviço por parte da iniciativa privada, assim como a forma de remuneração por usuário(a), em detrimento da fórmula por Índice de Passageiros Transportados, significando um aumento de custos para o poder público.

Conseqüentemente, a existência de ônibus superlotados continua a ser benéfica para aqueles que exploram o sistema.

Todavia, apesar das tentativas de disputa de narrativa e de distorção do modelo tarifa zero desde perspectivas neoliberais, se faz preciso a defesa da gratuidade universal sob gestão estatal e controle dos trabalhadores(as).

No caso específico do segmento PCD, a tarifa zero significaria o fim das práticas discriminatórias e segregacionistas, praticadas pelo Estado, materializadas na necessidade de renovações sucessivas e demoras frequentes na concessão dos cartões de gratuidade, assim como dos inúmeros artifícios utilizados por parte das empresas privadas prestadoras no intuito de colocar entraves ao embarque dos(as) beneficiários(as).

3.6. Conclusões parciais

No presente capítulo, ficou evidenciada a relação direta que se estabelece entre a produção normativa e os diversos processos de luta e mobilização social.

No que tange à mobilidade urbana, as articulações dos movimentos sociais e populares produzidas ainda durante a última ditadura civil-militar brasileira, representaram o pontapé inicial para as discussões relativas ao transporte público nas cidades.

Nesse contexto, o advento do capítulo de política urbana, assim como a promulgação do Estatuto das Cidades, materializa a base legislativa que acompanhará os debates, assim como a política nacional de mobilidade urbana até os dias atuais.

Estes institutos trazem consigo um paradoxo relevante. Por um lado, são fruto de conquistas e vitórias oriundas de processos de mobilização popular, e, por outro, frequentemente estes dispositivos são questionados pela militância social organizada, já que no seu interior, muitas vezes há normativas que dificultam a efetividade destes direitos. Esta encruzilhada legal é o resultado de negociações e tensionamentos existentes ao longo do processo legislativo, assim como durante o exercício cotidiano, atravessado pela luta de classes.

Todavia, desde o paradigma positivista, o direito ao transporte tem experimentado, no Brasil, um processo de constitucionalização, sendo elevado ao máximo patamar na hierarquia normativa. Na esfera federal, a través da emenda constitucional 90/11, que incluiu o transporte

dentre os direitos sociais fundamentais, e, no âmbito estadual, como garantia fundamental, positivando, inclusive, a gratuidade do mesmo para pessoas idosas e com deficiência.

Entretanto, resulta evidente a falta de efetividade de tais institutos, assim como a captura da prestação do serviço por carteis e máfias empresariais, caso do Rio de Janeiro. Razão pela qual não me parece que a resposta ao problema crônico da mobilidade urbana das pessoas com deficiência esteja exclusivamente em alternativas que devam colocar a norma no centro da atuação dos movimentos do segmento PCD.

A modo de provocação, considero válido reforçar o caráter tático do direito, assim como lançar um alerta sobre uma crescente judicialização da militância social, que, em alguns casos, acaba de maneira voluntária ou não, degradando outras frentes de ação igualmente relevantes, como a mobilização popular, as tarefas de militância cotidiana em bairros, locais de trabalho, escolas entre outras.

A tarifa zero, em quanto política pública, sob gestão estatal e controle popular, se constitui em pauta de grande potencial, permitindo unificar as lutas pelo transporte das pessoas com deficiência com outros setores subalternizados da sociedade.

Apesar da atualidade e relevância do tema, durante o transcurso da presente pesquisa, observei desconhecimento do modelo de gratuidade universal por parte das associações e instituições representativas do segmento, assim como um baixo número de teses e dissertações sobre a matéria.

Em consulta realizada ao catálogo de teses e dissertações da CAPES⁸, sob as palavras chave “tarifa zero”, foram localizados apenas 23 resultados. Destes, apenas 12 guardavam pertinência temática com o objeto investigado. Consequentemente, se faz preciso retomar o debate da gratuidade universal por parte dos setores progressistas e da vanguarda social, desde uma perspectiva revolucionária, antirracista e anticapacitista, dentro e fora dos espaços acadêmicos, no intuito de contribuir para o exercício do direito à cidade por parte das maiorias populares.

⁸ Disponível em: <https://catalogodeteses.capes.gov.br/catalogo-teses/#!/>. Acesso em: 06 ago. 2024.

4. O ESTUDO DE CASO JURÍDICO: LIMITES À TEORIA BRASILEIRA DA EFETIVIDADE

No presente capítulo, serão colocados em questão os principais postulados teóricos e metodológicos defendidos pela doutrina brasileira da efetividade, assim como os seus reflexos ontológicos e deontológicos no caso concreto.

Para tal, será desenvolvido estudo de caso das representações de inconstitucionalidade nº 0040009-38.2019.8.19.0000, e 0247345-77.2017.8.19.0001, propostas pelo MP/RJ em face da legislação regulamentar do vale social

4.1 O caso das ações de inconstitucionalidade nº 0040009-38.2019.8.19.0000, e 0247345-77.2017.8.19.0001, propostas pelo MP/RJ em face da lei do vale social

Conforme já explicitado no capítulo primeiro, o Estado do Rio de Janeiro é vanguarda em nível nacional no que tange a conferir proteção constitucional ao direito ao transporte das pessoas com deficiência, e mais especificamente à gratuidade, conforme o art. 14 da Carta estadual. Entretanto, a verdadeira *via Crucis* enfrentada pelos(as) beneficiários(as) do vale social nos modais rodoviários intermunicipais resultou-se agravada com o advento da Lei estadual nº 4.510, de 13 de janeiro de 2005.

Durante a gestão da então governadora Rosângela Barros Assed Matheus de Oliveira Gomm (PMDB/RJ), conhecida popularmente como Rosinha Garotinho, foi publicado o Decreto estadual nº 36.992, de 25 de fevereiro de 2005, que – longe de aperfeiçoar o escopo da norma, melhorando a sua efetividade –, introduziu uma série de restrições não previstas na redação constitucional originária, tais como limitar a gratuidade apenas aos ônibus caracterizados como de tipo convencional, além de reduzir o número de gratuidades mensais para cada usuário(a) a 60 viagens por modal.

Merece destaque o fato de que tais iniciativas tenham passado sem observações pelas instâncias de controle preventivo de constitucionalidade, devendo ser exercida no âmbito do legislativo, em tese, por todos(as) os(as) parlamentares(as) e, mais especificamente, pela Comissão de Constituição e Justiça, e no concernente ao Poder Executivo, exercido pelo(a) governador(a), materializado através do veto, assessorado pela Casa Civil estadual.

Tomando como referência os postulados da doutrina brasileira da efetividade, os órgãos auxiliares da justiça, responsáveis pela tutela dos direitos difusos e coletivos, assim como o Judiciário, no exercício do seu papel de guardião da Constituição e da legalidade, imbuído de vocação de vanguarda histórica, devem agir de maneira célere no intuito de atacar a mora recorrente do Estado e da classe política.

Procurando de esta forma, velar pela completa efetividade dos direitos fundamentais, seja reprimindo aqueles atos ou expurgando os dispositivos em contrário, ou até mesmo suprindo a falta de regulamentação, quando tal situação acabe por restringir a aplicação do direito.

A modo ilustrativo, cabe destacar a possibilidade de controle concentrado de constitucionalidade, exercida pelo STF confrontando em abstrato o conteúdo da norma infraconstitucional, tendo como paradigma a Constituição Federal, e pelos tribunais estaduais, em face das Constituições dos Estado-membros, e de controle difuso, aplicado pelos juízes, podendo afastar a aplicação da norma no caso concreto, desde que verificada a ocorrência de uma situação materialmente inconstitucional.

Entretanto, o mandado de injunção, previsto no inciso LXXI do artigo 5º da Carta Magna, permite o exercício da função legislativa em caráter atípico por parte dos tribunais, “sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania” (Brasil, 1988).

Todavia, apenas no ano de 2024, tendo se passado nove anos desde o advento desta legislação restritiva, o Ministério Público estadual ajuizou a representação de inconstitucionalidade nº 0025170-81.2014.8.19.0000.

A demora registrada para a propositura da ação, primeiramente, resulta representativa do atual cenário imperante na organização interna do Ministério Público e da Defensoria Pública, como instituições investidas de função constitucional para a salvaguarda destes direitos coletivos.

Ao longo das entrevistas realizadas no ano de 2023, no primeiro capítulo, (p. 45-49), foi demonstrada a existência de realidade semelhante. Os órgãos incumbidos da tutela coletiva dos direitos das PCDs apresentavam estruturas jurídicas e técnicas muito aquém das necessárias para o cumprimento efetivo das suas atribuições. Tal conjuntura foi reconhecida expressamente pelas coordenadoras dos respectivos órgãos ao longo da pesquisa. Ambas acrescentaram que as

reivindicações em prol de mais recursos humanos e técnicos, tema recorrente nas reuniões mantidas com a cúpula responsável pela administração das instituições, obtendo avanços significativos, porém, a ritmo menor ao esperado e devido.

A modo de exemplo, o Núcleo da Pessoa com Deficiência da Defensoria Pública estadual (NUPED) não contava com nenhum intérprete da língua brasileira de sinais (libras), imprescindível para o atendimento da comunidade surda, tendo que recorrer à celebração de um convênio com a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência do Município do Rio de Janeiro, garantindo a cessão de um profissional em data mensal específica.

Por outra parte, com minha participação enquanto militante da Associação dos Deficientes Visuais do Rio de Janeiro (ADVERJ), a partir do mês de dezembro do ano 2023, como resultado da aproximação da entidade realizada em decorrência da proposta empírica que atravessa o presente trabalho, foi possível constatar a participação inicial da militância subsidiando o Ministério Público com informações relevantes, através da participação em audiências públicas, e do encaminhamento de ofícios.

Todavia, paradoxalmente, os(as) integrantes da associação desconheciam completamente a existência das duas representações de inconstitucionalidade abordadas no presente trabalho e, conseqüentemente, não participaram da sua tramitação. Assim, apesar da dedicação e do compromisso profissional dos(as) promotores(as) de justiça envolvidos(as) no caso, entendo que o alijamento da sociedade civil das medidas jurídicas adotadas corrobora um dos elementos característicos do enfoque teórico pós-positivista e da chamada teoria brasileira da efetividade, conforme será detalhado no subtópico subsequente.

No caso em análise, na prática, houve contribuições do segmento PCD em etapa inicial, todavia, o conhecimento do remédio constitucional adotado ficou restrito apenas ao campo da dogmática jurídica, operada pelos(as) profissionais(as) que tiveram intervenção no feito, ressaltando o caráter “ensimesmado” e fragmentário do direito.

Nessa direção, destaco que nas petições iniciais protocoladas pelo Ministério Público nas representações de inconstitucionalidade tratadas no presente tópico se fez menção aos entraves advindos da restrição do vale social apenas aos ônibus convencionais, sem que nada tenha sido mencionado a respeito da limitação a 60 passagens por modal, ou da necessidade de renovação periódica do benefício mesmo diante de usuários(as) com deficiências permanentes.

Possivelmente, uma participação popular efetiva durante toda a etapa, pré e pós processual, teria contribuído para a formulação de pedidos mais abrangentes.

A representação de inconstitucionalidade n. 0025170-81.2014.8.19.0000, ajuizada no ano de 2014, obteve decisão favorável no dia 12 de maio de 2015, sendo proferido acórdão pelo órgão especial do TJRJ, por unanimidade, com a declaração de inconstitucionalidade das expressões combatidas na Lei estadual n° 4.510. O entendimento é que as normas previstas na Carta Magna do Rio de Janeiro que versam sobre a gratuidade nos transportes para estudantes da rede pública e pessoas com deficiência são normas atinentes ao núcleo fundamental para a realização da dignidade humana. Portanto, dotadas de eficácia plena, não sendo possível lhe reduzir o seu escopo por via de lei infraconstitucional, destacando que o comando impugnado legitima as condutas ilícitas praticadas pelos concessionários, já que se cria uma ideia de que as empresas prestadoras do serviço podem restringir o alcance do mesmo de forma potestativa.

Todavia, tal decisão resultou despojada de efetividade, haja vista o posicionamento abertamente contrário sustentado pelo Executivo e o Legislativo estaduais. O então governador Luiz Fernando de Souza (PMDB) se manifestou no dia 21 de agosto de 2014, nas páginas 29 a 31 dos autos, afirmando que o comando constitucional é norma de eficácia limitada, razão pela qual depende de lei para produzir efeitos.

Sustentou, ainda, que seria fantasioso e quimérico pretender dar interpretação universal ampliativa ao benefício, já que o Estado em verdade administra a escassez, não havendo condições idílicas. Também ponderou que o estado de coisas decorrentes da legislação impugnada não compromete o exercício da gratuidade, sendo as condutas praticadas pelas empresas práticas ilícitas, que não têm relação com a efetividade da normativa. Nesse sentido, ao contrário da decisão judicial, defendeu que ampliar o benefício em todos os serviços comprometeria a prestação universal dele.

Entretanto, no dia 08 de setembro de 2014, o deputado Paulo Melo (MDB), presidente da ALERJ, se pronunciou nos autos, nas páginas 39 a 46, igualmente sustentando a compatibilidade dos dispositivos impugnados com a Constituição estadual. Afirmou que a iniciativa do MPRJ vulnera a cláusula constitucional da separação dos poderes, pois a pretendida exclusão de expressões restritivas da Lei estadual n° 4.510/05 importaria na criação de lei nova, na qual a gratuidade seria estendida a todo tipo de transporte, e não cabe ao Judiciário atuar como legislador positivo. Argumenta, ainda, que não há provas da alegada violação dos objetivos da Lei estadual pelos concessionários de transporte, de modo a afastar a presunção de constitucionalidade da norma estadual. Conclui, por isso, que o pedido é

juridicamente impossível e que não pode ser acolhido, sob pena de violação da cláusula constitucional da separação dos poderes.

Nessa perspectiva, entendendo a distância das afirmações dos agentes públicos e a busca por garantia à acessibilidade e inclusão social, reafirma-se que a questão em tela não pode ser analisada apenas desde a ótica positivista e dogmática, sob pena de não encontrar elementos que permitam explicar esta realidade.

4.2 Ausência de centralidade do direito ao transporte e da categoria de mobilidade urbana nas decisões proferidas.

Conforme ensina Rosangela Luft (2020), até o início do século XX, a expressão transporte dominou os debates acadêmicos e inerentes às políticas públicas de mobilidade.

Todavia, no segundo milênio, surge a categoria de mobilidade urbana, principalmente vinculada a autores(as) do campo das ciências sociais.

Este novo paradigma da mobilidade atrela as mudanças sociais refletidas sobre os sujeitos à dimensão espacial dos deslocamentos, considerando a experiência das viagens em si e não apenas seu caráter funcional, contemplando o potencial de mobilidade dos atores (as) individuais e coletivos, fugindo da mera reprodução de percursos estabelecidos (Luft, 2020).

A nova categoria, discute igualmente, as relações de poder, privilégios e desigualdades geradas, tendo em vista a proximidade ou não dos habitantes(as) das cidades dos centros urbanos financeiros, de prestação de serviços e lazer das metrópoles.

Se aproximamos para o cenário institucional brasileiro, constata-se que a apropriação e o uso da palavra mobilidade somente ganham força no primeiro decênio deste século. Exemplo característico dessa transição pode ser identificada nas referências nacionais a respeito da política urbana. O Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001), na sua versão inicial, não empregou o termo mobilidade. A lei incluiu o transporte entre as diretrizes da política urbana (art. 2º, I e V), entre as competências gerais da União (art. 3º, IV) e na regulamentação do estudo de impacto de vizinhança (art. 37, V). O Estatuto da Cidade impôs, ainda, no seu art. 41, §2º, que Municípios com mais de quinhentos mil habitantes desenvolvessem “planos de transporte urbano integrado” compatíveis com os planos diretores municipais – ou que fossem inseridos dentro destes. No entanto, pouco tempo depois, a mobilidade assume o protagonismo. Símbolo institucional dessa mudança se dá com a criação da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana no âmbito do Ministério das Cidades (Decreto n. 4.665/2003). Além disso, em 2004 é publicado Caderno MCidades – Mobilidade Sustentável, adotando o conceito de mobilidade como um “atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas” (p. 13). Ademais, a Resolução Recomendada n. 34/2005 do Conselho Nacional das Cidades (ConCidades), substituiu a expressão plano de transporte urbano integrado do Estatuto

da Cidade por “plano diretor de transporte e da mobilidade”. Esse novo tratamento muda de foco no trato da questão: de uma visão setorial do transporte para uma visão integrada de mobilidade, a qual reconhece as desigualdades sociais e é situada espacialmente. Em 2012, a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012) consolidou normativamente o paradigma da mobilidade (MIMI e SELLER, 2006; AMAR, 2012) e trouxe novas medidas de planejamento e gestão importantes para o campo dos transportes públicos. Nesta lei, a mobilidade é tratada de forma mais integrada se comparada aos mecanismos institucionais precedentes, estabelecendo medidas que contemplam não só o transporte público, mas também as desiguais condições de uso do espaço urbano e os efeitos nocivos do transporte individual motorizado. A lei prevê, ainda, condições de aprimoramento da transparência e da gestão dos serviços públicos de transporte e amplia a obrigatoriedade do planejamento da mobilidade ao determinar sua elaboração por Municípios com mais de 20 mil habitantes (Luft, 2020, p. 2-3).

Todavia, apesar dessa evolução no campo científico e legislativo, no acórdão proferido na representação de inconstitucionalidade n.º 0025170-81.2014.8.19.0000, prolatada no ano de 2015, não se faz menção à mobilidade urbana, e nem à Lei 12.587, responsável pela instituição da política em nível nacional.

A decisão, se fundamenta no direito ao transporte de forma lateral, entendendo que a sua limitação, viria a afetar o direito fundamental à educação dos estudantes (as) da rede pública, beneficiários (as), junto às pessoas com deficiência, da gratuidade prevista no vale social.

Entretanto, o acórdão proferido na ação de inconstitucionalidade 0040009- 38.2019.8.19.0000, prolatado no ano de 2021, apenas mencionou na sua fundamentação se tratar de matéria idêntica, já apreciada pelo tribunal na ação de inconstitucionalidade detalhada anteriormente.

Apesar dos julgamentos serem favoráveis, declarando a inconstitucionalidade das expressões introduzidas na legislação no intuito de limitar o exercício do direito, entendo que resultam reveladoras da falta de aplicabilidade dos institutos relativos à mobilidade urbana.

Tal resultado, é consequência de um paradigma ensimesmado que pauta o imaginário dos(as) agentes do campo jurídico brasileiro, alicerçado no protagonismo do judiciário e no isolamento conceitual da dogmática jurídica, conforme será detalhado no tópico seguinte.

4.3. Antecedentes históricos à doutrina brasileira da efetividade

Primeiramente, resulta importante situar historicamente o surgimento da chamada doutrina brasileira da efetividade.

O fim da última ditadura civil-militar-empresarial brasileira (de 1º de abril de 1964 até 15 de março de 1985), e a posterior celebração da Assembleia Nacional Constituinte representaram momento histórico de elevada participação política e social. Entre outros fatores,

tal conjuntura pode ser explicada pelas expectativas reinantes na sociedade, após um longo período de proscricões e restrição da participação popular.

No plano nacional, o fim da ditadura, assim como o trânsito gradual e controlado para uma democracia burguesa sem proscricões no plano formal, e a crise do bloco soviético, materializada na queda do muro de Berlim no plano internacional, e a conseqüente retração de partidos abertamente comunistas ou socialistas, possibilitaram, também, o surgimento na esfera pública de movimentos populares preocupados com a concretização de direitos, assim como com a defesa de pautas setoriais. Menciono, a modo de exemplo, a consolidação e crescimento no período, do movimento da reforma urbana, movimento dos trabalhadores rurais sem-terra, movimento de pessoas com deficiência, proliferação de associações comunitárias em bairros e favelas, comunidades eclesiais de base, entre outros.

Este contexto teve os seus reflexos no Judiciário, assim como nos intérpretes do Direito no Brasil. No início dos anos 90 se deu o surgimento do chamado Movimento de Direito Alternativo (“MDA”). Esta corrente situa o Judiciário, assim como o processo de produção normativa, como espaços que em última instância, através do monopólio estatal, garantem o domínio da classe social dominante, ou mesmo a opressão de grupos hegemônicos em relação a setores subalternizados da sociedade. Para tal, o MDA entende a necessidade de se disputar e ocupar o aparelho judicial, objetivando produzir normas e decisões visando a mitigar ou corrigir tal situação de poder, podendo se afastar do princípio da legalidade, *Introdução ao pensamento jurídico crítico*, Antônio Carlos Wolkmer (2002).

No final da década de 80, a expressão “Direito alternativo” vinha designando uma disciplina ministrada na Escola da Magistratura do Rio Grande do Sul, coordenada pelo então juiz Amilton Bueno de Carvalho. Tendo em vista essa experiência, certos setores da imprensa a associaram, polemicamente, a designação com o grupo de magistrados gaúchos que vinham proferindo sentenças progressistas, conseqüentemente, o termo direito alternativo começou a ser utilizado em nível nacional. Também se inserem dentro de tal nomenclatura as experiências de direito insurgente e pluralismo jurídico (Wolkmer, 2002).

Conforme ensina Amilton de Carvalho, no livro *Direito Alternativo na Jurisprudência* (1992), o direito alternativo pressupõe uma opção política pelas classes populares mais desfavorecidas e a construção do socialismo, através dos métodos interpretativos do direito insurgente e do “positivismo de combate”, consistente em encontrar brechas e formulações hermenêuticas que permitam voltar a estrutura judicial a serviço da população historicamente

excluída. Tal perspectiva constitui grande avanço com relação às ideias positivistas normativistas antecessoras, já que se passa a entender o direito como uma práxis política expressa.

Paralelamente ao processo de redemocratização, iniciou no Brasil a chegada do chamado pós-positivismo. Este movimento tem a sua origem no período pós Segunda Guerra Mundial, no continente europeu. Os dois conflitos bélicos ocorridos na primeira metade do século XX, assim como a expansão e auge do nazismo, colocaram em crise o ideal positivista imperante até então.

No livro *Teoria Pura do Direito*, Hans Kelsen (2021) é elucidativo sobre os principais postulados do positivismo jurídico normativista. Na obra, o autor defende a possibilidade de se encarar o Direito como uma teoria pura, alijada de qualquer influência política, econômica ou social, assim como separada dos outros campos do saber.

Sob este enfoque pretensamente objetivo, defende que os intérpretes e juízes enquanto aplicadores do Direito não devem se preocupar com questões morais e de conteúdo da norma jurídica, já que a sua validade e eficácia estarão dadas pelo mero preenchimento da forma legal, materializada na pirâmide normativa, que por meio da norma fundamental, localizada no topo da hierarquia, regerá o ordenamento jurídico, rejeitando aqueles dispositivos que, na forma ou conteúdo, contradigam o texto constitucional.

Com o advento do nazismo, na Alemanha, essa categoria entrou em crise, já que resultou incapaz de fornecer ferramentas que permitissem evitar o surgimento e aplicação da doutrina nacional socialista (Viana, 2014), já que muitas das políticas genocidas implementadas pelo regime cumpriam com os requisitos formais de validade, conforme restou evidenciado em ocasião da instauração do tribunal de exceção de Nuremberg por parte das potências vencedoras. Como forma de tentar dar respostas a esta flagrante lacuna teórica, surge o chamado pós-positivismo (Barroso, 2007).

A diferença do positivismo clássico, esta corrente considera a moral como uma das fontes do direito, razão pela qual o legislador e os intérpretes da lei devem observar a conformidade da aplicação da norma com relação a valores fundamentais. Esta perspectiva, no plano teórico, permite maior flexibilidade do julgador com relação à observância da norma jurídica posta nas decisões, podendo mitigar ou excluir os efeitos de determinados dispositivos no caso concreto, quando verificada situação de injustiça material.

Entretanto, no concernente aos princípios jurídicos, o pós-positivismo reafirma o seu continuísmo com os postulados kelsenianos, através de uma práxis que justifica o fracasso do paradigma positivo na crença de que, em verdade, as barbaridades do nazismo poderiam ter sido evitadas se houvesse previamente ao surgimento do movimento, normas jurídicas nas esferas nacional e internacional abrangentes o suficiente como para resguardar os direitos humanos.

Desta forma, se coloca em pauta a autoeficácia dos princípios, passando a produzir efeitos imediatos no ordenamento jurídico, sem a necessidade de intervenção do legislador, inaugurando-se um período de proliferação de constituições programáticas mais extensas e abrangentes no seu conteúdo no mundo ocidental.

Todavia, esta práxis demonstra que o fetiche da norma continua mais vigente que nunca no paradigma pós-positivista, já que se parte do pressuposto do qual todos os problemas da coletividade estão causados pela ausência ou a deficiência na qualidade das normas jurídicas, e paradoxalmente, só serão resolvidos com o advento de mais dispositivos normativos. Ou seja, a legalidade é causa, consequência e solução, reafirmando assim, o continuísmo com o positivismo kelseniano.

Tomando como referência o direito ao transporte das pessoas com deficiência no Estado do Rio de Janeiro, objeto de estudo do presente trabalho, entendo que as críticas formuladas pela teoria crítica (Pachukanis, 2017) à noção de norma defendida pelas correntes positivistas estão revestidas de profunda atualidade.

No capítulo anterior, sistematizei uma série de dispositivos de hierarquia constitucional, que de forma ampliativa conferem robusta proteção aos direitos das PCDs, e, mais especificamente, à mobilidade urbana em condições de acessibilidade para este segmento populacional.

A modo de exemplo, cito a gratuidade para PCDs nos transportes públicos intermunicipais no Estado do Rio de Janeiro, prevista no art. 14 da Constituição fluminense, assim como a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, tratado internacional ratificado pelo Brasil, em julho de 2008 (Brasil, 2009). A Convenção tem *status* constitucional, sendo a primeira vez que um tratado de direitos humanos foi votado, no Congresso Nacional, sob a redação da Emenda Constitucional n. 45/2004.

Com o advento da EC 45/2004, os tratados e convenções de direitos humanos aprovados conforme as regras do § 3 do art. 5º da CF/88 possuem o *status* de normas constitucionais, ainda

que não integrem formalmente a redação da Carta Magna. Para que haja tal equivalência, essas convenções deverão ser aprovadas em dois turnos, no mínimo, por três quintos dos membros de cada uma das Casas do Congresso, ou seja, o mesmo rito e quórum exigido para a aprovação das emendas constitucionais.

Nesse sentido, cabe citar o previsto no art. 9 da citada Convenção, que, sobre o transporte das pessoas com deficiência, assim dispõe:

Artigo 9: Acessibilidade

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros: a) Edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho (Brasil, 2009).

Todavia, apesar da norma ter hierarquia constitucional no Brasil, e de estar plenamente vigente, foi demonstrada no decorrer da presente pesquisa a falta total de efetividade destes institutos, com inúmeros entraves registrados diariamente que restringem a mobilidade urbana das PCDs.

Paradoxalmente, muitos desses entraves são oriundos de políticas omissivas ou comissivas por parte dos poderes estatais, que, em tese, deveriam garantir a eficácia da norma. Entretanto, no Brasil, o início do novo milênio marcou o surgimento do movimento chamado neoconstitucionalismo. Esta corrente ideológica, que toma como alicerce filosófico o pós-positivismo, propugna a necessidade de operar a constitucionalização do ordenamento jurídico, no intuito de garantir os direitos humanos.

Desta forma, já é possível observar uma reafirmação basilar dos postulados kelsenianos da hierarquia normativa, onde novamente, se vislumbra a ilusão de que para dar efetividade ao direito, apenas seria preciso elevá-lo a patamar constitucional. Todavia, tais formulações se viam superadas pela realidade social, haja vista o crescente abismo imperante entre os direitos fundamentais promulgados na Carta Magna e as condições materiais de existência das maiorias populares.

Assim, o movimento neoconstitucionalista passa a defender o protagonismo do intérprete da constituição e das leis, encarnado no Poder Judiciário, como meio garantidor e criador de novos direitos (Prazak, 2020).

Através do controle constitucional e de legalidade, assim como por meio da ponderação de princípios, se admite o controle judicial sobre os outros poderes estatais, podendo inclusive, assumir funções atípicas, legislando no caso concreto, quando identificada mora do poder estatal ou contrariedade com os princípios constitucionais (Barroso, 2007).

Especial destaque merece a chamada ponderação de princípios. Ronald Dworkin (2002) assevera que regras e princípios coexistem lado a lado, mas possuem dimensões diferentes. As regras possuem somente a dimensão de validade, se aplicando inteiramente ou não, a um caso concreto. Já em relação aos princípios, argumenta que possuem a dimensão do peso, ou seja, quando da existência de contradição entre dois princípios em cada caso, será aplicado aquele que possuir maior peso, todavia, sem representar a invalidade do outro princípio.

Diante dessa compreensão, os princípios são tidos como normas de espectro ampliado, com forte carga significativa e valorativa. Sendo assim, pontua que não são passíveis de análise sob o enfoque da validade. Seguindo essa linha de pensamento, as regras, quando colocadas frente a frente, tendem a se anular ou a se invalidar. Já na ocorrência de embate entre princípios, não se julga pela validade. Leva-se em consideração o peso, prevalecendo o princípio mais adequado àquele caso concreto. Todavia, ressalta-se que o princípio que deixou de ser aplicado não se torna inválido ou perde importância. A sua existência permanece intacta, tanto que, em outras situações, poderá prevalecer quando em confronto com o mesmo princípio (Dworkin, 2002).

Resulta evidente que a aplicação desta técnica deixa alta margem de discricionariedade, considerando que se trata de sopesamento de institutos com a mesma hierarquia normativa. A modo de exemplo, resulta impossível determinar o prevalecimento do direito à liberdade de ir e vir, em contraposição com o direito de greve ou até mesmo de liberdade de expressão no caso concreto, sem realizar um juízo pautado por valores políticos e ideológicos, conforme será desenvolvido no subtópico que trata sobre o ativismo judicial.

4.4. A doutrina brasileira da efetividade

Conforme abordado no início do presente capítulo, a Constituição de 1988, no Brasil, pode ser caracterizada como programática ou dirigente, seja pela sua extensão e pela garantia

pormenorizada de diversos direitos sociais, que vinculam programaticamente os governos e as gerações futuras rumo a um modelo de inclusão e desenvolvimento (Canotilho).

A modo ilustrativo, vejamos o disposto pelo art. 3º da Carta magna:

Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;

II - garantir o desenvolvimento nacional;

III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;

IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (Brasil, 1988).

No dispositivo se explicita o contraste entre a realidade social injusta e a necessidade de eliminá-la, impedindo que a Constituição considere realizado o que ainda está por se realizar, implicando na obrigação do Estado em promover a transformação da estrutura econômico-social, devendo ser entendido como um instrumento normativo que transformou fins sociais e econômicos em jurídicos, atuando como linha de desenvolvimento e de interpretação teleológica de todo o ordenamento constitucional. A norma do artigo 3º da Constituição de 1988, assim, indicaria os fins, os objetivos a serem perseguidos por todos os meios legais disponíveis para edificar uma nova sociedade, distinta da existente no momento da elaboração do texto constitucional (Bello; Bercovici; Lima, 2019).

Todavia, cabe destacar que o texto constitucional de 1988 foi o resultado de um intenso processo de negociação, que pautou todos os debates da Assembleia Constituinte, atravessado pela sub-representação de grupos historicamente subalternizados, como mulheres, negros(as), indígenas, trabalhadores(as) e pessoas com deficiência.

Conforme os ensinamentos de Bello, Bercovici e Lima (2019), apesar da participação ativa do bloco dominante no processo, foram várias as críticas advindas de setores conservadores no momento da sua implementação.

Os argumentos incluíam uma série de proposições ideológicas e sem nenhum sustento jurídico ou científico, tais como afirmar que pelo fato de se intitular “dirigente” (ou “governante”), a Constituição seria “totalitária” por pretender dirigir ou governar a sociedade, amarrando os governos para uma única política possível (Neves, 2018), ou até a afirmação de que a constituição dirigente estaria repleta de “contradições” e de “compromissos dilatórios” (Ferreira Filho, 1990).

Todavia, paradoxalmente, tais críticas apenas eram dirigidas àqueles institutos destinados a garantirem algum grau de bem-estar social ou de políticas redistributivas. Os mesmos autores permaneciam silentes diante da legislação infraconstitucional ou mesmo de

interpretações contrárias ao espírito da norma fundamental, que serviam como alicerce jurídico aos planos de redução de gastos e medidas neoliberais implementadas nos anos 90, no intuito de atender os ditames dos organismos multilaterais de crédito tais como o Fundo Monetário Internacional, sob justificações teóricas variadas.

Nessa perspectiva, cabe destacar a categoria chamada de norma programática, utilizada pela doutrina brasileira da efetividade para designar normas que conforme a interpretação constitucional, estariam despojadas de efeitos imediatos, sendo apenas uma espécie de mera manifestação de intenções. Coincidentemente, as chamadas normas de eficácia limitada são na sua maioria, dispositivos relativos a políticas sociais e garantia de direitos (Bello; Bercovici; Lima, 2019)

Assim, entendo que a recepção e apropriação destas categorias pela doutrina da efetividade contrariam expressamente os princípios esgrimidos por esta corrente, já que em última instância, tal divisão atinente à suposta eficácia das normas, em verdade, acaba viabilizando o afastamento seletivo de diversos institutos, assim como possibilitando a ampliação da distância existente entre o texto fundamental e a realidade da população.

Este processo foi chamado por Bercovici e Massonetto (2006) de constituição dirigente invertida, que se desenvolve inclusive como consequência da fragilidade teórica da noção de constituição dirigente no seu sentido clássico, já que se trata de paradigma de análise centrado no próprio texto normativo e no sistema jurídico como fonte isolada, alijando completamente discussões relevantes para a efetividade do modelo, provenientes da teoria do estado, da ciência política ou da sociologia (Bercovici, 2003).

A doutrina brasileira da efetividade pode ser caracterizada como o movimento jurídico liberal, surgido no Brasil a partir do debate quanto à extensão e à natureza das normas e a sua aplicabilidade, tomando como marco teórico exclusivamente autores dos Estados Unidos e da Europa (Bello; Bercovici; Lima, 2019).

Esta corrente, parte da existência de uma frustração constitucional crônica reinante na sociedade brasileira, materializada na falta de efetividade dos seus institutos (Lynch; Mendonça, 2017), assim como de uma concepção dogmática e ensimesmada, na qual todas as soluções para os problemas relativos à falta de efetividade virão do sistema jurídico, composto pelo protagonismo dos tribunais, remédios constitucionais e os órgãos auxiliares da justiça, sem enfrentar as condições materiais, econômicas, sociais e históricas que condicionam a efetividade do direito.

No campo filosófico, a corrente encontra-se atravessada pelo pensamento neokantiano, trazendo consigo um pensamento estadocêntrico e etnocentrado (Bello; Bercovici; Lima, 2019).

Tal paradigma ficou evidenciado em ocasião do julgamento do caso Raposa Serra do Sol (Pet. n. 3.388/RR), no qual o Supremo Tribunal Federal firmou a tese de não recepção do pluralismo jurídico e do pluralismo nacional pelo ordenamento jurídico brasileiro. Este paradigma, que atualmente hegemoniza o Judiciário, explica a falta de efetividade das decisões proferidas nas representações de inconstitucionalidade nº 0040009-38.2019.8.19.0000, e 0247345-77.2017.8.19.0001, destrinchadas no capítulo primeiro.

Na atual conjuntura do Rio de Janeiro, em que foi possível constatar judicialmente a existência de esquemas de propinas mensais, para deputados, vereadores, governadores, e membros de organismos de controle como auditores da receita federal, tendo como direção do esquema criminoso José Carlos Lavouras, que durante quase 30 anos foi presidente do Conselho de Administração da Federação das Empresas de Ônibus do Estado do Rio (Fetranspor), foi condenado a 9 anos e 8 meses de prisão pelo crime de corrupção ativa (Gomes, 2022).

A descoberta dos ilícitos praticados demonstrou a existência de uma relação fisiológica entre os donos das empresas e integrantes do Executivo e o Legislativo fluminense, o que pode proporcionar indícios sobre a reação legislativa que recolocou a expressão convencional em decreto regulamentador do vale social, mesmo contrariando decisão proferida por unanimidade do órgão especial do tribunal estadual.

No início do novo milênio se verificou no Brasil a denominada judicialização da vida, judicialização, ativismo judicial e legitimidade democrática (Barroso, 2009).

Materializada na crescente onipresença dos tribunais nas relações sociais, familiares, e de consumo, chegando a atingir posteriormente, a esfera de atuação da Administração Pública, seja mediante decisões que acabaram de fato inovando na ordem jurídica, usurpando competências típicas do Legislativo, ou vereditos que sob a justificativa da existência de uma morosidade crônica por parte do Estado e da classe política no que tange à efetividade de direitos, acabou por substituir o Executivo na sua tarefa de direção, organização e planejamento da Administração Pública.

Por outra parte, cabe destacar que o ativismo judicial é defendido por parte dos teóricos da doutrina da efetividade como maneira hábil a concretizar direitos e garantir a efetividade constitucional, guiados por intenções supostamente modernizadoras e vanguardistas, em prol dos direitos da coletividade.

A modo de exemplo, cabe relembrar o posicionamento explicitado por Luís Roberto Barroso, em artigo publicado na folha de São Paulo, no ano de 2018, sustentando que o Supremo Tribunal Federal era em verdade, uma vanguarda iluminista que tinha por função empurrar a história para frente (Em artigo [...], 2018).

Ocorre que tal ativismo se dá alicerçado em princípios tais como razoabilidade, proporcionalidade, liberdade, e dignidade da pessoa humana, expressões abertas com alta carga de subjetividade de acordo com o viés político e ideológico do intérprete, sujeitando assim, a tutela jurisdicional de maneira direta ao vai e vem da correlação de forças de cada momento histórico.

Nesse sentido, Enzo Bello, Gilberto Bercovici e Martonio Mont'Alverne Barreto Lima (2019) lecionam que a origem da expressão está no constitucionalismo estadunidense, e tem como oposto a contenção judicial (*Judicial Restraint*). Enquanto a primeira denota posicionamentos adotados por magistrados que exacerbam sua esfera de atuação jurisdicional enquanto intérpretes da constituição e da legislação infraconstitucional, a segunda revela uma postura de deferência da magistratura às decisões do Parlamento e do Executivo por terem sido formuladas em espaços de representação democrática, sendo caracterizado naquele país como uma verdadeira faca de dois gumes, já que possibilita decisões progressistas ou conservadoras em razão da conjuntura e da carga subjetiva dos julgadores.

Todavia, no cenário doméstico, tal fenômeno é festejado pela doutrina brasileira da efetividade, sob o argumento de que constituiria uma via eficaz para a concretização dos direitos fundamentais.

Entretanto, longe de contribuir com o aperfeiçoamento das instâncias participativas e democráticas, este enfoque dogmático e messiânico, traz como resultado um recente deslocamento da tomada de decisão dos espaços políticos e deliberativos, com representantes eleitos pela vontade popular, para o Poder Judiciário, caracterizado pelo seu caráter tecnocrático e meritocrático, afastado de qualquer mecanismo de eleição ou de participação popular, conforme demonstrado ao longo do presente trabalho, sem alcançar a pretendida finalidade concretizadora de direitos.

No Brasil, o ativismo judicial propugnado pela doutrina brasileira da efetividade tem se caracterizado por uma série de decisões de forte conteúdo neoliberal, proferidas por atores e atrizes da esfera jurídica principalmente, advindos da oligarquia e da pequena burguesia branca do país, formados em cursos jurídicos marcadamente elitizados, sob matriz curricular e

pedagógica conservadora e liberal, o que pode ser confirmado pela análise qualitativa e quantitativa dos programas de pós-graduação em Direito no Rio de Janeiro revela influências significativas da colonialidade no ensino jurídico (Nascimento, 2020).

Assim, tomando como referência a categoria “intelectual orgânico” de Antônio Gramsci (2001, v. 2, p. 5-23), pode-se explicar o porquê de um determinado parâmetro ritualístico, processual e decisório conforme postulados filosóficos funcionais as agendas da classe dominante.

A modo ilustrativo, cito o posicionamento do Supremo na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 7222, movida pela Confederação Nacional de Saúde, Hospitais e Estabelecimentos e Serviços (CNsaúde), entidade sindical que representa os interesses das empresas privadas que exploram serviços de saúde.

Nesse sentido, tais setores se posicionam contra a Lei nº 14.434, promulgada no dia 04 de agosto de 2022, que conferiu aos enfermeiros, técnicos de enfermagem, auxiliares de enfermagem e parteiras, categoria integrada majoritariamente por mulheres negras, e sob altos índices de precarização trabalhista, um piso salarial a nível nacional.

Esta legislação foi conquista, resultado de uma longa luta histórica destes trabalhadores(as), e da superexposição que tal segmento alcançou no contexto da pandemia de COVID-19 (Souto Maior, 2022).

Na minha compreensão, resulta incontroverso que questões tais como o direito à educação e saúde de qualidade compõem o núcleo principal da dignidade da pessoa humana. Todavia, não foi esse o entendimento seguido pelo Ministro Luís Roberto Barroso, que suspendeu a aplicação da Lei n. 14.434/22, popularmente conhecida como a lei do “piso da enfermagem”, sob o argumento de que o dispositivo poderia gerar um aumento do desemprego no setor, assim como provocar diminuição na qualidade do serviço de saúde devido ao fechamento de hospitais.

Ou seja, trata-se de elucubrações totalmente despojadas de qualquer sustento jurídico ou científico, apenas embasadas nas manifestações do sindicato empresarial, ameaça típica do setor econômico do “fechamento” de unidades, chegando até mesmo a incentivar a prática da dispensa em massa, já declarada ilegal pelo próprio tribunal (Souto Maior, 2022).

Apesar da identificação da doutrina brasileira da efetividade com os postulados pós-positivistas, e a conseqüente pirâmide normativa que coloca a Carta Magna no topo da hierarquia kelseniana, torna-se exemplificativo o modo mais extremo de ativismo judicial, que

é a chamada mutação constitucional, que consiste na reinterpretação da norma fundamental ao compasso do momento histórico, muitas vezes reescrevendo o texto constitucional de fato, sob a guarda da prerrogativa concedida ao judiciário e mais especificamente ao supremo tribunal federal como guardião da lei (Bello, Bercovici e Lima, 2019).

Caso paradigmático é a flexibilização do princípio da presunção de inocência através de reinterpretação de cláusula pétrea, disposta no inciso LVII do artigo 5º da Constituição de 88, que expressamente não deixa qualquer dúvida quanto à força da presunção de inocência e sua posição no rol dos direitos e garantias fundamentais.

O Supremo Tribunal Federal, sem nenhum fundamento constitucional, entendeu que o cumprimento da pena privativa de liberdade logo após decisão de órgãos judiciais colegiados não viola o disposto no artigo 5º, LVII da Constituição. O entendimento do Supremo Tribunal Federal a respeito do início do cumprimento da pena antes do trânsito em julgado não foi uma mutação constitucional, como alguns de seus integrantes alegaram, mas uma ruptura com o texto, sem que assumissem a responsabilidade de terem violado a Constituição (Bello, Bercovici e Lima, 2019).

4.5 Conclusões parciais

A falta total de efetividade das decisões proferidas nas representações de inconstitucionalidade nº 0040009-38.2019.8.19.0000 e 0247345-77.2017.8.19.0001 pode ser explicada por uma série de elementos que não se encontram mencionados nas petições e decisões que constam dos autos.

A implementação, nas últimas duas décadas, no Estado do Rio de Janeiro, de uma agenda de governo neoliberal, assim como de uma profunda cartelização oligopolista do sistema, que, conforme demonstrado no presente capítulo, estabelece relações fisiológicas através de práticas lícitas e ilícitas entre os poderes estatais, responsáveis pela edição normativa e pela regulação e fiscalização da prestação do serviço, e os donos e prepostos das concessionárias, tem se materializado na existência de um sistema de transporte coletivo de alto custo.

Todavia, o serviço é caracterizado pela falta de qualidade, com frequências exíguas ou intermitentes principalmente em áreas periféricas, ausência de aparelhos de acessibilidade no interior dos veículos, falta de manutenção, fragmentação dos modais entre outras.

Na minha compreensão, esta conjuntura resulta central para explicar a falta de efetividade das decisões analisadas, assim como os entraves registrados no concernente à mobilidade urbana das PCDs nos serviços rodoviários intermunicipais, razão pela qual, em que pese a importância da utilização tática do direito, só será possível melhorar as condições do seu exercício através de uma práxis política ampla, que inclua diversas vertentes do campo popular, tais como sindicatos, movimentos sociais, vanguarda estudantil e grupos representativos do segmento PCD, pautados por uma agenda de reestatização dos transportes nas esferas municipal e intermunicipal.

As decisões e a sua efetividade, no sistema jurídico/jurisdicional, se encontram determinadas diretamente pelas condições materiais de existência, assim como por elementos políticos e sociais dela decorrentes. Entendendo o direito como relação social, produto histórico do modelo de produção capitalista, tomando como referência a teoria crítica do direito, no livro *Teoria geral do direito e marxismo*, de Evguiéni B. Pachukanis (2017), não é possível acreditar que o direito, isoladamente, permitirá estabelecer modificações relevantes na realidade social, inclusive, porque, o advento do sistema normativo se dá com posterioridade, refletindo em verdade, aspectos da totalidade social preexistente.

Isto posto, as ilusões constitucionais propugnadas pela doutrina brasileira da efetividade, como expressão local do pensamento pós-positivista, junto ao crescente e demasiado protagonismo do Judiciário na vida pública, em detrimento da disputa ideológica e política nos espaços democráticos de decisão, contribuem para a consolidação de uma visão imperante nos agentes jurídicos e na opinião pública, fetichizada do direito e da norma, que, por trás da ficção jurídica, oculta as condições materiais estruturais que conduzem para esta negação sistemática de direitos (Kosik, 1969; Bello, 2009).

5. CONCLUSÃO

Por meio do presente trabalho procurei, de maneira científica, realizar uma aproximação aos inúmeros entraves experienciados pelas pessoas com deficiência nos municípios de Niterói, Rio de Janeiro e São Gonçalo, no exercício do direito à mobilidade urbana, desde um enfoque interdisciplinar, visando incorporar debates e produções de áreas do conhecimento como o urbanismo, arquitetura, geografia, ciências sociais e sociologia.

A pesquisa busca fornecer ferramentas com aplicação prática nas lutas do segmento PCD e, mais especificamente, das pessoas cegas e de baixa visão.

Acredito que o percurso realizado durante a produção desta dissertação me demonstrou, mais uma vez, que a batalha contra uma visão fragmentária e dogmática do conhecimento deve se dar cotidianamente.

Mesmo aqueles(as) que estamos identificados com uma abordagem materialista, histórica e totalizante da ciência, frequentemente, acabamos reproduzindo, de forma inconsciente ou por comodismo, tal enfoque isolacionista do saber.

Apesar dos esforços que realizei nessa direção, creio que a presente pesquisa se concentrou demasiadamente em aspectos jurídicos, não sendo viável a incorporação de maneira mais transversal de discussões relevantes, particularmente atinentes à noção de mobilidade urbana em outras áreas do conhecimento.

Acredito que este resultado foi consequência de equívocos na administração do tempo, principalmente, na fase de produção teórica, que dificultaram a inclusão de outros debates importantes, ou, até mesmo, a realização de modificações substanciais no percurso do trabalho, e da pouca quantidade de material disponível com abordagens interdisciplinares tratando a mobilidade urbana em interseção com o campo jurídico.

Desde a concepção desta pesquisa, pautei a necessidade de que a investigação representasse uma intervenção concreta na realidade social, partindo desde uma crítica profunda ao academicismo imperante na atualidade, caracterizado por uma visão autocentrada, que negligencia a circulação e a retroalimentação do conhecimento produzido para fora dos muros da universidade.

O caráter empírico desta pesquisa, incentivado a todo momento pelo professor orientador Enzo Bello, me levou a estabelecer contato com o campo de investigação logo na etapa inicial do cronograma.

No mês de setembro de 2023, tomei contato com os(as) militantes(as) da Associação dos Deficientes Visuais do Rio de Janeiro (ADVERJ), membros(as) dos órgãos pertencentes ao Ministério Público e à Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro, PCDs usuárias do sistema de transporte rodoviário intermunicipal, trazendo desdobramentos práticos relevantes para a práxis militante que acompanhou esta pesquisa.

Durante o encontro com Marina Lopes, defensora pública do Núcleo da Pessoa com Deficiência (NUPED), tomei conhecimento da ação civil pública n. 0247345-77.2017.8.19.0001, movida pelo Ministério Público em conjunto com a Defensoria Pública estaduais, em face do Estado do Rio de Janeiro, Metro Rio, Supervia e Rio Par S.A. (empresa responsável pela bilhetagem eletrônica, popularmente conhecida como Riocard), que cobra maior celeridade na emissão dos cartões do vale social, assim como a observância da lei instituidora do benefício, para que seja proibida judicialmente a emissão de cartões de gratuidade paralelos por parte das concessionárias, já que tal prática só tem como finalidade gerar entraves adicionais aos(as) usuários(as) da gratuidade legal.

Entretanto, durante a reunião mantida no mês de outubro do ano 2023, com a promotora do Centro de Apoio às Promotorias Cível e Pessoa com Deficiência, Carolina Senra, conversei a respeito das representações de inconstitucionalidade n. 0040009-38.2019.8.19.0000 e 0247345-77.2017.8.19.0001, ajuizadas pelo MPRJ, declarando a inconstitucionalidade da expressão convencional, constante na legislação regulamentadora do vale social, que restringe o embarque dos(as) beneficiários(as) nas linhas de ônibus de tipo executivo ou seletivo.

Na reunião, pautei a necessidade – e me coloquei à disposição – para contribuir com a realização de campanha comunicacional externa e interna, que incluía as associações e grupos representativos do segmento PCD.

Todavia, apesar da boa recepção da ideia, fato que me gerou muito entusiasmo, não houve sinalizações por parte da coordenação do órgão para iniciar o planejamento e viabilizar a posterior execução da ideia.

Paralelamente, no dia 9 de dezembro de 2023, participei pela primeira vez de uma assembleia da Associação dos Deficientes Visuais do Rio de Janeiro.

Na ocasião, tive a oportunidade de conhecer os(as) militantes(as) do grupo, e de começar a entender a dinâmica de organização do espaço. Nessa oportunidade, solicitei que fosse incluído na pauta um momento de discussão para debater a efetividade e publicização das ações anteriormente mencionadas.

O espaço foi de grande valia, já que foi possível constatar que a militância presente no encontro desconhecia absolutamente a existência de tais medidas jurídicas.

Após fazer uma síntese das ações judiciais sobre a matéria, o coletivo deliberou no sentido de desenvolver atividades que permitam divulgar o teor das decisões proferidas nas representações de inconstitucionalidade, e o consequente direito reconhecido aos portadores(as) do vale social de viajar no transporte público intermunicipal sem restrições de categoria, assim como a necessidade de participar ativamente no campo jurídico e político dos desdobramentos da ação civil pública relatada anteriormente, envolvendo a unificação do cartão do vale social.

Acatando a deliberação coletiva, requeremos o ingresso da entidade como *amicus curiae* (amiga da corte), no intuito de levar para a 6ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, onde tramita o recurso de apelação da referida ACP, as impressões e vivências das pessoas cegas e de baixa visão usuárias do benefício, a respeito dos entraves sofridos em decorrência das políticas implementadas pelas empresas sob a aquiescência da autoridade reguladora.

Posteriormente, no mês de junho do ano 2024, participei do processo eleitoral da ADVERJ, tornando-me um dos diretores(as) eleitos(as) pela chapa ganhadora.

Desde a gestão, pretendo contribuir com a expansão da base social da entidade nas periferias, popularizando os debates inerentes à deficiência, entendendo que as vitórias do segmento, em contraposição às políticas de negação de direitos, serão resultado de árduos processos de luta e mobilização, em articulação com outros setores do campo popular, no qual o uso tático do direito deve ser apenas uma frente importante que não pode ser negligenciada. Todavia, apesar da sua relevância, devem se tomar precauções para não reduzir a militância baseada na mobilização popular cotidiana e o trabalho de base a um escritório jurídico.

Para tal, é preciso discutir ao interior dos movimentos os problemas decorrentes do protagonismo crescente assumido pelo judiciário em detrimento dos espaços de participação popular.

No presente trabalho, ficou demonstrado que as atuações profissionais destacadas e bem intencionadas de agentes competentes do campo jurídico, não são suficientes para alterar a realidade das pessoas com deficiência, considerando que a pauta, não possui relevância dentro das instituições do sistema de justiça, conforme ficou evidenciado pela inércia e desconhecimento por parte dos seus integrantes(as) sobre ações chave propostas, inclusive,

pelos mesmos organismos nos quais desempenham a sua atribuição funcional, o que se traduziu na falta de efetividade do direito à mobilidade urbana do segmento PCD em sentido amplo.

Entretanto, é preciso analisar este resultado de maneira abrangente, como parte das consequências da aplicação prática da chamada doutrina brasileira da efetividade no campo jurídico brasileiro.

A noção autopoietica e pós-positivista levantada por esta corrente, que deposita na norma e na existência de uma vanguarda ilustrada sustentada principalmente na magistratura e nos tribunais, a esperança messiânica para todos os problemas da nação, tem se convertido em verdadeiro obstáculo epistemológico e prático para o avanço do campo jurídico, assim como para a concretização dos direitos fundamentais.

Considero que os entraves experimentados pelas PCD na região metropolitana do Rio de Janeiro, no que tange à mobilidade urbana, são expressão do capacitismo estrutural, que entende os corpos deficientes como incapazes de produzir a mais valia necessária para a reprodução da força de trabalho e a produção de mercadorias.

Consequentemente resulta impossível solucionar estes entraves definitivamente, sem antes superar o modelo de superexploração capitalista.

No entanto, a fins de mitigar o problema, é preciso lutar pela estatização do transporte público de passageiros a nível estadual, com a consequente adoção da tarifa 0, abolindo as categorias de transportes de tipo executivo, seletivo ou semelhantes, que na prática, só servem para aumentar a transferência de lucro para as empresas concessionárias.

O direito fundamental ao transporte público deve ser pautado como um direito de todos e todas, em condições de qualidade, excelência e abrangência, não sendo plausível a implementação de divisões e categorias que contrariam tal finalidade, em prol de interesses mercadológicos, gerando inclusive, uma segregação classista, capacitista e racista no exercício do direito.

Finalmente, entendo que o presente trabalho cumpriu com o objetivo traçado, de fornecer elementos práticos para alavancar a militância do segmento em prol do exercício da mobilidade urbana no Rio de Janeiro.

Futuramente, espero continuar aprofundando os estudos relativos à temática das pessoas com deficiência a partir da teoria crítica do direito, buscando compreender de maneira aprofundada como se dá o acesso deste segmento ao mercado de trabalho, em quais condições, estabelecendo relações com aspectos como a mobilidade urbana, gênero, raça e classe.

Nesse sentido, tomo a crítica e autocrítica acerca de equívocos e lacunas no presente trabalho como aprendizado de extrema importância no meu percurso acadêmico, que certamente, contribuirá para aprimorar o meu desempenho em pesquisas futuras, assim como no exercício da docência universitária desde uma perspectiva transformadora.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARROSO, Luís Roberto. A doutrina brasileira da efetividade. In: BONAVIDES, Paulo; MARQUES DE LIMA, Francisco Gérson; BEDÊ, Fayga Silveira (orgs.). *Constituição e democracia: estudos em homenagem ao Professor J.J. Gomes Canotilho*. São Paulo: Malheiros, 2006. p. 435-448.
- BARROSO, Luís Roberto. Neoconstitucionalismo e constitucionalização do direito (O triunfo tardio do direito constitucional no Brasil). *Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado (RERE)*, Salvador, n. 9, mar./maio 2007. Disponível em: https://www.emerj.tjrj.jus.br/Revista33_43. Acesso em: 18 jul. 2024.
- BARROSO, Luís Roberto. Judicialização, Ativismo Judicial e Legitimidade Democrática: Parâmetros para o Debate. Suffragium. *Revista do Tribunal Regional Eleitoral do Ceará*, Fortaleza, v. 5, n. 8, p. 1-177, jan./dez. 2009. Disponível em: https://bibliotecadigital.tse.jus.br/xmlui/bitstream/handle/bdtse/5498/2009_barroso_judicializacao_ativismo_judicial.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 21 jul. 2024.
- BELLO, Enzo; ENGELMANN, Wilson (orgs.). *Metodologia da Pesquisa em Direito*. Caxias do Sul: Educs, 2015.
- BELLO, Enzo; FALBO, Ricardo Nery (orgs.). *Pesquisa Empírica em Direito na Atualidade*. Rio de Janeiro: Ed. CEEJ, 2020.
- BELLO, Enzo; KELLER, Rene José (orgs.). *Curso de Direito à Cidade: Teoria e Prática*. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.
- BELLO, Enzo; BERCOVICI, Gilberto; LIMA, Martonio Mont'Alverne Barreto. O fim das ilusões constitucionais de 1988? *Revista Direito e Práxis*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 03, p. 1769-1811, 2019. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaceaju/article/view/37470>. Acesso em: 30 jul. 2024.
- BERCOVICI, Gilberto. Problemática da constituição dirigente: algumas considerações sobre o caso brasileiro. *Revista de Informação Legislativa*, Brasília, DF, n.º 142, p. 35-51, abr./jun. 1999.
- BERCOVICI, Gilberto; MASSONETTO, Luiz Fernando. A constituição dirigente invertida: a blindagem da constituição financeira e a agonia da constituição econômica. *Boletim de Ciências Econômicas*, v. XLIX, p. 57-77, 2006.

BERCOVICI, Gilberto. A constituição dirigente e a crise da teoria da constituição. *In*: SOUZA NETO, Cláudio Pereira de; BERCOVICI, Gilberto; MORAES FILHO, José Filomeno de; LIMA, Martonio Mont'Alverne Barreto. *Teoria da Constituição*: estudos sobre o lugar da política no direito constitucional. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2003. p. 114-120.

BOTTINI FILHO, Luciano; RIBEIRO, Bruno. Passe Livre se retira de manifestações. *Estadão*, 22 jun. 2013. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/brasil/passe-livre-se-retira-de-manifestacoes/>. Acesso em: 03 ago. 2024.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. *Emenda Constitucional nº 12, de 17 de outubro de 1978*. Assegura aos Deficientes a melhoria de sua condição social e econômica. Brasília, DF: Presidência da República, 1978. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc12-78.htm. Acesso em: 08 ago. 2024.

BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 08 ago. 2024.

BRASIL. Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, DF: Presidência da República, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 09 ago. 2024.

BRASIL. *Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015*. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como Direito social. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc90.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD): Pessoas com Deficiência*. Rio de Janeiro: IBGE, 2022a. Disponível em: <https://www.gov.br/mdh/pt-br/assuntos/noticias/2023/julho/brasil-tem-18-6-milhoes-de-pessoas-com-deficiencia-indica-pesquisa-divulgada-pelo-ibge-e-mdhc>. Acesso em: 01 nov. 2022.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Dados referentes ao ano 2022*. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2022b. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/gestao-na-camara-dos-deputados/responsabilidade-social-e-ambiental/acessibilidade/pessoas-com-deficiencia-na-camara/dados-referentes-ao-ano-2022>. Acesso em: 19 dez. 2023.

BRINGEL, Breno; VARELLA, Renata. A pesquisa militante na América Latina hoje: reflexões sobre as desigualdades e as possibilidades de produção de conhecimentos. *Revista Digital de Direito Administrativo*, v. 3, n. 3, p. 474-489, 2016. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdda/article/view/115609>. Acesso em: 08 ago. 2024.

BROCCOLI, Angelo. *Antonio Gramsci y La Educación como Hegemonía*. Ciudad de México: Editorial Nueva Imagen, 1979.

CANOTILHO, J. J. G. *Constituição Dirigente e Vinculação do Legislador: Contributo para a Compreensão das Normas Constitucionais Programáticas*. 2. ed. Coimbra: Coimbra Ed, 2001.

CARIBÉ, Daniel Andrade. *Tarifa Zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade*. 2019. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

CARVALHO, Amilton de. *Direito Alternativo na Jurisprudência*. São Paulo: Acadêmica, 1992.

CARVALHO, Carlos Henrique. *O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana do Brasil e a Nova Agenda Urbana*. Brasília, DF: IPEA, 2016.

CICERO, José. Tarifa zero em SP aos domingos: “Pode ser um passo atrás”, critica idealizador do projeto. *Agência Pública*, 16 dez. 2023. Disponível em: <https://apublica.org/2023/12/tarifa-zero-em-sp-aos-domingos-pode-ser-um-passo-atras-critica-idealizador-do-projeto/>. Acesso em: 08 ago. 2024.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação da discriminação de raça e gênero. *Estudos Feministas*, ano 10, n. 171, jan./jun.

2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/mbTpP4SFXPnJZ397j8fSBQQ/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 08 ago. 2024.

DINIZ, Débora. *O que é deficiência*. São Paulo: Brasiliense, 2007. (Coleção Primeiros Passos).

DWORKIN, Ronald. *Levando os direitos a sério*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

FERREIRA FILHO, M. G. *Direito Constitucional Econômico*. São Paulo: Saraiva, 1990

EM ARTIGO, Barroso defende papel "iluminista" do Supremo. *Consultor Jurídico*, 2018. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-fev-23/artigo-barroso-defende-papel-iluminista-stf/>. Acesso em: 29 jul. 2024.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*; tradução de Raquel Ramalhete. Petrópolis, Vozes, 1987.

FREITAS, Victor Alves de. Mídia jornalística e manipulação: Em foco a atuação sobre o movimento “passe livre”. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE HISTÓRIA, 12., 2023, Aquidauana. *Anais [...]*. Aquidauana: ANPUH, 2023. Disponível em: http://www.encontro.ms.anpuh.org/resources/anais/38/1411247622_ARQUIVO_MIDIAJORNALISTICAEMANIPULACAOEMFOCOAATUACAOSOBREOMOVIMENTOPASSELIVRE.pdf. Acesso em: 02 ago. 2024.

GOHN, Maria da Glória. *Manifestações e protestos no Brasil: correntes e contracorrentes na atualidade*. São Paulo: Cortez, 2017.

GOMES, Marcelo. Ex-presidente do Conselho da Fetranspor é condenado a 9 anos de prisão por pagamento de R\$ 4 milhões em propina a auditor. *G1*, 03 jun. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/06/03/ex-presidente-do-conselho-da-fetranspor-e-condenado-a-9-anos-de-prisao-por-pagamento-de-r-4-milhoes-em-propina-a-auditor.ghtml>. Acesso em: 20 jul. 2024.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito civil brasileiro*. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. (Volume 6: Direito de família).

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Tradução de Luiz Sérgio Henriques, Carlos Nelson Coutinho e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. V. 2.

GREGORI, Lucio; WHITAKER, Chico; VAROLI, José Jairo; ZILBOVICIUS, Mauro; GREGORI, Márcia Sandoval. *A cidade sem catracas: história e significados da tarifa zero*. São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2020.

HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HORKHEIMER, M. Teoria tradicional e teoria crítica. In: BENJAMIN, Habermas, Adorno e Horkheimer. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Coleção Os Pensadores).

KELSEN, Hans. *Teoria pura do direito: introdução à problemática jurídico-científica; tradução e estudo introdutório*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2021.

KOSIK, Karel. *Dialética do concreto*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

LANNA JÚNIOR, Mário Cléber Martins (comp.). *História do Movimento Político das Pessoas com Deficiência no Brasil*. Brasília, DF: Secretaria de Direitos Humanos; Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à cidade*. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

LYNCH, Christian Edward Cyril; MENDONÇA, José Vicente Santos de. Por uma história constitucional brasileira: uma crítica pontual à doutrina da efetividade. *Direito & Práxis*, Rio de Janeiro, v. 08, n. 02, p. 974-1007, 2017.

LÖWY, M. O movimento passe livre. *Blog da Boitempo*, 23 jan. 2014. Disponível em: <http://blogdaboitempo.com.br/2014/01/23/o-movimento-passe-livre/>. Acesso em: 09 jul. 2024.

LUFT, Rosângela M. *Planejamento e financiamento da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2017.

MACHADO, Maíra Rocha (org.). *Pesquisar Empiricamente o Direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

MARICATO, Ermínia. Exclusão social e reforma urbana. *Revista da FASE*, Rio de Janeiro, v. 62, p. 51-56, 1994.

MARX, Karl. *Manuscritos Econômicos-Filosóficos*. Tradução portuguesa do Inglês por Artur Mourão. Lisboa: Edições 70, 1989.

MARX, Karl. *O Capital: Livro I: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2023.

MENEZES, Dirla Mara dos Santos. *Revolta do Buzu: Transporte Público e Direito Social*. 2022. Dissertação (mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano) – Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano, Universidade Salvador, Salvador, 2003. Disponível em: https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=5918766. Acesso em: 09 jul. 2024.

MOURÃO, Giovanni. Passageiros reclamam de limitações no uso do passe livre em Niterói. *O Globo*, 09 jun. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/passageiros-reclamam-de-limitacoes-no-uso-do-passe-livre-em-niteroi-23723239>. Acesso em: 10 abr. 2022.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. Carta de princípios movimento passe livre. Disponível em: <https://www.mpl.org.br/>. Acesso em: 09 jul. 2024.

MOVIMENTO PASSE LIVRE - SÃO PAULO. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: CIDADES REBELDES. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

NASCIMENTO, Anderson Luís da Costa. *Ensino jurídico e (de)colonialidade do saber: uma análise quali-quantitativa dos Programas de Pós-Graduação em Direito do Estado do Rio de Janeiro (2010-2020)*. Orientador: Enzo Bello. 2020. 244 f. Dissertação (Mestrado em Direito Constitucional) – Faculdade de Direito, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.

NEVES, M. *Constituição e Direito na Modernidade Periférica: Uma Abordagem Teórica e uma Interpretação do Caso Brasileiro*. São Paulo: Martins Fontes, 2018.

NORONHA, Heloísa. Dos 594 parlamentares do Congresso Nacional, apenas nove são PCDs. Senado confirma quatro parlamentares em exercício, enquanto Câmara dos Deputados registra cinco deputados federais com deficiência. *Terra*, 21 set. 2023. Disponível em: <https://www.terra.com.br/nos/dos-594-parlamentares-do-congresso-nacional-apenas-nove-sao-pcds,3bf320bccfd15b26c2cd9403128bf17b4qd1w8w3.html>. Acesso em: 23 nov. 2023.

Oliver, M. *Understanding disability: from theory to practice*. Nova Iorque: St. Martin's Press, 1996.

PACHUKANIS, Evguiéni. *Teoria Geral do Direito e Marxismo*. São Paulo: Boitempo, 2017.

PEREIRA, Pedro Gabriel da Conceição. *“Por tempo limitado”*: o Direito à cidade na região metropolitana do Rio de Janeiro em função do movimento pendular. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2022.

PRAZAK, Maurício Avila. Neoconstitucionalismo no Brasil e a relação com a judicialização da política e o ativismo judicial. *Direito em Movimento*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 3, p. 199-223, 2020.

REBELO, Victor Bianchini. Doutrina da efetividade e crítica hermenêutica do direito: uma análise do debate entre duas propostas para o constitucionalismo brasileiro pós-1988. *Revista FIDES*, v. 12, n. 1, p. 284-303, 9 set. 2021.

REGINATO, Andréa Depieri de A. Uma introdução à pesquisa documental. *In*: MACHADO, Máira Rocha (org.). *Pesquisar Empiricamente o Direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

RICARDO Nunes sanciona lei que autoriza a privatização da Sabesp: Projeto foi aprovado nesta quinta na Câmara Municipal de São Paulo por 37 votos a favor e 17 contra e, logo depois, foi sancionado pelo prefeito. *O Globo*, 02 maio 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2024/05/02/camara-municipal-de-sao-paulo-aprova-a-privatizacao-da-sabesp.ghtml>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. *Constituição do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: ALERJ, 1989. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/constest.nsf/PageConsEst?OpenPage>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. Lei nº 4.510, de 13 de janeiro de 2005. Dispõe sobre a isenção do pagamento de tarifas nos serviços de transporte intermunicipal de passageiros por ônibus do estado do Rio de Janeiro [...]. Rio de Janeiro: ALERJ, 2005a. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/3b714281166c970483256f89006d268c?OpenDocument>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. Regulamenta a Lei nº 4.510, de 13 de janeiro de 2005, e dá outras providências. Rio de Janeiro: ALERJ, 2005b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=157608#:~:text=REGULAMENTA%20A%20LEI%20N%C2%BA%204.510,Art>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. *Lei estadual nº 6.542, de 25 de setembro de 2013*. Dispõe sobre a adequação de provas aos portadores de deficiência visual nas situações que menciona. Rio de Janeiro: ALERJ, 2013. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/e9589b9aabd9cac8032564fe0065abb4/d025a957faf078ac83257bf3005ab22c?OpenDocument>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. *Lei estadual nº 7.123 de 08 de dezembro de 2015a*. Altera a Lei nº 4.921, de 22 de março de 2004 e dá outras providências. Rio de Janeiro: ALERJ, 2015. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=384128#:~:text=no%20%C2%A7%20%C2%BA%E2%80%9D,-,%E2%80%9CArt.,ser%C3%A3o%20aprendidos%20pela%20autoridade%20competente%E2%80%9D>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. *Decreto nº 45.820, de 11 de novembro de 2016*. Altera o Decreto Estadual nº 36.992, de 25 de fevereiro de 2005, o qual regulamenta a lei estadual nº 4.510, de 13 de janeiro de 2005. Rio de Janeiro: ALERJ, 2016. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=331613#:~:text=%C2%A7%201%C2%BA%20Aos%20portadores%20de,em%20%C3%B3rg%C3%A3os%20p%C3%ABlicos%20de%20sa%C3%BAde>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. *Lei 7.830, de 03 de janeiro de 2018*. Altera a Lei 4.510, de 13 de janeiro de 2005, reconhecendo o direito a gratuidade nos transportes aos estudantes das redes públicas municipal e federal, como previsto na Lei 3.339, de 29 de dezembro de 1999. Rio de Janeiro: ALERJ, 2018. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/364c23c31113163583257ddc0059662b/e7ec91ae89ac9e3283258217005d523f?OpenDocument#:~:text=ALTERA%20A%20LEI%204.510%2C%20DE,29%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201999>. Acesso em: 08 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO. *Emenda Constitucional nº 92, de 2022*. Altera a Constituição do estado do Rio de Janeiro, para estabelecer o Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico e Social de Estado – PEDES. Rio de Janeiro: ALERJ, 2022. Disponível em: <https://bancodeleis.unale.org.br/Arquivo/Documents/legislacao/image/RJ/E/E922022.pdf>. Acesso em: 08 ago. 2024.

SANTINI, Daniel. *Tarifa Zero e Desigualdade Social: um estudo de caso sobre a experiência de Mariana (MG) na implementação do Passe Livre no transporte público coletivo*. 2023. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

SASSAKI, Romeu Kazumi. *Inclusão: construindo uma sociedade para todos*. 7. ed. Rio de Janeiro: WVA, 2006.

SOUTO MAIOR, Jorge Luis. *ADI 7222 (Piso da Enfermagem): no Brasil, herói bom é herói morto!* *Jorge Luis Solto Maior* [Blog], 19 nov. 2022. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/adi-7222-piso-da-enfermagem-no-brasil-heroi-bom-e-heroi-morto>. Acesso em: 21 jul. 2024.

STUTCHKA, Piotr. *O papel revolucionário do direito e do estado: teoria geral do direito*. São Paulo: Contracorrente, 2023.

TARIFA zero em Maricá (RJ): novas linhas de ônibus começam a circular na segunda (4). *Brasil de Fato*, 03 mar. 2024. Disponível em:

[https://www.brasildefato.com.br/2024/03/03/tarifa-zero-em-marica-rj-novas-linhas-de-onibus-
comecam-a-circular-na-segunda-4](https://www.brasildefato.com.br/2024/03/03/tarifa-zero-em-marica-rj-novas-linhas-de-onibus-comecam-a-circular-na-segunda-4). Acesso em: 05 ago. 2024.

VIANA, Ruth Araújo. O neoconstitucionalismo no Brasil e suas repercussões na administração pública, permitindo o controle externo do Poder Judiciário dos atos administrativos discricionários. *Revista Direitos Humanos e Democracia*, v. 2, n. 3, p. 198-241, jan./jun. 2014. ISSN 2317-5389. Disponível em: <https://www.revistas.unijui.edu.br/index.php/direitoshumanosedemocracia>. Acesso em: 23 jul. 2024.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VINUTO, Juliana. A Amostragem em Bola de Neve na Pesquisa Qualitativa: um debate em aberto. *Revista Temáticas*, Campinas, n. 44, 2014.

XAVIER, José Roberto Franco. Algumas notas sobre a entrevista qualitativa de pesquisa. In: MACHADO, Máira Rocha (org.). *Pesquisar Empiricamente o Direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

WOLKMER, Antonio Carlos. *Introdução ao pensamento jurídico crítico*. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

ANEXO: ENTREVISTAS

Entrevista - Fátima MTST

Octávio

Bom, perfeito. Agora estamos gravando, né? estamos com Fátima, né? Como é seu nome, Fátima?

Dona Fátima

A Maria de Fátima Pereira.

Octávio

Certo, Dudu. Eduardo Pereira, né? Muito obrigado a vocês por terem se disposto a fazer essa entrevista, né? Dispor do seu tempo, né? Basicamente, é uma entrevista para o trabalho de dissertação de mestrado do programa de Direito Constitucional (PPGDC) da Universidade Federal Fluminense. Que tem como objeto é pesquisar qual é o grau de efetividade do direito ao transporte por parte de usuário as pessoas com deficiência. Na região metropolitana do Rio, né? O transporte intermunicipal, então. Essa é ideia. Enfim, a Fátima é a mãe do Eduardo, né? O Eduardo é a pessoa com deficiência, né? E, conseqüentemente, os dois utilizam o transporte e os benefícios estados. Tais como o vale social, por exemplo, entre outros, entre outros benefícios nesse sentido.

Dona Fátima

LOAS, ele tem LOAS e o passe

Octávio

LOAS, né?

Dona Fátima

Burocracia é muito grande, o Eduardo só é especial em São Gonçalo. O Eduardo não é especial no Rio, não é. Se ele sair de São Gonçalo, ele só tem direito ao passe para fazer tratamento. E não é. Isso. Não é que eu quero Tenha direito a sair Saí para do Rio em qualquer outro lugar, por exemplo, na Paraíba do sul, que eu tenho parente lá. Todo ano viajamos pra lá E não é viável para mim pagar a passagem. Quem paga a minha família. Quem paga é meu filho ou minha tia Quer dizer, ele deveria ter esse passe com esse tipo de direito Porque se ele, porque que ele é? Por que ele só é especial em São Gonçalo? ele não é especial em outra. Outro lugar, né? Se é provado que essa pessoa. Tem autismo que essa pessoa tem retardo mental? Se eu não posso deixar ele em casa sozinho, caso aconteça alguma coisa com ele, eu irei presa, porque abandono de incapaz, né? Então eu tenho, tem que ter o direito ao passe não só pra ele, mas como com acompanhante, para que eu possa levar ele aonde eu vá, porque eu não posso deixar meu filho em casa, porque eu, aonde a área onde eu moro é uma área de risco, está sempre tendo um confronto com polícia e eu não posso deixar meu Filho em casa só.

Octávio

Tá certo? E quais são? É, é os principais problemas que vocês enfrentam quando utilizam o transporte público?

Dona Fátima

Pro Rio, ele não pode andar aqui no centro do Rio, só em São Gonçalo. O passe só serve para São Gonçalo e só para é para médico, fono (fonoaudióloga), psicólogo, médico não serve para outra coisa. só pra isso

Octávio

Ele tem o vale social, certo? Isso tem quantas viagens ao mês?

Dona Fátima

Ao mês, vamos ver. Não chega a ser 30. Não acho que é 25, é.

Octávio

Mas é pela condição de fazer algum tratamento médico ou é pela condição do autismo que ele tem o vale-social?

Dona Fátima

Pela condição de fazer tratamento médico. O autismo ele não conta. Só se for um médico, quer dizer, exemplo o Eduardo vai a um médico aí, ida e volta é contado, senão não, não pode. Não tem, trava. É um limite de passagem, entendeu?

Octávio

Mas ele tem autismo?

Dona Fátima

Sim é autista. Tem laudo tem o CID da doença, do autismo e do retardo

Octávio

E ele vai.

Octávio

E o vale social. Ele foi tirado baseado no autismo baseado em alguma consulta que ele faz todo mês?

Dona Fátima

Não, tem consulta com o neuro, e agora foi mandado para o psiquiatra. Só que eu estou aguardando, né? Esse psiquiatra é o esses reggae, né? Chamar né, que eu estou aguardando, levei eu tenho o que já tenho 6 meses que ele foi, eu estou aguardando.

Octávio

E quando, quando vocês solicitaram o vale social, é por que que por que que não foi feito uma solicitação no sentido de ser o vale social concedido em função à deficiência e não em função as consultas médicas?

Dona Fátima

Eles dizem que não. Não pode ser na função da doença, né? Lá eles só dão esse tipo de vale social só para consulta médica. Eu acho errado, né? Porque se a pessoa tem uma deficiência, está errado.

Octávio

Isso, não é verdade. Inclusive, isso não é verdade.

Dona Fátima

Mas é o que me passaram. Entendeu? É o que me passaram.

Octávio

Certo? E em função a ao passe livre interesse estadual. Os ônibus, você mencionou.

Dona Fátima

Diz que não pode, que só funciona só em São Gonçalo.

Octávio

Certo, mas e os ônibus de longa distância?

Dona Fátima

O Vale não serve aqui (Rio de Janeiro) só em São Gonçalo. É, por exemplo, se eu pegar fazer um ônibus lá, eu chego, não?

Octávio

Para outros estados, não. A senhora já tentou se requerer?

Dona Fátima

Não funciona.

Octávio

Requerer de que maneira?

Dona Fátima

O neuro que deu o esse vale social, né? Só para levar ele para médico Só para isso. Que febre?

Octávio

Sim, mas a senhora já tentou pedir o vale do passe interestadual?

Dona Fátima

Não, porque tem que ir para médico, o médico tem que atestar

Octávio

Certo. Sim, mas já foi levado o formulário próprio?

Dona Fátima

Não, eu já falei com a doutora a neura. Falei com ele com ela, que, ué, meu filho só é especial em São Gonçalo, ele não tem. Ah, mas a gente. Ela falou pra mim que ela não tinha poder de me fazer de dar esse passe, esse vale, pra ele. para outro lugar, ela falou que não podia

Octávio

Certo, mas aí, quando você foi, é naquele naquela vez fazer requerimento. Você levou algum formulário?

Dona Fátima

Que não podia fazer? Levo toda vez que eu vou, levo um documento provando a doença.

Octávio

Sim, sim, mas eu estou dizendo levar algum formulário do vale interesse do passe interestadual ou não?

Dona Fátima

Não, só o que é levado é o porquê a médica tem que assinar lá.

Octávio

Sim, sim, claro, mas é isso. É, eu vou lhe mandar um formulário específico do passe de interestadual, porque o passe interno ele tem. O passe interestadual tem um formulário específico, então você precisa levar para ele, esse formulário específico, para ser preenchido senão eles não vão dar, eles não vão saber te orientar ainda não vão saber preencher.

Dona Fátima

Mas ela tem que preencher esse documento?

Octávio

Tem, claro, se ele tiver deficiência, tem que ser preenchido

Dona Fátima

Mas falou que.

Dona Fátima

Eu, quando eu.

Dona Fátima

Quando eu debati, vamos dizer assim, falei, poxa, mas esse vale só serve para o meu filho em São Gonçalo? meu filho tem deficiência. Eu não posso deixar meu filho sozinho em casa, só preciso sair eu tenho que levá-lo, ela falou, mas não posso dar, eu não posso. Tem que ter acho que 3 neura .Eu falei, mas ele não se trata com 3 neuro. Ele se trata com um só.

Octávio

É sim, mas aí é. Enfim, eu acho que, enquanto orientação é que eu posso dar, né? É precisa levar esse formulário impresso para que ele possa tentar Porque assim só de você não levar o formulário, ele vai dizer, Ah, não, mas não tem o que assinar. Não me trouxeram nada, entendeu? Você precisa levar o formulário próprio. Para ser assinado E se eles se negarem, é aí sim, pode. Enfim, podemos pensar outras vias, né?

Dona Fátima

OK

Octávio

É, e enquanto o Rio. Os Inconvenientes que estão se manifestando, é que o vale social não passa nos ônibus aqui, né? Nos ônibus municipais, né? E como que a senhora está resolvendo? Como que vocês estão resolvendo?

Dona Fátima

Não, não, não. Pra poder vir para cá? o movimento paga minha passagem.

Octávio

Certo? E se tiver que ir, por exemplo, daqui para Madureira, faz como?

Dona Fátima

Não vai, tem que pagar passagem. O passe dele não serve.

Octávio

E os motoristas não lideram a passagem?

Dona Fátima

Não, não. fala logo isso aí não serve.

Octávio

E no caso do passe intermunicipal, como aqui está sendo, ele está passando, já teve ônibus que aonde o vale social não passou? onde teve algum tipo de problema no embarque?

Dona Fátima

É só, só serve em São Gonçalo, né? Só serve ali no município Para outro lugar não serve.

Octávio

E como você acha que que as reivindicações das pessoas com deficiência se inserem dentro do movimento do MTST, do movimento de luta por moradia?

Dona Fátima

A gente aprende a brigar, né? A lutar pelos direitos, né? Eu sou direito por isso que eu aprendi.

Dona Fátima

Eu aprendi que a gente. Tem direitos e temos que brigar por eles, entendeu? Eu aprendi isso. Você tem. Você está na Constituição, é igual o caso do Eduardo, o Eduardo, eu não tenho só ele tem. Ele tem uma menina também, que é especial, é, tem, tem direito a tudo. Tem direito a lazer, coisa que sem o passe faz como? vai ficar trancado, né? Porque é isso que o poder público quer Que que o poder público quer? Tem direito a lazer, tem direito a ir a um teatro. Ele tem direito aí uma praia. Ele sem o passe, não tem direito a nada disso aí, entendeu? Eu não tenho como sair me locomover da minha casa

Dona Fátima

Fico em casa porque eu não tenho condição financeira, porque se eu tivesse condições financeira, eu não reivindicaria isso.

Octávio

E a senhora acha que as reivindicações das pessoas com deficiência são colocadas programaticamente no movimento, são discutidas? Tem discussão sobre isso?

Dona Fátima
Tem, tem, tem.

Octávio
É uma pauta que é inclusa, digamos assim, nas pautas reivindicatórias do movimento ou não?

Dona Fátima
Sim, sim, eles no que podem ajudar eles ajudam. O movimento, eles te mostram, você tem vários direito, você pode lutar e brigar pelo teu direito. Você não tem que ficar quieta nem calada. É direito seu. foi aonde eu aprendi, né? Eu aprendi aqui eu que meus filhos são foi no movimento que eu aprendi que meus filhos têm direito. Por exemplo, o Eduardo e a Marta, né? Que eu tenho uma menina também, Cristiano tinham direito a transporte de graça, é o transporte do cidadão lá na em São Gonçalo do tinha, não sei se ainda tem, ele não estuda mais, o Eduardo tem direito a lazer.

Dona Fátima
O direito de ir e vir dele é negado.

Dona Fátima
Porque se você não tem cara, tem uma deficiência. É provado isso. Se ele não tem um passo que te leva para onde ele, onde quer, vamos dizer para Nova Iguaçu, uma suposição. Negado e está. Estou estão tolhendo o direito dele, não é?

Octávio
Isso, exato, exatamente. Já teve algum tipo de inconveniente no nos ônibus de uma porta?

Dona Fátima
De uma porta só não passa. É constrangimento, né?

Octávio
Então a senhora já você já tentou embarcar com base social nos ônibus de uma porta? Não passou?

Dona Fátima
Não, uma porta não passa

Octávio
Não parte em qual em qual? Que empresa, que rota, que é que a senhora vivenciou isso?

Dona Fátima
Da 1001 não passa, Da coesa, não passa de uma porta, não passa.

Octávio

A senhora tinha conhecimento que houve uma ação de inconstitucionalidade que o Ministério público ajuizou para declarar inconstitucionalidade dessa lei que limita o passe nos ônibus executivos?

Octávio

E que essa ação foi autorizada, foi declarada procedente?

Dona Fátima

Sabia disso, não. É, eu já tive vários problemas assim dessa natureza com motorista De falar com ele, então você me levar para delegacia.

Octávio

Ah interessante. Exato

Dona Fátima

Não pode, não pode, não. Então daqui eu não vou sair. Então você vai, leva o carro para a delegacia Porque se o meu filho atesta o passe que meu filho tem problema. Por que ele não vai? Mas é muito desgastante Dá você entender?

Octávio

Claro, com certeza

Dona Fátima

É muito desgastante, é vergonhoso

Octávio

E nessa situação que acabou ocorrendo foi em que ônibus? Essa situação que a senhora está relatando, de que o motorista não deixou entrar?

Dona Fátima

Foi próximo da minha casa. Ônibus que eu ia para Araruama. Pegar um ônibus, de Niterói e eu quero ir para Araruama. De uma porta só. Não consigo embarcar.

Octávio

Foi. Foi então esse problema.

Dona Fátima

Eu tenho uma filha que mora em Araruama e aí não embarca só em ônibus de 2 portas, não deixa você embarcar, você tem que pagar passagem.

Octávio

Ah, e esse problema que a senhora está relatando que pediu para ir na delegacia, foi no ônibus de uma porta?

Dona Fátima

Isso

Octávio

E como foi resolvido nesse caso?

Dona Fátima

Teve um senhor lá que levantou e pagou minha passagem. E o motorista parou, falou que não ia e o pessoal do ônibus querendo muitas pessoas com horário, não é? Eu até entendo, mas eu falei, como eu disse, eu estou brigando pelo direito do meu filho. É direito dele, ao que eu quero direito dele.

Octávio

Não, com certeza.

Dona Fátima

Isso aí já não é de agora. Foi direito dele de estudar, de ter professora em sala de aula, com apoio. Já foi isso, briga, muita briga, o é o transporte do cidadão. Foi com briga também para ele poder ter direito. Ele tem uma professora de apoio, foi briga também consegui, mas brigando muito de plantar lá na porta da Secretaria de educação e ficar eu só vou sair daqui quando resolver Sabe, desde o começo muita briga e muita luta sem luta. Eu não, não sem brigar, meu filho não tinha jeito, viu?

Octávio

Com certeza.

Dona Fátima

Inclusive, ele hoje tem o LOAS Com muita luta e muita briga também Que de início, foi até negada.

Octávio

E quais são os problemas? Enfim, acho que dos problemas já acabamos falando, né? Como a senhora acredita que é possível, enfim, levar algum tipo de solução para esses?

Dona Fátima

É que os governantes vejam, né, que se desde o momento que você atesta, né? O médico vai lá, ele é. Ele atestou que o meu filho fez exame Fez exame na cabeça, deu problema Ele não vai ter cura. Não adianta, Ah, ele vai tomar um remedinho, fica bom, não tem cura, né? Ele não tem cura, então ele não pode. Ele é uma pessoa incapaz. Ele provar, é considerado incapaz

Dona Fátima

Porque você, o poder público, não te dá condição que essa pessoa tem direito, A lazer, a sair a passear, ter direito é. Vamos um teatro.

Dona Fátima

Um teatro, alguma coisa assim, viu, certo.

Octávio

Então é isso.

Octávio

A pesquisa. Ela tem um viés de intervenção social. né? Então isso significa que há um compromisso, né, de fazer uma devolução dos resultados da pesquisa com todas as pessoas que participaram

Octávio

E também é um compromisso de que ela não seja um trabalho que fique restrito aquele espaço acadêmico, né? Ou seja, aqui ele traga uma solução concreta, um caminho de possíveis soluções, né? Então.

Dona Fátima

E essa luta não é de agora, ó é de anos, é de anos que eu venho brigando por causa disso. Falando sobre esse assunto, meu filho só é especial em São Gonçalo, meu filho, tem direito várias coisas. Ele tem direito a sair, ele tem direito a lazer, tem direito a várias coisas, é direito dele, eu não posso simplesmente trancar meu filho dentro de casa porque ele tem um problema.

Octávio

Claro, claro, com certeza.

Dona Fátima

Por exemplo, eu trago meu filho, vem comigo porque eu não posso deixar ele sozinho em casa, porque a área onde eu moro é perigosa, não pode ficar e eu não vou ter paz. Se acontece alguma coisa com ele, eu ainda vou responder. Processo, dependendo da gravidade do problema, eu vou até presa, porque aí vão me dizer, é abandono de incapaz. Mas o poder público não me dá, não me dá a condição financeira nem condição de sair com ele para passear. Não me dá.

Octávio

Exatamente. Sim, sim, com certeza, né? Então nesse sentido, é o compromisso é esse, né? É já enfim reunir com. membro da Defensoria pública com promotoras que tiveram relação com essa ação que eu comentei com esse processo E aí o compromisso que que justamente a gente consiga apontar soluções possíveis, né? E dos resultados dessa pesquisa sejam divulgados para as pessoas com deficiência, para as associações e pessoas com deficiência. Para o movimento também entendendo que, que, enfim, quem participa da das ocupações, naturalmente pelo fato de ter um problema de fato de efetividade. Diretor do direito à moradia.

Dona Fátima

Com certeza.

Octávio

Também está em uma condição de vulnerabilidade maior, não é isso? Então, é o intuito da pesquisa que ela tem esse viés de intervenção social, então. É, eu vou lhe mandar o formulário do passe Interestadual. Isso para que leve lá No caso do ônibus o vale social, ele tem que passar no ônibus de uma porta. Se ele continuar sendo denegado o embarque. Minha orientação é que filme essa situação, se for preciso leve para a delegacia, independentemente de quem fica puto, de quem fica bolado. Não tem essa, leva para delegacia fazer registrar boletim de ocorrência

Dona Fátima

Foi o que foi que eu? Porque eu.

Octávio

E aí a gente entra. com ação contra a empresa.

Dona Fátima

Não, não é porque está sendo negada, né? Foi o que eu falei para o motorista. É que tá sendo negando Falei com o motorista, o senhor tá negando o direito do meu filho dele ir e vir. Se está aqui, chegou aqui com o laudo.

Octávio

Sim

Dona Fátima

Se estou aqui com o laudo. Com o laudo não, com o passe provando que meu filho tem necessidade. Ele tem.

Octávio

Não pode contar comigo. Pode contar comigo que a gente é ajuíza e é isso. Enfim, pelo menos aí eu tenho certeza que depois de perderem dinheiro.

Dona Fátima

Você vê pra mim, o formulário do passe interestadual?

Octávio

Vou mandar. Vou mandar, eu vou pegar agora, vou parar de gravar a antes de parar de gravar. A senhora quer fazer alguma consideração em relação à pesquisa fim, fazer alguma colocação? Falar alguma coisa?

Dona Fátima

Coisa é pesquisa em si É na relação da pessoa com necessidade especial, né? É muito, muito gratificante, porque é para mim, o aprendizado é sempre maravilhoso, a nossa conversa aqui é sempre bem-vinda, né? Porque mais um aprendizado que meu filho pode, que eu possa entrar com uma ação que ele vai poder se locomover, por exemplo, todo final de ano eu viajo para Paraíba do sul. Quem paga minha tia ou meu filho

Dona Fátima

Uhum. Ele não poderia viajar com o passe dele? nem que eu pagasse a minha passagem

Octávio

Não poderia. Poderia, poderia sim, esse formulário do interestatal é assim, é. Eu vou mandar pelo WhatsApp, vai imprimir. Vai levar no neurologista para assinarem, e aí Tem que escanear e mandar pela internet. Aí se for aprovado, o passe é mandado pelos Correios. É outro passe, esse passe é do governo, quem dá é o governo federal. Então é isso? Beleza. Muito obrigado, vou parar de gravar aqui.

Dona Fátima

Obrigada você também, por disponibilizar esse momento da esse aprendizado Que é abrir mais a minha mente para saber mais dos direitos do Eduardo, não é? E lutar, né? Como sempre, né? Luta nunca para, né? Nunca luta nunca para

Octávio

Isso aí.

Dona Fátima

Porque meu filho vai ficar? Ele não é especial. Só em São Gonçalo ele é especial em qualquer lugar. Se fosse cabão em São Gonçalo, ele já teria ficado bom. Já o medicamento que ele toma conta aonde eu vou, eu levo ele. Eu nunca deixei ele sem neuro, sem psicólogo, sem fono, nunca deixei, nunca deixei de fazer o tratamento dele. Ele fez tratamento na PADA, na APAE, na ABRAI vários lugares ele fez. E assim, muito tempo. Sempre lutamos, sempre correndo atras.

Entrevista - promotora de justiça Carolina Senra

Octávio

Bom maravilha agora, agora sim, estamos gravando. Muito obrigado mais uma vez pela sua disponibilidade, não é? Estamos fazendo-nos A Entrevista para a pesquisa de estação desenvolvida na órbita do programa de pós-graduação em diretor constitucional da Universidade Federal Fluminense. Com a Doutora Carolina Senra, né? É? Atualmente é a senhora é coordenadora do CAO, não é isso? Isso do CAO cível.

Dra. Carolina

Isso. Meu nome é Carolina Senra. Eu sou promotora de justiça Atualmente sou coordenadora do Grupo de apoio operacional as promotorias de justiças cíveis e de tutela coletiva da pessoa com deficiência

Dra. Carolina

Na verdade, a atribuição cível

Dra. Carolina

No fundo, né? Que a gente fala cível, ampla Envolve várias matérias. Não, penais e não criminais, como falências, nem direito empresarial. A atuação em fundações, a tutela individual da pessoa com deficiência e a tutela coletiva da pessoa com deficiência.

Octávio

Certo, é. Você tinha falado que iria se descrever, não é? Achei isso bem interessante porque ninguém, enfim, poucas pessoas têm essa iniciativa.

Dra. Carolina

Né? É, a gente tem tido nessa iniciativa, nos eventos, né? Para. Enfim, promover a Acessibilidade, a inclusão, né? A gente trabalha com classe a temática, então eu sou uma mulher branca e eu tenho 44 anos, tenho cabelos claros na altura dos ombros clareados, né? As mechinhas mais claras tem os olhos esverdeados. É, estou vestindo uma camisa, uma blusa, né? Fininha por conta do calor do Rio de Janeiro. É. Na altura dos ombros, com uma estampa e nessa estampa preta e branca tem uma faixa rosa, eu. Uso óculos, vou colocar agora está sem óculos, estou com óculos, com uma armação Clara em formato quadrado é um brinco bem pequenininho. Acho que eu já falei do cordão, não é?

Octávio

Nada surgiram, nada.

Dra. Carolina

Tem 1 m e 70. Não estou com cordão Dourado assim, vários cordões. Um brinco pequeno. É tem 1 m e 70, sou magra, sou magra, é e é isso? Acho que. Deu para falar um pouquinho só meu.

Octávio

Não só de igual ainda achei, eu acho essa questão da descrição. Eu, eu acho que É Ela é muito importante porque às vezes, quando tem algum ambiente, ele me permite ter acesso. Por exemplo, a caracterização racial desse ambiente, né?

Dra. Carolina
Hum, Hum, sim

Octávio

Talvez outros companheiros e companheiras do segmento de cegos e baixa visão deem outras, enfim, outras importâncias, mas para mim, é essa questão da descrição muito relevante, porque aí você identifica, né? Essa característica da pessoa, né?

Dra. Carolina

Sim, sim, é que é. É um. É um. É um atributo, não é da nossa personalidade, não é, mas é, é o que a gente é, não é a nossa personalidade íntima. Bem, nosso aspecto físico, né?

Octávio

É bom, então é você estava me falando sobre a atribuição daqui do centro de apoio, né? As promotorias é essa atribuição, ela está restrita ao município do Rio de Janeiro ou à estadual?

Dra. Carolina

Estadual o estado inteiro nós apoiamos é o centro de apoio, é um é um órgão de apoio às promotorias de justiça, né? As promotores da ponta que a gente fala, né, que estão ali nos órgãos de execução. Então nós apoiamos de diversas maneiras, né? O material é, respondemos à consultas. Cursos eventos é apoiamos em algum caso concreto, né? Especificamente que o promotor solicite No auxílio ali pra de solucionar, né? Aquela questão existe um corpo técnico também De profissionais que é atrelado ao centro de apoio. De profissionais de psicologia, de assistência social, psiquiatras, né? Esses atuam mais em apoio à área da tutela individual, né? Da pessoa com deficiência ou pessoa é com transtorno mental e, no âmbito da tutela coletiva, existe um grupo de apoio técnico também, mas aí não é vinculado a esse centro de apoio. É um outro setor do MP. Mas que nós também estamos sempre interagindo, né? Porque é o promotor que está que a gente fala que está na administração. Ele está fora da promotoria de justiça, né, exercendo esse cargo de administração, é natural que haja essa interlocução entre diversos setores, né? Da administração do Ministério público.

Octávio

Hum, claro. E quantos? Quantos promotores ou promotores tem atualmente no CAO civil?

Dra. Carolina

Só eu. Eu sou a única coordenadora do CAO cível, mas promotores é que você quer dizer é que recebem o nosso apoio, né vinculado?

Octávio

Não, não, não é promotores que efetivamente inteiram o órgão. Só você, né?

Dra. Carolina

Atuam aqui só atualmente, sim. Atualmente tem uma coordenadora no CAO cível e tutela coletiva da pessoa com deficiência.

Octávio

E, na sua avaliação, é tendo em vista o grande número de atribuições que o centro? Que o núcleo tem, não é? Como é que isso funciona? Na realidade? Acredita que é suficiente? Acredita que existem desafios nessa questão?

Dra. Carolina

Muitos desafios, acredito que não é suficiente. É, inclusive estamos aí com a expectativa de porque eu assumi o CAO, né? A gente chama de CAO, centro de apoio operacional. Em fevereiro desse ano. Em substituição, a Renata Sharkftain que era promotora que já estava aqui há mais tempo. E que entrou de licença maternidade E a Renata, Ela tá com previsão de retomar. tirou férias também, é em janeiro O nosso intuito, meu e dela é trabalharmos juntas. Na verdade, nós nos conhecemos trabalhando, né? Ela no centro de apoio e eu solicitando apoio, enfim, eu também ajudando em alguns casos que ela estava à frente. Então nós somos amigas do trabalho mesmo, então colegas, e aquela amizade que surgiu no trabalho E a demanda realmente é muito grande, né, a? Tem que, apesar de ter um grupo Uma equipe de servidores que nos auxilia, é um promotor de justiça no centro de apoio. Nesse, que tem tantas atribuições, tem 230 órgão de execução vinculados a esse centro de apoio. É com certeza uma pessoa não é suficiente, então assim o nosso desejo e eu espero que se realize, né porque depende do interesse da administração. É que nós duas possamos dar continuidade ao trabalho. No ano de 2024.

Octávio

No caso as coordenações Elas são um cargo político da administração. Ou elas, ou a coordenação, ela pode ser titularizada pelos promotores?

Dra. Carolina

Coordenação é um cargo, pode-se dizer, político, né? Na medida em que é um cargo que depende da indicação daquele procurador-geral de justiça, ele indica os seus coordenadores, né? Para compor o os centros de apoio.

Octávio

Da gestão, sim. Entendo, é e enquanto há estrutura do órgão, de servidores, de estagiários, tendo em vista essa atribuição. Enfim quantas pessoas trabalham efetivamente no órgão?

Dra. Carolina

Aqui no centro de apoio, nós temos 5 servidores, um estagiário e um residente jurídico. Estagiário de administração, né? Que a gente fala que é mais a partir administrativa. É uma equipe muito coesa, muito engajada, que foi sendo formada pela Renata, né que me antecedeu. Então nós temos uma servidora que é uma supervisora, né? Que ela atua, é como uma chefia imediata dos outros servidores, né? Fazendo essa. A organização do trabalho, exige uma divisão de tarefas muito bem feita, né? Porque nós temos, por exemplo, nós elaboramos boletins semanais com jurisprudência, leis notícias, né? Relevantes pra nossa temática. Enfim, tem um trabalho ali do dia a dia e as demandas é espontâneas, né? As demandas que vão surgindo é em razão das solicitações que vêm dos colegas. E aí isso aí a gente não tem controle, digamos assim, né? são elas vão chegando e a gente vai atendendo aqui. Mas a equipe está aqui, está muito bem organizada e já faz um trabalho bem legal.

Octávio

Sim. E nessa, nessa questão da equipe. Assim é também acredita que, como que é a adequação dessa equipe no sentido da atribuição estadual que vocês têm?

Dra. Carolina
Adequação em que sentido?

Octávio
Em termos de número, em termos de estrutura. Acredita que é suficiente? ou que também tem necessidade de haver uma expansão nesse sentido?

Dra. Carolina
Não, eu acho que é suficiente. Eu acho que essa equipe hoje é suficiente, nós temos é. 3 servidores e 2 assessores jurídicos. Um residente, né? E um estagiário é suficiente. É bastante trabalho, mas como há uma divisão de tarefas, né? Há uma organização bem feita. Esse trabalho tem conseguido se desenvolver. Mas se um servidor não está, a gente já sente uma falta grande, a gente está com uma servidora agora de férias, né? Então é. É, acontece, sim, de dos outros ficarem um pouco sobrecarregados naquele período, então a gente está com um número bem fechadinho, assim que não tem como diminuir, mas está suficiente.

Octávio
E aí uma dúvida, né? Na prática por exemplo, se for preciso, é, sei lá, tem algum caso de tutela coletiva de pessoa com deficiência? Aí, no caso de precisar judicializar, o promotor que tomou o primeiro contato com o caso, que é o responsável pela ação, ou é o CAO, é o promotor do CAO que deve, de fato, ajuizar?

Dra. Carolina
É sempre promotor, sempre. O promotor Assim tem prerrogativas importantíssimas, que estão na Constituição. É a imobildade. A Independência funcional. É, então é o promotor, ele que tem o.

Octávio
Uhum

Dra. Carolina
O poder de decisão de como atuar, inclusive a resolução que dispõe sobre as funções do CAO, diz expressamente que não cabe ao centro de apoio exercer funções de órgãos de execução. Então, nós não podemos atuar, é exercendo a função do promotor, nós apoiamos o promotor, né? Com algum material, podemos até ajudar numa reunião, por exemplo, mas é quem preside alguma investigação ou atua no processo, et Cetera, et Cetera.

Octávio
Ou seja, que é mais uma atribuição de subsídio técnico, né?

Dra. Carolina
Sim sim Nem teria condições um promotor atuar 230 órgãos de execução ?

Octávio

OK? Pois é. Certo, E as por exemplo, as demandas da sociedade, sei lá, tem uma associação de pessoas com deficiência, né? É. Quem, qual o órgão que acaba recepcionando essa demanda diretamente? O CAO ou vai para alguma promotoria em função alguma divisão geográfica, alguma divisão de pôr área de atuação, como é que é isso?

Dra. Carolina

Sim, nós atuamos, né? É, de acordo com a região, né? O local é. Onde ocorreu aquele fato que vai definir a atribuição do promotor? Mas o cidadão, né? E aí, também vale para uma associação, né? Qualquer entidade organização que queira noticiar um fato ao Ministério público pode se dirigir à ouvidoria do Ministério público. Pode ser pelo site, pode ser por telefone ou pode se dirigir, se ele souber qual é a promotoria, né? Com a atribuição, se dirigir diretamente ao órgão de execução pra fazer essa notícia quando se dirige a ouvidoria, a ouvidoria normalmente direciona.

Octávio

Hum, Hum.

Dra. Carolina

Essa notícia para o centro de apoio. Para nós, é indicarmos qual é o órgão que atribui com atribuição, então esse trabalho a gente tem é o nosso, é o nosso trabalho do dia a dia é fazer esse direcionamento dessas notícias afetas a nossa temática para as promotorias, com atribuição que vem da ouvidoria.

Octávio

E então, por exemplo, nos casos envolvendo tutela coletiva de pessoas com deficiência, A atribuição seria da promotoria daquela região da promotoria com atribuição, e aí essa promotoria, ela tem atribuição exclusiva no caso de. De pessoas com deficiência ou ela tem atribuição cível também tem outras atribuições?

Dra. Carolina

A única promotoria que só tem essa atribuição é uma que fica aqui na capital do Rio de Janeiro. A gente tem um órgão de execução que tem essa atribuição de tutela coletiva da pessoa com deficiência em todos os outros locais, a atribuição é concorrente com outra matéria, por exemplo, é. Niterói, né? Que é uma cidade aqui do lado. A promotoria é promotoria. E do idoso, da pessoa idosa e tutela coletiva da pessoa idosa e pessoa com deficiência. Então ali, uma atribuição é para tutela individual para pessoa idosa. Tutela coletiva da pessoa idosa e tutela coletiva da pessoa com deficiência. Então assim é. É, normalmente essa atribuição não é especializada. Nos órgãos fora da capital, só na capital é que se mais recentemente está porque essa atribuição era conjunta, foi uma. Foi uma luta aí, um pleito da Renata, né, que eu estou substituindo? A promotoria era a tutela coletiva da pessoa idosa e da pessoa com deficiência em conjunto. Então ela pleiteou para quem fosse desmembrado e fosse criado. Criado 2 órgãos, não é cada um com uma atribuição especializada

Octávio

E sabe quem que está como titular ou quem que está exercendo atualmente nessas boas promotorias?

Dra. Carolina

Sei, sei, inclusive tem uma reunião hoje daqui a pouco sobre um termo de ajustamento de conduta importante, que é que é bom você mencionar aí no seu trabalho que é o da super via, né? Que que foi realizada? A titular é a doutora Cristina Rego de Barros Rego Monteiro. Isso na capital e.

Octávio

É daqui da capital, sim.

Octávio

Hum, Hum.

Dra. Carolina

A doutora Madalena é da promotoria da PC idosa, isso a doutora Cristina é da promotoria e tutela da pessoa com deficiência.

Octávio

Hum-hum. E é Niterói.

Dra. Carolina

E Niterói é a Dra. Erica, Erica Figueiredo, promotora titular, tutela coletiva da pessoa com deficiência que abrange as outras atribuições que eu mencionei.

Octávio

Não, perfeito, excelente. Eu só que eles me passaram que que tinha essa reunião aí é, enfim, vim antes. É, mas é isso. Não quero atrapalhar a isso. A gente não. Beleza. E quais são as demandas?

Dra. Carolina

Não, não, mas está em tempo. Podemos conversar.

Octávio

Mais frequentes que tem observado, enfim, durante a sua a sua atuação. E no CAO, referente a pessoas com deficiência?

Dra. Carolina

Olha, é essas demandas até esses direcionamentos que eu mencionei que vem da ouvidoria é, eles acontecem, né? Mas existe muito, muitas, muitas demandas. Que são direcionadas Para os promotorias, e não é através da ouvidoria, né? Uhum e. E então a gente não fica sabendo de tudo, não é? Eu tenho uma visão, né? Do que vem pela ouvidoria é, e não do que está chegando lá na promotoria diretamente que chega muita coisa, né? Principalmente quando são associações, organizações que já sabem qual é o promotor de justiça, qual é a promotoria, então eles já vão diretamente no órgão, que é mais rápido, né? Mais direto, não que não seja rápido. A ouvidoria é bem rápido, mas, enfim, já vão diretamente lá na promotoria, é mais tanto a gente tem muitas demandas, tem demandas em relação à ausência de Acessibilidade no transporte, né, que é que é muito comum. É, é uma demanda, é quase que diária, né, das promotorias Justiça de justiça. A gente tem demandas também em relação à questão de instituições para pessoas com deficiência, né? Da rede pública que não funcionam de forma adequada. É A falta de

Acessibilidade realmente como um todo, não só no transporte, mas nas vias públicas e estabelecimentos. Isso é uma demanda, é. Muito comum, né? Que chega muito ao Ministério público. Por exemplo, a falta. Recebemos agora recentemente uma demanda em relação a um concurso que não observou, né? Não teria observado de forma adequada a cota para pessoa com deficiência, né? Então, assim, todo tipo de demanda, de âmbito coletivo, né, que é o que você está perguntando? Nós recebemos aqui, mas esses são o ranking ou o top do ranking é a ausência de Acessibilidade.

Octávio

Certo? E o transporte não é isso.

Octávio

O transporte.

Octávio

E enquanto a demandas individuais assim é.

Dra. Carolina

Demandas individuais é estão muito ligadas, AAA, pessoa com deficiência e principalmente, pessoa com deficiência, que a gente fala que psicossocial, né? Ligada a transtornos de ordem mental que estão em situação de risco de vulnerabilidade social, é. E aí nós recebemos essa demanda e essa atribuição é, nós chamamos, né? Do nome, nomes de tutela individual da pessoa com deficiência. Ela normalmente ela é exercida pelas promotorias de família, né? Aqui na capital é que nós temos 3 órgãos. É especializados que chamam promotoria de órfãos e seções, não é? É um nome antigo que ainda se manteve. É essas promotorias que atuam em relação à tutela individual, mas a tutela individual, nós somente atuamos quando a pessoa está em. De risco. Uhum.

Octávio

Você chegou a ter conhecimento de um caso envolvendo o vale social? A lei Regulamentadora do vale social aqui no Rio, no estado, enquanto a transporte intermunicipal de pessoas com deficiência.

Dra. Carolina

Sim, tem um. Já tem um processo na verdade, né? Em relação a isso, eu não sei se houve. É, houve alteração na legislação recentemente?

Octávio

É, então é esse tema assim central, que é super importante, né? Em 2019, o. O MP entrou com uma ADIn Em face da Constituição estadual, justamente dizendo que o. A palavra convencional na lei do valor social era inconstitucional porque ela limitava. É o direito, justamente é esse tipo de ônibus. Em 2021, houve uma decisão unânime do órgão especial. Uhum dando procedência, né? A ação ela já transitou em julgado, e aí?

Dra. Carolina

Hum-hum, hum-hum.

Octávio

Enfim, eu queria que que me falhasse um pouco mais sobre essa ação, porque o doutor Luís Cláudio me passa o seu contacto no sentido de que você tinha participado desse processo, né?

Dra. Carolina

É, na verdade, Eu participei no órgão de execução. Não é porque eu fiquei designada não como titular, mas eu. Eu era promotora substituta regional e eu fiquei numa designação temporária na promotoria de justiça da capital de tutela coletiva da pessoa com deficiência. EE aí existia uma ação, né? Na verdade, houve uma investigação. E não foi possível, né? Solucionar a questão extrajudicialmente foi ajuizada uma ação civil pública pela Renata, que também esteve lá antes de mim, é como promotora do lá da ponta, né? Do órgão de execução em face do município do Rio, né? Para que fosse observado o direito ao vale social no. Não lembro RioCard.

Octávio

Não, eu acho. Eu acho que a gente está falando de ações diferentes, sabe?

Dra. Carolina

É porque essa ação já tem mais tempo. Essa ação foi. 2016 ou 2017 ação judicial. Agora você falou aqui de uma representação de inconstitucionalidade, isso é isso, essa ação. Eu, eu não participei da ação, mas eu entendo esse contexto, porque isso aqui, na verdade, ela só corrobora o entendimento do Ministério público lá nas promotorias de justiça, quando a gente recebia esse tipo de reclamação de que a pessoa não. De que os as empresas, né, de transporte, não observavam.

Octávio

Isso. Exato.

Dra. Carolina

A vaga não é para pessoa com deficiência e o nosso entendimento era no sentido de que é. A gratuidade se estenderia, né? Ao transporte não convencional, digamos assim, né? É esse sempre foi o entendimento do Ministério público, então é você está me dando uma notícia, né? Que mais recentemente foi atacada essa legislação, né? Via representação de inconstitucionalidade E então agora por lei, né? Não é não, se não se permite mais, é essa restrição à gratuidade aos transportes, né convencionais, digamos assim.

Octávio

Isso sim é isso é exato, exato. E assim é. É sobre a legislação do vale social, né? Que já tinha, é, é o que que aconteceu o estado? Ele é. Editor, Maria em 2018, basicamente Sobre a mesma regulamentação do Vale social, incluindo novamente a palavra convencional, porque o Ministério público, ele já tinha ajuizado sobre uma ADIn nessa questão da palavra constitucional. Essa limitação em face da outra lei é Regulamentadora do valor social, com a anterioridade, e já tinha inclusive, havido uma decisão favorável, né? Então. É esse, inclusive, é o órgão, é o argumento central é do. Da decisão, né? Dizendo ó, está se tentando através de uma de uma regulamentação subverter uma decisão, um entendimento, não é?

Dra. Carolina

Sim, sim, sim, sim. Essa lei, então, é, é a lei é mais recente também, né? Ela já foi atacada.

Octávio

Foi em 2, se não me engano, a lei foi nova, foi em 2018. E a e a ADIn foi em 2019, mas eu. Eu posso lhe enviar assim que parar a gravação.

Dra. Carolina

É incrível, né? O poder legislativo aprovar uma legislação completamente contrária, né? À convenção aos direitos.

Octávio

Eu. Eu posso lhe enviar assim que eu tenho, eu tenho aqui o acórdão e tenho também a inicial

Dra. Carolina

da pessoa com deficiência é.

Octávio

Inicial, não é, mas.

Dra. Carolina

Sim, até essa não é. Eu estou aqui no centro de apoio, não é com as minhas 10 atribuições e eu estive nessa promotoria em 2017, eu acompanho essa questão E as investigações que nós tínhamos? Procedimentos que a gente acompanhava é as notícias que a gente recebia de não observância da gratuidade nesses ônibus é, normalmente são intermunicipais. Não é que. São não convencionais e a gente sempre. O Ministério público sempre teve esse posicionamento que. Eles tinham que observar e fazíamos recomendações, né? Temos de adiamento de conduta nesse sentido. Então, 2019 eles é, tentaram impor através de uma lei inconstitucional, né essa?

Octávio

SIM, 2018. se não me engano, 2019 entraram com a representação em 2021.

Dra. Carolina

Sim, foi por unanimidade.

Octávio

Em julgado, sim.

Dra. Carolina

Ótimo, Uhum.

Octávio

E aí é que que eu observei assim, é compartilhando um pouco das conclusões preliminares, né? Da pesquisa é que não há conhecimento.

Dra. Carolina

Hum, Hum.

Octávio

Dessa decisão? Praticamente em nenhum lugar assim.

Dra. Carolina

Então vamos divulgar isso agora. Não preciso. Não, eu acho que já deve. Sido divulgado pela Renata.

Octávio

Mas super importante se desconhece a decisão na Defensoria, no próprio Ministério público, é a as próprias associações de pessoas com deficiência não conhecem, também é o resultado da enfim, que é que essa ação existiu EE, além disso, eu tenho outra questão, né? Que é que, apesar de termos a decisão, não há efetividade nenhuma. Ou seja, tem trechos intermunicipais, é? Principalmente de São Gonçalo, para o Rio de Janeiro, que é o meu eixo de investigação, não é da pesquisa, é Niterói, São Gonçalo, Rio de Janeiro. Esse eixo da região metropolitana do Rio, aonde é diretamente O Passe do vale social, ele fica bloqueado pelo sistema, não é? Ou seja, não é não, é uma além de negativas por parte do motorista. Orientações da empresa, mas ele é bloqueado a nível de sistema. Então não houve nenhuma efetividade zero da decisão.

Dra. Carolina

Juro nossa, pode deixar a gente.

Octávio

E aí, e aí?

Dra. Carolina

Vai procurar saber isso aí.

Octávio

Aí, ô, eu sou apaixonado pela causa, né não?

Dra. Carolina

E assim eu. Eu posso te garantir que esse é o posicionamento do Ministério público, já era antes. De ter lei e ter? Representação de inconstitucionalidade, mas agora nós temos é uma declaração de inconstitucionalidade, então é o órgão especial. Na verdade, ele acaba ratificando que é a proibição dessa conduta.

Octávio

Sim, sim, e eu acho que que assim é. Que é uma Conquista institucional excepcional.

Dra. Carolina

Sim, sim. Sim, sim, é uma ação nossa, é uma representação de inconstitucionalidade.

Octávio

E aí eu. Eu queria me colocar à disposição no sentido de, enfim, do que for possível para nós conseguirmos. É verificar, inclusive, o que é. É um tema da minha pesquisa verificar que que está ocorrendo com a questão da efetividade dessa decisão, ou seja, se de repente é o alguma regulamentação. Então, é do DETRO, que de repente não se adequou AA decisão em que as empresas baseadas nisso conseguem ainda ter os seus sistemas bloqueados ou se é diretamente uma conduta arbitrária das empresas,.

Não tem como é? A decisão está absolutamente firme. Mas foi um aspecto que me chamou muito a atenção.

Dra. Carolina

Não tem efetividade, não é? É exatamente o tema da sua pesquisa, a efetividade do direito ao transporte, né?

Octávio

No único ou trecho que se que observei, a efetividade foi no trecho, nos trechos envolvendo Maricá. É, me parece muito, porque nesses trechos sempre Amparo. Não é que é ônibus? É categorizado como executivo, era sempre foi linha única. Então, mesmo dentro da regulamentação da lei anterior, quando era linha única, eles tinham que respeitar o vale social quando não tinha. Serviços convencionais na linha, então, nessa linha específica nunca teve problemas, mas nas outras.

Dra. Carolina

Sei, nossa.

Octávio

É, e aí eu assim me parece que que seria muito relevante. É primeiro fazer uma campanha comunicacional nesse sentido, né? Eu acho que que uma Conquista interna e a nível interno a nível externo, né? Tanto para os promotores conhecerem quanto para a sociedade, para as associações do segmento, é, eu acho que tem um viés aí da questão comunicacional, de divulgação E a questão investigativa De avaliar as responsabilidades aí pela pelo descumprimento da decisão, não é?

Dra. Carolina

Sim, claro. Com certeza não, isso é. Isso. É nosso papel, não é? Se conquistamos, é nessa decisão. Agora temos que brigar pela pelo seu cumprimento.

Octávio

É aí. É isso, eu estou à disposição para o que for preciso, né?

Dra. Carolina

Tá, eu quero saber. É o que você tiver, mas a gente consegue encontrar, é claro, a decisão. A representação. O número

Octávio

Não entendi. Desculpa. Vou mandar agora. Vou mandar agora.

Dra. Carolina

Mas assim já. Já vamos levantar isso aí. Se enfim, se essa decisão já foi comunicada, porque normalmente, né isso? Isso é passado, né? Transmitido é um. É um trabalho do centro de apoio, né? Divulgar esse tipo de decisão, né? Recomendar aos colegas que que observem, né? Nas suas promotorias e tal, é, mas às vezes mesmo isso sendo feito, né? Nas demandas do dia a dia, não é? Fica ali como mais uma demanda que não está sendo cumprida. É, mas eu acho que é algo a se pensar assim, porque nós temos um, né? Uma decisão, um tratado julgado do órgão especial é algo que que fortalece ainda mais esse entendimento. Que já é do Ministério público, sim.

Octávio

Você poderia me contar um pouco sobre as questões envolvendo a SUPERVIA, que tinha citado no início?

Dra. Carolina

Sim, é a supervia. Existia, né? Perante essa promotoria de justiça de tutela coletiva da pessoa com deficiência da capital. Hum.

Octávio

Ha.

Dra. Carolina

E perante as promotorias de justiça situadas nas demais regiões onde existem, né? Estações da supervia, onde, onde as linhas de trem, né? Perpassam aí municípios da baixada Fluminense, né? Tem a promotoria de tutela coletiva, por exemplo, de Duque de Caxias, de Nova Iguaçu, e. E et Cetera, de outros municípios, cada um, né? Investigando ausência de Acessibilidade nas estações e trens da supervia. Em razão da sua atribuição ali regional.

Octávio

Uhum. EE.

Dra. Carolina

Aí, através dessa promotoria da capital, é. Todas essas promotorias se reuniram, iniciaram, né? Tratativas é para tentar. É celebrar um termo de ação de conduta com a super via. É esse procedimento, né? Tramitou muito por muito tempo, porque. É, são muitas estações muito antigas, não é? Enfim, é, é. Muita coisa, muitas, muitas adequações, né? Que precisariam ser feitas. Foi tentado extrajudicialmente esse contato com a super via, mas não houve sucesso. Mas após o ajuizamento da ação, aí foi feita uma ação civil pública né? Pelos órgãos com atribuição, né? Que se reuniram para ajuizar perante ao juízo da capital. Após o ajuizamento da ação, a supervia é aceitou. Conversar, né? Pra nesse caso funcionou, é impressionante. Foram anos, eu sei porque quando eu passei na promotoria é eu, eu. Eu cheguei a atuar nesse procedimento. E a tentar contato com a supervia. E era muito difícil. Mas então a ajuizada ação, a supervia procurou o Ministério público para queria tentar resolver e mesmo assim é foi. Foram tratativas em razão da complexidade das adequações, né? E o que se pretendia? Não era uma adequação de fachada, né? Que a gente fala de uma Efetiva adequação, mesmo sabendo-se dessa dificuldade. Então foram 2 anos de negociação e de realização De Trabalhos técnicos de laudos, et Cetera. Esse acordo, então, foi celebrado em 2000... A gente está em 2023, acho que foi em 2021

Dra. Carolina

Se estabeleceu um cronograma, né? É longo porque não teria como não ser, né? Em razão da grande complexidade. Grande número de estações de adequações a trens et Cetera, et Cetera. Mas se estabeleceu um cronograma, se estabeleceu Uma forma de ressarcimento àquelas pessoas que sofriam em razão da falta de Acessibilidade, por exemplo, né? No ano da pandemia. Então foi antes, né? Da pandemia? Foi 2020, talvez tenha sido celebrado em 2020.

Dra. Carolina

Se estabeleceu que a supervia faria o transporte de pessoas com deficiência para realizar vacina. Só um exemplo de uma cláusula, não é? É e fora as demais cláusulas prevendo as obras em

todas as estações, a adequação dos trens é capacitação dos funcionários da supervia. Para lidar com os usuários com deficiência. Elaboração dos projetos pela supervia antes até da execução das obras? E o centro de apoio. Ele assessorou muito de perto através da colega Renata. E eu prossigo agora. As promotorias com atribuição, né? Até a celebração do TAC, agora na execução do TAC, né? Na fiscalização do cumprimento do TAC. E esse ano a supervia. Veio solicitar uma alteração de infelizmente, né? Do cronograma inicialmente estabelecido, justificando que não teve a receita esperada, algum número elevado aumento de furto, et Cetera, é essa. Essa solicitação não foi aceita porquê. No TAC, foi estabelecida a possível alteração do cenário econômico e foi estabelecido uma data específica para a revisão do TAC, que é no ano que vem, 2024. E esse cenário econômico. Ele vem sendo avaliado a cada 6 meses. Nós fazemos reuniões e vem sendo apresentado lá. Como é que está a situação da empresa? Número de pagantes, número de... Que é a receita deles, né? advindo das passagens E nós não, não aceitamos, né? Mas eles disseram que que não tem como cumprir, é, estão dependendo de. Da renovação da concessão pelo estado, enfim, de outros fatores. Ali que é, né? Nós não temos como interferir, claro, com o Ministério público. O que nós temos é um termo de orçamento de conduta que é um título executivo judicial, né? Porque foi homologado Na ação civil pública e estamos hoje numa situação de ouvi-los Porque eu acho que é o nosso papel, né? Manter. É essa a consensualidade, até porque eles vêm cumprindo, vieram cumprindo, é regularmente. O TAC foi feita a obra em uma das estações, inclusive ela vai ser visitada amanhã pelos nossos técnicos e Por membros do comitê. Foi criado um comitê de acompanhamento com membros da sociedade civil, né? Cidadãos, pessoas com deficiência, e amanhã, dia 7, né? 7 e 8. Os membros do comitê vão visitar a estação de Belford Roxo, que foi onde foi finalizada a obra de Acessibilidade. Então é uma estação que. Que espera que esteja totalmente acessível, mas tem muitas, muitas outras que eles pediram a postergação do início das obras, né? E aí? Agora cabe ao Ministério público. Nós prestamos o apoio, mas cabe ao promotor de justiça. Das da promotoria, né? Não só da capital, mas de outros municípios que tem atribuição decidir sobre a execução, né? Do TAC ou é eventual repactuação, né? Alteração desse cronograma. Eu, particularmente, pessoalmente, entendo que isso não é possível neste momento, porque o ataque previu isso. Ele previu que o cenário econômico poderia mudar e estabeleceu qual a data. Então, não houve nenhum fato extraordinário, né? Caso fortuito ou força maior, né? Que a gente fala no direito? Inclusive porque o TAC foi, ele foi formalizado no momento da pandemia, então, já se avaliou, inclusive. As intempéries econômicas, né decorrentes delas.

Octávio

O momento de queda de receita mais abrupto e mais, né? Calamitosa do que a pandemia não tem não existe

Dra. Carolina

Exatamente. É exato, e agora aumento de multa. A gente está tentando entender porque esses furtos sempre ocorreram, né? Infelizmente a gente sabe a realidade do Rio de Janeiro, né? É a mais assim é, é isso.

Octávio

E dentro das questões de acessibilidades, quais foram os problemas? Assim concretos, mais importantes que que vocês identificaram.

Dra. Carolina

Tem problemas seriíssimos de Acessibilidade, né? Tem estações para acessa-las Tem que subir uma escadaria gigantesca, né? Tem é que elas foram construídas, tem estações em curva tem problemas arquitetônicos assim é que são desafiadores, né? Realmente, porque estações muito antigas na baixada Fluminense, mas no dia a dia os problemas são inúmeros, inclusive o RJTV. Tem feito matérias regulares, eu tenho pedido para buscar essas matérias. Porque já estou.

Dra. Carolina

É, é preparando aí um auxílio aos colegas para se houver necessidade de execução. Não sei porque é bom. Quando houve a ação civil pública no caso, foi positivo, né? Via ela, ela. Ela reagiu, é. Oportunizando diálogo que não até então ela não tinha se colocado à disposição. Não sei se será necessário, né? A gente sabe que não é o ideal que seja cumprido, mas é. Nós não podemos dispor, né? Também é um direito indisponível, né? Existe um título executivo, então é você não está sendo cumprida a dever do Ministério público cobrar

Octávio

Um espectro que tem chegado para mim enquanto reclamação das pessoas com deficiência, tem sido que enfim. Tem uma questão que tem a ver com a fragmentariedade do sistema da área metropolitana, não é? Então, por exemplo, é os munícipes de Niterói, São Gonçalo, eles não conseguem é ter. É o cartão da supervia, porque eles não recebem no Rio de Janeiro mesmo. Ou metrô, por exemplo, sei lá ou Rio card, né? Porque o sistema do Rio é municipal, ele não é integrado ao vale social, então, por exemplo. Na verdade ele é integrado, mas para a pessoa conseguir ter esses créditos, ela tem que residir no Rio E conseqüentemente, as pessoas não têm comprovante de residência, não conseguem tirar esse tipo de cartões. E aí mesmo a deficiência sendo visível é todas as estações da super via. Elas se negam, a é franquear o acesso gratuito das pessoas com deficiência.

Dra. Carolina

É isso aí, me parece que não é possível, né? Que eles não deveriam fazer essa restrição do transporte é, não é para o munícipe com deficiência, né? Do Rio A gratuidade. Desculpa, a gratuidade é pessoa. Qualquer pessoa com deficiência que que queira usar o aquele meio de transporte. Nenhuma pessoa que veio passear no Rio de Janeiro, né? E vai dar uma volta lá em enfim, na baixada Fluminense é uma volta. Trem, né? Pode sim, vai visitar um parente.

Octávio

Pode ser, também pode ser, né? Talvez uma alternativa.

Dra. Carolina

Enfim, sim, claro. Então, assim, com certeza é uma restrição indevida.

Octávio

Mas mesmo assim, é claro, mas mesmo assim, né? A pessoa pelo fato de ser pessoa com deficiência ela tem esse direito, independentemente se ela reside ou não, né?

Dra. Carolina

Deveriam disponibilizar na hora

Octávio

Eu acho que inclusive pode-se pensar uma interpretação analógica do estatuto do idoso, né? Eles verificam na hora, é a idade do idoso? Sim, porque que eles não verificariam na hora uma deficiência que é visível? Não, mas isso eu te garanto que aconteceu.

Dra. Carolina

Mas eles faziam a mesma restrição, né? Existiam cartão é hoje em dia? Não, mas já foi feito também o mesmo tipo de restrição exigia uma carteira e tal.

Octávio

Mas não, mas. Mas na, na super via está sendo feita? Sim, inclusive, enfim. É o que eu puder subsidiar, enfim, munir de informações de repente organizar, sei lá, algum encontro, alguma visita com as associações, né? Com os representantes do segmento, porque eu acho que isso é mais uma questão que tem a ver com a Acessibilidade, né?

Dra. Carolina

Sim, é, na verdade, a gratuidade não é.

Octávio

Sim, sim.

Dra. Carolina

A gratuidade de transporte. É para a pessoa com deficiência.

Octávio

E aí, tem alguma forma de que eu consiga ter acesso a ao número desse ACP ou ao próprio TAC eu não sei. Os TAC são públicos?

Dra. Carolina

Sim, são públicos. Os TAC's não tem sigilo, não Com certeza. Eu posso te transmitir esse número desse processo e o termo do ajustamento de conduta também. Na verdade, ele está no processo Mas a gente tem ele também. A gente acompanhou, né? Tem ele. Nos nossos arquivos

Dra. Carolina

É super importantes, é e tem, mas tem muitos cidadãos que quer que acompanha o cumprimento do TAC, né? Nós recebemos aqui, é informações, né, que enfim. Por ser o centro de apoio que acabou Virando o centro mesmo, né? Para essa atuação, né? Que parte de diversas promotorias de justiça?

Octávio

Maravilha, maravilha é. Tem alguma? Outra questão que que gostaria de relatar, enquanto ao tema da pesquisa, enquanto enfim aos desafios e oportunidades que você vislumbra na sua? Na sua atuação, enquanto à questão das pessoas com deficiência, a questão de transporte?

Dra. Carolina

Eu achei o tema superinteressante, principalmente por conta do termo efetividade, né? Só questões do direito do transporte, né? É seria em tese, né? Quando você fala em efetividade, você está falando de. De situações concretas, né? Então, acho que que é super importante E esse

é muito o desafio do Ministério público, né? Porque é. É o nosso dia a dia, a gente, a gente buscar. Não só o comprimento, né das leis, é da política pública. Enfim, a observância do direito, mas a efetividade, né? Então, muitas vezes é nós é ganhamos, né? Uma ação, um processo, firmamos um TAC, né? E aí já fica nossa já, né? Já alcançamos a Vitória, né? Talvez de essa falsa sensação, é uma falsa sensação, porque. Tem que haver uma fiscalização diária, né? Para que haja realmente um cumprimento efetivo, né? Você acabou de mencionar a situação dessa representação de inconstitucionalidade que é, na prática, ainda há um descumprimento, né? Por parte da das empresas das concessionárias. É então assim, o que eu posso dizer é que você foi muito feliz no seu tema, só que ele envolve, talvez. Aspectos extrajurídicos metajurídicos que a gente fala Na nossa sociedade. Da corrupção estrutural Do direito econômico, que sobrepõe aos direitos sociais. É, então acho que esse ponto aí é importante você abordar porque é a realidade do nosso país, né? É aquilo que ainda falta um bocado pra gente crescer Como um estado, né? Organizado para que tenhamos a ordem e progresso que está lá na nossa Bandeira do Brasil.

Octávio

Não é isso. Eu acho que esses são os limites do positivismo, né? Porque o positivismo, ele desconsidera todo esse tipo de aspectos que você acabou de citar, né? Para o positivista, dá até a norma posta a norma tem eficácia pronto é não dá, né?

Dra. Carolina

Não vale para o nosso país, né? Não tem como

Octávio

Mas acho que nenhum lugar mundo Mas no caso da América Latina, é. Eu acho que talvez esse abismo seja mais gritante, né?

Dra. Carolina

Exato, exato. É, é.

Octávio

Questões aí de correlação, de força, né? Dentro do legislativo?

Dra. Carolina

Hum, Hum.

Octávio

Não é? Enfim, esse tipo de questões interfere muito. Eu concordo plenamente assim ...

Dra. Carolina

É, esse é um aspecto muito, muito relevante. Quando a gente fala, né? Em efetividade, a gente até vê às vezes, né? Decisões é. Que parecem, que são discrepantes, né? Quando há um interesse que a decisão vá para um lado ou para outro aqui. Nesse caso não houve isso. O judiciário. Ele foi totalmente de acordo com a normativa vigente. Mas as pessoas, né? Que têm direito. Elas ainda continuam sem exercer aqueles direitos

Octávio

Você me fez lembrar de uma pergunta chave, aqui, não poderia deixar de fazer, né? É, não deveria deixar de fazer, na verdade. Como tem sido a sua impressão? Enquanto a recepção do judiciário diante dessas chamadas de pessoas com deficiência? tem observado uma posição reativa? Uma posição que tendente a acolher esse tipo de demandas? Como tem sido essa experiência sua?

Dra. Carolina

Olha, é, depende a. Depende do juiz. É muitas vezes, mas eu acho o seguinte, que é um direito que dificilmente. Dificilmente vão se construir teses contrárias, né? Um direito muito claro é. Cristalino como, né? Você disse, foi por unanimidade que se entendeu inconstitucional a palavra, né? Convencional na legislação municipal é, então tem esse fator positivo

Dra. Carolina

De um Judiciário, né? É encarar dessa forma, mas em determinados processos Às vezes, a demora, né? A ausência de celeridade E acaba dificultando e eu entendo que que essas causas eu sempre coloquei isso em todos os processos de atribuição coletiva, não só da pessoa com deficiência, mas mais ainda de que é uma atribuição. É um processo que tem. Mas se diz um número ..., uma coletividade interessada, então o judiciário teria o dever e tem, né? Tem normativos internas, né? De dar prioridade àqueles processos, né? Nas decisões e, et Cetera, et Cetera. E muitas vezes a gente não vê isso, né? A gente não vê, mas enfim, mas é isso cabe, é uma luta. É a luta de sempre.

Octávio

Muito obrigado, sensacional, muito bom. Eu vou parar de gravar aqui.

Entrevista - Ricardo Azevedo ADVERJ

Octávio

Show de bola, então estamos aqui com Ricardo Azevedo, né? É faz parte da diretoria da ADVERJ, né? Estavam fazendo essa entrevista para o trabalho de pesquisa do programa de pós-graduação de direito constitucional da Universidade Federal Fluminense.

Ricardo Azevedo

Diga lá

Octávio

Ricardo, muito obrigado por ser teu tempo para essa pesquisa, eu gostaria de perguntar, primeiramente, qual é o teu cargo? É dentro da diretoria da ADVERJ?

Ricardo Azevedo

Eu estou como segundo vice-presidente nessa gestão.

Octávio

Certo, e que que você poderia me contar sobre a instituição em si, sobre a associação, sobre, enfim, a atuação? Os propósitos dela.

Ricardo Azevedo

Então ADVERJ, ela é uma associação de defesa de direitos

Ricardo Azevedo

Da pessoa com deficiência visual a ADVERJ, ela se tornou ADVERJ porque Ela Foi uma transformação do CDVERJ, o antigo CDVERJ, que era o clube de deficientes visuais do estado do Rio de Janeiro. Era o CDVERJ desde a década de 80. O cidade foi criado na década de 80 E tinha o propósito de paradesporto, né? Então o CDVERJ, inclusive foi campeoníssimo em várias atividades é de desporto para deficientes visuais, natação golball. Atletismo, futsal, enfim, tem uma gama de títulos aí conquistados ao longo dessa sua trajetória. E foi enfraquecendo durante o decorrer dos tempos. E um grupo resolveu é, entendeu? Se por bem na época, na época de 2008, se eu não estou muito enganado, 2008 para 2009. Transformar esse clube dos deficientes visuais em associação dos deficientes visuais do estado do Rio de Janeiro. E aí mudou, né? Totalmente o escopo, né, de atuação? Da entidade, passou a ser uma entidade defesa.

Octávio

De direitos, e.

Ricardo Azevedo

À época, eu não. Eu não. Eu não participei desse dessa transformação. Eu não estava. Eu até cheguei a ser atleta do CDVERJ do antigo CDVERJ. Cheguei a ser atleta do antigo CDVERJ. Depois eu dei uma parada no esporte

Ricardo Azevedo

Quando houve essa transformação, eu não estava. Ligado na entidade. Eu cheguei, depois voltei, né? Na verdade, e estou no meu segundo mandato, né, digamos assim. Primeiramente, eu comecei como cheguei como terceiro vice-presidente e nesse mandato eu estou como segundo vice-presidente da ADVERJ na defesa de direitos, inclusive uma entidade bastante respeitada. E não só no plano estadual, que é a nossa área de atuação, mas, como também nacionalmente, Hum, exatamente por ser uma entidade de luta, de luta de direitos

Ricardo Azevedo

E de defesa intransigente de direitos. E aí a gente tem várias lutas aí acumuladas com a gente aí, né? Algumas que a gente foi vitorioso, outras que não conseguimos conquistar a Vitória, nem tudo é Vitória, né? Aliás, muito pelo contrário, né? A nossa militância nos mostra isso, né, que a gente acaba. Tendo uns dissabores aí ao longo dessa trajetória. Porque se não com luta já é difícil, sem luta e é derrota total, né? Aí fica certa a derrota. Isso é importante.

Octávio

Com certeza. E desses processos de luta, quais? Você é? Poderia mencionar seus mais recentes, os mais representativos?

Ricardo Azevedo

Então a gente teve hoje a gente pode dizer. Que a gratuidade nos ônibus é do Rio de Janeiro, no município do Rio de Janeiro. Ela só existe por causa da ADVERJ Né? Lá atrás, é. No outro mandato do Eduardo Paes, antes do Crivella. Foram feitas ali, algumas. Mudanças ali que o Eduardo Paes queria implementar. E de revalidação de recadastramento. Isso foi gerando uma série de problemas. E que aí gerou, é uma enormidade de audiências públicas no CONDERF Rio é? Na própria Câmara dos vereadores. Teve audiência pública na própria OAB E a gente meio que encabeçava esse movimento porquê. Era um movimento que visava acabar. A gratuidade para os não munícipes do Rio de Janeiro. Não é? E visava a colocar tantos empecilhos para o exercício da gratuidade, que simplesmente iria inviabilizar. Não é o exercício da gratuidade no município do Rio de Janeiro. E a gente ficou muito à frente dessa luta, foi uma luta que desgastou bastante porque a gente teve muito embate, não é? E eu acho que a gente, eu, eu posso dizer assim, sem medo de errar que a gente hoje, se a gente ainda tem gratuidade no município do Rio de Janeiro, foi graças à luta da. ADVERJ, travada lá atrás. Né? Junto ao poder público junto às entidades de luta que a gente, né? Foi fez meio que essa ligação, né, pra trazer gente pra luta junto. Porque foi bastante complicado, a gente conseguiu vencer. Foi uma etapa bastante difícil. Hoje a gente tem essa gratuidade, hoje está mais ou menos estabilizada essa questão. A gente só não sabe como vai ficar a partir do ano que vem, né? Que é uma outra coisa que a gente já está preocupado, que como a gente sabe que o negócio é complicado, esse negócio Visa sempre. Para o nosso lado, a gente já tem aí algumas apreensões com relação à instalação do JÁ É, que é o novo sistema de bilhetagem, né? Que vai entrar em vigor aí janeiro? Ou fevereiro do ano que vem? Então a gente já está atento a isso, inclusive a gente já tem tido reuniões com o MP, Ministério público junto com representantes dessa empresa que o município do Rio contratou que é louvável, né? Que é louvável uma medida louvável da prefeitura do Rio de Janeiro, porque você sai das empresas de ônibus, né? Você sai dessa máfia, que é as empresas de ônibus, você faz uma contratação com uma empresa que. Não está envolvendo as empresas de ônibus do Rio de Janeiro

Ricardo Azevedo

Então a ideia em si. O escopo dessa ideia é importante, né? A gente só tem que fiscalizar e tem que ver como é que isso vai se dar na prática. Que aí é sempre um medo.

Octávio

Qual é o intuito desse projeto? Teoricamente, pelo que vocês apuraram nas reuniões?

Ricardo Azevedo

Esse JÁ É. Ele Visa sair da... Do jugo das empresas de ônibus

Ricardo Azevedo

Hoje o bilhete único e tudo mais. Ele é gerenciado pelas próprias empresas de ônibus, né? Que fiscalizam, que tem o controle disso tudo? Então elas vão perder esse controle? Elas vão perder esse controle Esse controle vai para a mão dessa empresa. Que é a JÁ É Já, e não é. Tem outro nome, é formalmente, mas o que?

Octávio

Então o Rio card não é unificado? Cada empresa que que implementa dentro de si própria?

Ricardo Azevedo

Dentro do município do Rio de Janeiro, as empresas fizeram o Rio card, então o Rio card pertence às empresas de ônibus do Rio.

Octávio

AHHH

Ricardo Azevedo

Um pool de empresas, né, digamos assim. Então esse Rio card foi feito pelas empresas de ônibus do Rio de Janeiro, então o controle está com as empresas, está com as próprias empresas de ônibus. É tomando conta do galinheiro, né? Que a gente fala, né? A raposa tomando conta do galinheiro. É mais ou menos isso que é hoje Então sim, sair dessa mão das empresas é um ganho, é um ganho para a sociedade. Não é? De um modo geral, é um ganho você ter uma empresa é isenta das empresas de ônibus. Para coordenar e gerenciar toda essa parte, não só da gratuidade, mas toda a parte de bilhetagem no município. Rio de Janeiro. Né? A gente tem que ficar atento, como é que vai ser? No que diz respeito a nós, né? Pessoas com deficiência como é que vai se dar essa questão da gratuidade? Isso a gente já está atento, inclusive. Com relação à sensibilidade. Com relação a isso tudo, a questão do validador da posição do validador do maldito validador dos ônibus, né? E cada um é de um lado, é numa posição, é em cima, é embaixo, é antes da roleta. É depois. Hoje em dia é uma zona, né?

Octávio

É, tem que ficar, tem que ficar caçando

Ricardo Azevedo

É, você fica com sei lá o quê ali, procurando o negócio, não é roda para um lado, daqui a pouco. Rodando igual a um Peru Roda para lá, roda para cá, cadê, né? Não acha? A porcaria do troço? E já tem lei, né? Já tem lei em âmbito municipal que prevê uma posição padrão. Pra aquilo ali Se tiver uma posição padrão O cego vai saber onde está o validador

Ricardo Azevedo

Não vai ficar procurando É, e já tem lei. Ela não está sendo cumprida, já temos aí 5. 5 anos 5, não, 6 anos. Que essa lei foi, foi. Foi feita e até agora o cumprimento dela não existe Parece. Há um compromisso de que agora vai, né? Como vai mudar o sistema de bilhetagem que agora a gente consiga acertar esse tal ponto fixo do pro validador?

Octávio

Uhum. E quem está nas reuniões pela representação do MP, sabe quem é promotor, promotora que está responsável?

Ricardo Azevedo

Dra. Cristina Rego é a responsável, né? Da das pessoas com deficiência e idosos, né? A CAO, idosos e deficientes.

Octávio

Porque quando foi isso?

Ricardo Azevedo

A última reunião foi semana passada Que a gente teve foi semana passada, semana passada.

Octávio

Porque o que tinha me informado é que a responsável era a promotora Branquinha, eu acho, Cristiane ou Cristina Branquinho.

Ricardo Azevedo

Não a Cristiane Branquinho, Cristiane Branquinho. Ela tem algum cargo que eu não sei agora qual é, mas ela também tem algum cargo? Sim. E.

Octávio

Que é que É Ela que é, teoricamente, a titular do CAO civil, que é o órgão deles, que tem atribuição nisso?

Ricardo Azevedo

Não a aí é que está eu. Que quem pegou essa titularidade agora foi a Cristina Rego

Octávio

Só se for o bem recente, né? Sim.

Ricardo Azevedo

É coisa desse ano mesmo.

Octávio

Porque, Hum, é interessante se eu estou precisando entrevistar o MP.

Ricardo Azevedo

Agora, com relação a esse cargo da Branquinho, quem sabe é Luís Cláudio

Octávio

E doutora Carolina Senra, você tem ouvido falar?

Ricardo Azevedo

Já ouvi falar, mas não a conheço. Não a conheço

Octávio

Entendi. E qual tem sido a posição do MP nessa nessas reuniões? Qual é o Balanço que vocês estão tirando das reuniões? Quantas reuniões houveram?

Ricardo Azevedo

Com 2, foram 2. Já com a MP, com relação a esse novo sistema, eu acho que está sendo muito boa. Eu acho que, inclusive até por parte da própria empresa, já é. Acho que está sendo legal. Acho que eles estão querendo resolver isso, pelo menos demonstram boa vontade nas reuniões. Sabe, Hum, é, nos trouxeram é novidade interessante.

Ricardo Azevedo

Querer resolver mesmo a situação e isso pra gente é muito importante, né? Ter boa vontade E uma vontade de querer resolver aquela situação Ali, eu acho que já é um ponto importante

Ricardo Azevedo

Para a gente solucionar aquilo ali.

Octávio

E sobre a luta da gratuidade aqui no Rio, você tinha falado que tinha sido uma luta bem dura e tal, o que estava em questão? quais foram os setores que foram adversos? quem foram os antagonistas? A posição de vocês? Que setores foram parceiros? Que é que você pode me contar sobre esse processo de luta durante a outra prefeitura do Eduardo Paes, né? Em que ano que foi esse processo?

Ricardo Azevedo

Foi em 2013. Acho que foi isso. Acho que foi por ali, 2013, 2014

Ricardo Azevedo

Foi por ali que a que a historinha começou. E o maior problema pra gente era a própria prefeitura, né? Era a própria prefeitura, com essa ideia de, de querer reorganizar toda essa. Só que. Para, para, para acabar com o direito da gratuidade para as pessoas com deficiência, não é? Estava, pelo menos inviabilizando o exercício desse direito. E assim a gente percebia que era um embate grande, porque os representantes das empresas de ônibus também iam nas audiências públicas. Né? A gente cansou de ter embate direto com os donos das empresas de ônibus, não é? Teve até um que foi preso. É, há. Pouco tempo o tal do Otacílio, o tal do Otacílio, eu cheguei a discutir o pessoal Otacílio. Algumas reuniões, né? O Otacílio. Ele queria dizer que era um favor, né? A gratuidade era. Favor da. Das empresas para a gente. Há, que era um absurdo, como é que pode? Como é que eles iam fazer? Eu falei para ele, bom, se está difícil, porque que? Entrega a concessão. A vida é simples É, não, não precisa, é complicar. Não tem como executar o contrato de concessão do poder público, entrega. Entrega que o poder público vai ter que tocar, não vai, vai ter que tocar. Às vezes, eles entregam, claro que não é igual supervia, não é supervia, é outra que fala sempre que dá ameaça ao governo do estado, dizendo que vai entregar. É óbvio que não vai entregar. Como é que vai entregar um transporte de

massa? Cobrando 7,40 reais por uma passagem. Vai entregar como? Não entrega, é uma mina de. Do Tesouro, aquilo ali.

Octávio

E naquela época é qual era a posição da prefeitura? o que queria inovar no passe concretamente?

Ricardo Azevedo

Quando eles fizeram o recadastramento, eles estavam inviabilizando para que você fizesse esse recadastramento Impondo um caminho de clínica da família para refazer o laudo

Octávio

Só tinha que ser o laudo da clínica da família. Ah.

Ricardo Azevedo

Isso da clínica da família, e você tinha que fazer na clínica da família. Ou seja, você inviabilizava que não era do município.

Ricardo Azevedo

Porque a clínica família do município do Rio de Janeiro só atende município do Rio de Janeiro.

Octávio

Assim, imagino que para conseguir um agendamento para especialista oftalmologista era algo impossível, né?

Ricardo Azevedo

Sim, sim, ainda temos isso. Ainda temos esse fator.

Octávio

Ele queria que a minha família não tem, não tem um oftalmologista com é para conseguir fazer, sei lá. Eu teria que encaminhar pelo sije, né? Exatamente.

Ricardo Azevedo

Então você vê como isso não inviabilizar, quantas pessoas iam deixar de exercer o direito da gratuidade ainda? Deixasse por completo, mas ia ficar um tempo, não é sem exercer exatamente, não é sem exercer esse direito. Então é isso, a gente enfrenta direto, né? Em âmbito municipal, em âmbito estadual, né? Âmbito estadual a coisa ainda é mais complicada. Eu diria.

Octávio

Então, nesse tema que eu que eu gostaria de chegar, porque a pesquisa ela é sobre o transporte intermunicipal de passageiros no eixo Rio de Janeiro, Niterói São Gonçalo Vocês tem tido reclamações ou tem tido atuações na associação referentes à vale social?

Ricardo Azevedo

Vale social, volta e meia chega, chegam reclamações. Não é das mais variadas espécies, né? De reclamações. Para conceder, para renovar. Né? É o vale social em si, né? Para conceder, para renovar, tem sempre reclamação e reclamações. Assim tem reclamações de tudo quanto é tipo, tem inclusive até quem diga que agora está melhor do que já foi. Dia e tudo mais. Porque as coisas são muito díspares de um setor que atende para outro. Acho que o grande problema do

vale social é esse, é a coisa não ser muito uniforme, não é? Às vezes você dá sorte de bater com alguém que é safo, beleza? Aí você vai renovar, vai, vai conceder, vai, vai conceder, é, vai conseguir que seja concedido sem muitos percalços. Mas aí, se você cai com outro que já não é safado, já não, já não conhece os trâmites de como é que funciona, como é que faz toda a tramitação na interna. Aí você já cai no problema, não é? Eu, por exemplo, eu tenho resolvido muitos problemas de maneira pontual, de maneira pontual. A gente consegue resolver, por exemplo, porque eu tenho o contato da Celina, por exemplo. Né? Que é a mulher forte do vale social. E é uma pessoa também muita gente boa, não é? A pessoa da Celina é sensacional. Para você disposta a ajudar, então. O que quer. Gente, faz, a gente vai fazendo da maneira que dá. As coisas, né? Pega o CPF de um que está com problema. Aí eu pergunto a ela, como é que está isso aqui, Celina? "Ah, vai sair." "E está saindo, está em tal posição, não vai sair agora não. Já consegui resolver aqui." Aí você vai dar o retorno para aquela pessoa. Então são vários casos que eles chegam assim.

Octávio

Hum, ele é o que é servidora?

Ricardo Azevedo

Ela é servidora, é, ela é servidora e tem um cargo comissionado, né? Mas ela é da casa, é servidora do estado. E ela já até tentou sair. Algumas vezes, mas a. Pega ela de volta, bota ela de novo lá. Teve até problema de saúde há pouco tempo, estava para sair de novo. Enfim, eu acho que se ela sair aí é um negócio. Degringola tudo de novo e isso é que é ruim, né? Não é para ser assim, não tem que depender de uma pessoa. O serviço tem que funcionar, independentemente das pessoas que lá estão, né?

Octávio

É, exatamente

Ricardo Azevedo

Eu sei que não. Isso não é solução, né? A gente está dando um jeitinho. De solucionar problemas pontuais, aqui e acolá.

Octávio

E tem tido reclamações referentes a questão dos ônibus executivos?

Ricardo Azevedo

Ah, todas, né? Eu morei em São Gonçalo, né? Boa parte.

Octávio

Fale, fale um pouco mais sobre isso sobre a questão dos ônibus executivo.

Ricardo Azevedo

As empresas de Niterói São Gonçalo elas fazem o que querem

Ricardo Azevedo

com relação a isso, né? As empresas têm um percentual de ônibus executivo para botar nas linhas, rodando legalmente falando, não é? Aí elas botam lá e obviamente que diz respeito esses percentuais.

Ricardo Azevedo

E esses ônibus estão fora da gratuidade, né? Porque estão fora do ônibus, padronizado para ter a gratuidade. Então elas encham de executivo aquela linha x.

Ricardo Azevedo

E a pessoa quando ele fez, né? Fica sem andar, então tem esse problema que não chega. Esse problema é um problema que a gente não tem conseguido muita, muita êxito nessa luta. Temos registrados algumas reclamações, mas. É, até agora Gente, ainda não conseguiu muito êxito, não Não nessa parte da gratuidade

Ricardo Azevedo

E dessa parte de trecho, né? E não só Niterói e São Gonçalo, né? Baixada, você pega a baixada é a mesma coisa

Ricardo Azevedo

E dá sempre problema, e eu vivi isso na minha, na minha carne, né? Que eu morei em São Gonçalo durante 6 anos. E estou sempre na área lá, né? Porque é familiares da minha esposa de lá e meu filho mora em Niterói. Então, quer dizer, eu vivo isso direto também.

Octávio

E quando e quando ocorreu isso, você já teve um embarque denegado, então nesse, nesse tipo de ônibus? e como resolveu no caso concreto?

Ricardo Azevedo

Já. No caso concreto, simplesmente você não resolve Ou você tira um dia para fazer um barulho para levar para delegacia, não é? Ou você não resolve, ou você não resolve simplesmente você não passa. E assim, o que a gente percebe é que é coisa feita pelas empresas para poder burlar a gratuidade, porque que a gente percebe isso? Se você pegar o Amparo. A nossa senhora do Amparo, que é a empresa de ônibus lá de Maricá, você pegaria aqui no terminal aqui para ir para Itaipuaçu Maricá mesmo centro de Maricá, qualquer lugar que você tem que usar o Amparo, o teu vale social vai numa boa

Ricardo Azevedo

E é ônibus executivo, todos os carros da Amparo é executivo, todos uma porta só, ou seja, seria um ônibus fora do padrão da lei da gratuidade, porque a lei diz que tem que ser onde 2 portas. E é um ônibus de uma porta só. E por que que passa? Por que quer? Ali, tranquilamente. O vale social, por que que o executivo da Fagundes não passa? Por que que o executivo da Coesa não passa? E por que que o executivo da Amparo passa?

Octávio

E vocês enquanto ADVERJ, que que fizeram em concreto para tentar resolver essa situação?

Ricardo Azevedo

A gente já registrou reclamação junto à MP. Aí, agora é aguardar um empina, né?

Octávio

Ah, eu tenho boas notícias para você que você acho que está, não está sabendo.

Ricardo Azevedo
OPA, então diga.

Octávio

Isso é não, mas eu tenho que te perguntar, protocolarmente, né? Primeiro, sim, sim. Você tinha conhecimento da existência de uma ADIn estadual do MP contra a lei Regulamentadora do vale social?

Ricardo Azevedo
Não me recordo, não me recordo.

Octávio

Beleza, houve uma ADIn, né? Que OMP ajuizou, justamente dizendo que ... A palavra é convencional, né? Que a lei diz a lei do varejo social, diz, Ah, é que as gratuidades, elas, elas dizem respeito aos ônibus convencionais, uhum. Que essa palavra convencional na lei Regulamentadora, ela é inconstitucional.

Ricardo Azevedo
aham

Octávio

E essa ADIn. Ela Foi julgada procedente por unanimidade do órgão especial aqui do TJ.

Ricardo Azevedo
Foi recentemente isso?

Octávio

A decisão saiu o trânsito em julgado em 2021.

Ricardo Azevedo
É, então a gente tem que agora buscar a implementação disso

Ricardo Azevedo

Temos que buscar porque é mais um motivo E isso, na verdade corrobora com a prática do Amparo. Corrobora com a prática da Amparo? Por que que nós ônibus da Amparo passa?

Octávio

E que aí é a lei. Ela já previa que, teoricamente, quando Na linha só houver ônibus executivos, aí teria que passar e Amparo é linha única.

Ricardo Azevedo

Ai teria que passar É linha única, só ônibus executivo

Octávio

Então ela sempre passou.

Octávio

Mesmo antes.

Ricardo Azevedo

Vê que o sistema pode vir a permitir.

Octávio

Sim, e aí tem uma questão, tem essa questão desde o ponto de vista, estou socializando essas questões contigo

Ricardo Azevedo

O sistema pode vir a ter.

Octávio

Porque eu acho que que você com certeza pode fazer colocações muito pertinentes é, eu acho que assim, desde o ponto de vista jurídico, a gente pode dar essa explicação. E também tem um viés político que a gente não pode desconsiderar, né? Que é que Amparo opera em Maricá? Então pode ter havido uma pressão por parte do executivo municipal para que sempre as gratuidades passassem nesse trecho

Ricardo Azevedo

Pode também pode, não é? Sem dúvida, sem dúvida.

Octávio

É difícil de ser comprovado, né? Mas tem essa ADIn, por isso que eu estava te perguntando, né? Porque, enfim, o que você está me dizendo? Significa que as organizações não conhecem a ADIn e de fato vocês fizeram a reclamação e nunca foi dado uma devolutiva sobre quais as ações que o MP fez.

Ricardo Azevedo

Sim, sim. Hoje, a situação, o pé que a gente tá é exatamente essa

Ricardo Azevedo

E não é só isto, né? Nós temos os problemas que envolve tanto o Rio card aqui o municipal, quanto o vale social, que são as questões do acompanhante, né? O acompanhante é sempre um problema, porque eu, por exemplo, eu já tive o meu passe, o meu vale social bloqueado. Porque minha esposa passou na minha frente. Minha esposa passou na minha frente, eu passei Pra Ela, né? Ela Foi na minha frente porque é o é o óbvio

Ricardo Azevedo

Você deixa a pessoa passar na frente

Ricardo Azevedo

Até porque como vai guiar, né? então... Você passa, ela vai na frente, depois você vai, seja por uma questão de cavalheirismo, seja por uma questão de guiar mesmo, você vai depois, né? E aí foi, foi, fui bloqueado uma vez, eu fui usar de novo, não e assim bloqueia e não te falam nada

Ricardo Azevedo

bloqueia, está bloqueado. Você é culpado até que se prove ao contrário. Não existe presunção de Inocência. Entendeu? Você é fraudador. Você que prova que não é fraudador.

Octávio

E aí que você fez nesse caso concreto?

Ricardo Azevedo

Fui até na época, tinha tã um posto de atendimento do vale social na estação do metrô da Uruguay. Moro próximo ali na estação do metrô da Uruguai. Fui até lá quando eu soube, né? Quando eu fui usar a próxima vez que estava bloqueado, fui até lá. A sorte, o bom, a sorte, sei lá, enfim. Foi que como, como eu fui com a minha própria esposa, que era quem tinha passado, não é. Seria a fraudadora comigo. Como eu fui com ela e o cara foi ver. Lá na, nas imagens lá ele viu lá.

Octávio

c***** o cara tinha, tinha vídeo?

Ricardo Azevedo

Tinha, e ele viu lá. Não sei se estava de. Alguma forma estava registrado, né? No meu passe, quando ele acessou e estava lá a imagem dela passando e depois eu passando Aí você aí eu falei é? Estamos aqui. Os 2 fraudadores. Eu e Minha esposa, minha acompanhante. Aí lá na hora desbloquearam, mas tive que assinar. Ah, mas ainda me disseram o seguinte, olha, se bloquear de novo, aí você vai ter mais trabalho "a gente não vai conseguir desbloquear por aqui." Ou seja. Eles te tratam como fraudador. É fraudador, você que prove que não é. Não é a empresa que tem que provar que eu fraudei Eu que tenho que provar que eu não fraudei. Que é um absurdo, total e completo, um absurdo total. É completo, né? E como é que pode eu ter que passar primeiro?

Octávio

É, não, não faz sentido de fato, porque o ar, o acompanhante teria teoricamente vai te ajudar a localizar o assento, né?

Ricardo Azevedo

Nenhum sentido. Um acento exato, exato. Hoje em dia é uma preocupação de todo e qualquer cego, né? Eu tenho essa preocupação quando a gente vai entrar no ônibus." Não, não, não, espera aí, deixa que eu entro primeiro" quando estou com meu filho quando estou com minha esposa

Ricardo Azevedo

"Não espera aí, você vai depois, deixa eu ir primeiro" Vai dar ruim, vai dar ***** e é isso. Tem sempre que tem essa preocupação, porque senão pode vir a dar qualquer problema no cartão.

Octávio

Tem tido mais problemas ou mais questões no nesse tempo? À frente da divergência em relação ao transporte?

Ricardo Azevedo

Ao transporte, o problema é esse, não é o problema todo, é esse desse exercício do exercício da gratuidade o exercício da gratuidade nos intermunicipais, né? Temos a questão da barca de Charitas, né, que é um problema, é um. É um trecho que eles falam que é um trecho especial,

né? E aí, você não consegue andar ali na gratuidade, você não consegue e ao meu ver deveria poder.

Octávio
Hum, Hum.

Ricardo Azevedo
Não é porque. Porque é que eu não. Passar gratuidade ali.

Octávio
Hum, Hum.

Ricardo Azevedo
Isso é um grande, um grande problema. Isso também já foi colocado. Ao MP. Não é? E as marcas respondem sempre que é um trecho especial, como se fosse uma linha especial e linha especial, não cabe gratuidade.

Octávio
É, aí tem. É um tema interessante a ser analisado, essa questão da regulamentação da barca. Tim, porque agora já conheço a Jim, imagino que já a questão da barca também não tenha sustento.

Ricardo Azevedo
Pois é, pois é. O Tati mu tanque? A gente se aplica, né?

Octávio
Realmente Em relação a essa questão dos ônibus intermunicipais Das vagas tem tido reclamação? coisas em relação à van?

Ricardo Azevedo
Van tem tido, mas tem tido menos. Acho que a galera tem usado menos também tem tido menos, né? Menos linhas também de van, né? Eu mesmo vejo bem menos do que alguns anos atrás

Ricardo Azevedo
Então, assim, reclamação que nos chega assim? Não, não tem registro. Mas o que a gente sabe é que geralmente a galera já não usa porque sabe que vai dar problema em Van Sabe que vai dar problema Dá preguiça, então, já se evita o problema.

Octávio
Tem isso, né? Uma questão quase que dissuasória, né?

Ricardo Azevedo
É exatamente você, não? Vai, porque sabe que vai dar ruim, então você já não vai? Então você já não viu? Já não viu? O problema? Não é porque ele não exista, é porque as pessoas já evitam o problema.

Octávio
Acho que tem até uma lenda urbana que que Van não aceita passe, né?

Ricardo Azevedo

Sim, sim, sim, tem isso.

Ricardo Azevedo

E aí você vai entrar no transporte clandestino aí No clandestino você não vai aceitar mesmo, né? Acaba. A gente acabou.

Octávio

E em relação aos ônibus daqui do Rio tem essa questão, né? Da nova empresa

Ricardo Azevedo

E você que está acompanhando, né? Já?

Octávio

Tem algum outro processo de luta em relação a ADVERJ que você gostaria de narrar, de citar?

Ricardo Azevedo

Sim, nós temos a questão do monocular que ADVERJ brigou bastante contra essa questão do monocular ser considerado pessoa com deficiência. Tivemos essa luta o tempo todo nessa luta e muitas das vezes, aliás, eu diria que quase que na maioria das vezes fomos vozes isoladas nessa luta. Essa luta, que é um absurdo, é um absurdo, né? Você considerar o monocular como pessoa com deficiência e a gente não conseguiu mobilizar sequer o próprio movimento das pessoas com deficiência contra esse absurdo. Não é? Os caras conseguiram, não é? Tiveram derrotas lá atrás, mas eles conseguiram persistir na luta deles e foram vitoriosos. Né? E a gente lutou o tempo todo contra essa lei dos monoculares. Inclusive eu participei de audiências públicas, tanto aqui no Rio quanto em Brasília. Né? Sobre essa questão. É uma questão que é muito difícil. Foi muito difícil a luta, porque é um tema que ele não é travado do ponto de vista jurídico, né? Ele é travado do ponto de vista da Caridade. Né, da Caridade. O discurso dos próprios monoculares é um discurso que a gente fica com mais pena dos monoculares do que quem é cego total, né? É assim, é uma vida de agruras e de impossibilidades e de tormentos absurda. Eu, eu já cheguei até a propor o monocular, poxa, vamos trocar, né? Já que é tão bravo, deixa eu ser monocular, né? Mas foi uma das lutas nossas que foi uma luta que a gente naufragou. Né? Os monoculares conseguiram ser considerados, pessoas com deficiência, não é, ao meu ver, uma lei inconstitucional do ponto de vista da convenção, que é letra constitucional. Mas eles conseguiram até que o supremo diga que não é.

Octávio

É, é AUNCB estava o estava trabalhando numa ADIn, estava, sabe, se Ela foi protocolada de fato.

Ricardo Azevedo

Não sei se chegaram a entrar com a sardinha, não sei, mas eu me lembro deles estarem vendo isso, sim. Eu não sei se eles chegaram a protocolar ou. Chegaram a falar? Algum partido para que algum partido? O fizesse aí. De lá para cá, eu. Eu não tenho essa informação.

Octávio

Hum, poxa.

Ricardo Azevedo

Mas foi uma luta bem complicada e quando eu digo que do ponto jurídico, do ponto de vista jurídico, não é uma discussão, não é uma discussão também do ponto de vista político, que até mesmo do ponto de vista político é complicado. Que foi a primeira votação que eu vi no Congresso Nacional, onde é, nós dividimos os partidos progressistas eram divididos quanto esse tema. Né? E o? Partido verdadeiramente progressista que votou conosco, ou seja, contra as moleculares foi o PSOL. Não é? E aí, pasme, PSOL e NOVO votando juntos. Congresso Nacional, né? Foi a primeira vez que eu vi o PSOL e NOVO votando juntos em bancada contra esse absurdo que é o monocular. Eu nem entendi muito bem porque que o NOVO votou contra, mas enfim votou.

Octávio

É como é que o bolsonarismo, como é que o bolsonarismo votou nessa eleição?

Ricardo Azevedo

E a gente o que a gente vê é isso, é um é um espaço de progressistas, de. Nessas monoculares, é? Então o NOVO votou conosco contra. Monoculares, o resto foi uma divisão do cacete. Uhum. A divisão do cacete, seja na direita, seja na esquerda.

Octávio

O PSOL. Sim, votou de maneira orgânica, né?

Ricardo Azevedo

Maneira orgânica o PSOL e o NOVO Agora, o resto foi um briga de rua. Acho que foi briga de rua, a gente vê dentro do dentro do PT, grande parte do PT votando a favor dos monoculares e de um outro lado, você vê uma Erica Kokay fazendo discurso. Contra os monoculares Comprando mesmo a briga.

Octávio

Quem é essa?

Ricardo Azevedo

Erika Kokay, é deputada federal do PT do DF. Sensacional, uma moleque de porrada também. Eu gosto muito dela. E está sempre conosco aí nas porradarias da vida, e.

Octávio

Que fatores você avalia que foram decisivos para essa derrota? A pergunta é mais ampla, inclusive porque tem um nexa, quero fazer o nexa com a com o que a gente estava falando, transporte. Forte como você avalia hoje em dia o movimento das pessoas com deficiência? Quais são as ameaças? Quais são as possibilidades de crescimento? Enfim, qual a análise que você faz do movimento de pessoas com deficiência, dos direitos, enfim, da conjuntura que nós estamos vencendo atualmente?

Ricardo Azevedo

Eu vejo hoje. De um modo geral, uma sociedade é a gente também afetado e muito. A gente está dentro dessa sociedade, é uma letargia.

Ricardo Azevedo

Um sono que se abateu e de lutas que você, a galera simplesmente não vem para a luta e. Isso a gente observa enquanto militante, enquanto ativista na no movimento da pessoa com deficiência enquanto sindicalista também, né? É difícil você mobilizar uma categoria, um segmento está sendo cada vez mais difícil. Se aí a gente observa, ao longo dos anos, não é? Eu aqui na justiça, por exemplo, a gente mobilizava. Eu participei de várias greves Fortes, grandes. Hoje em dia? Não consegue mobilizar a categoria difícil. É o sindicato está numa luta só, só fazendo um paralelo. Uma luta nossa aqui, por exemplo, que a presidência. Do TRF Resolveu fazer dividir a categoria em 2 classes, né? Classe A e classe B, então, por exemplo, no auxílio saúde, como o tribunal tem um plano de saúde dele? Mas a pessoa não está obrigada a contratar o plano de saúde do tribunal. Contratar por fora. Só que aí o tribunal o que? Ele fez para poder chamar a galera. A categoria para ir para o plano dele e o outro plano que tem de opção é do próprio sindicato. Então, numa luta contra o sindicato, ele resolveu isentar os servidores que fazem parte do plano de saúde dele. Tribunal nos meses de outubro, novembro e dezembro. E quem era do plano de saúde do sindicato? Não tinha isenção. Então você acabou gerando servidores primeiro e de segunda classe, né? E isso vai ter consequências de um imposto de renda.

Octávio

Hum, Hum.

Ricardo Azevedo

Que a coisa é absurda. Tem gente aí que tem 3 filhos, que é o meu caso. Plano de saúde, isso aí no imposto de renda. Né? É uma grana. Então a gente fez um movimento na porta do tribunal. Que não deu 40 pessoas. Né? O sindicato chamou uma mobilização na porta do tribunal para protestar contra isso e que é um absurdo que. Revoltado, mas ninguém vai pra luta. E as pessoas reparam no corredor para falar o que que o sindicato vai fazer? É o sindicato, só pode fazer se você estiver junto, se você não estiver junto. Como é que o sindicato vai fazer? Até porque os sindicatos somos todos nós

Ricardo Azevedo

Não é um espírito, uma entidade que vai Sem você estar junto. E ninguém foi, então você vai lá para o movimento, não dá 40 cabeças, sendo que a maioria das cabeças eram os próprios diretores do sindicato. Aí fica difícil, né? Então isso trazendo aqui para o nosso, para o nosso segmento, tem muito isso. A pessoa reclama, mas na hora que você chama para uma porradaria, vamos lá. Uma audiência pública, vamos lá gritar, vamos lá fazer, vamos lá, vamos lá acontecer. As pessoas não vão.

Octávio

E aí foi quando?

Ricardo Azevedo

Você leva pra pro segmento as pessoas com. De um modo geral, não só. Vai trazer uma série de problemáticas, né? Que aí é difícil pra a mobilidade, enfim, vai ser uma. Questões alegadas para não estar na luta. Então eu estou eu, o que eu vislumbro é isso. É um momento que está que está difícil para você tocar a luta, seja em que segmento for. E no nosso especificamente da pessoa com deficiência, o que a gente vê hoje em matéria de Congresso Nacional, por exemplo,

são vários grupos querendo ser pessoas com deficiência. Não é hoje, você. Projeto de lei para o Gago. Você tem? De lei, ceratocone, quem tem ceratocone? Para ser considerado, você tem projeto de lei do diabético? São n grupos querendo ser pessoas com deficiência, né? E que não são, são pessoas que têm doenças que podem gerar uma deficiência. Mas não são deficiências por si só. Bem, hoje você diz, você tem uma letra constitucional que é a convenção Internacional que diz. É uma pessoa com deficiência, né? O que define, né? O que? Pessoa com deficiência. Tem uma lei brasileira de. Que também o faz. E fica todo mundo querendo surfar nessa onda, então assim, e isso envolve política pública, né? O resultado disso é lá na frente. Como é que você vai implementar políticas públicas num cenário desse? Num cenário desse, onde daqui a pouco o careca também vai querer ser pessoa com deficiência, né? O feio é o que eu costumo dizer, o feio, daqui a pouco vai querer ser o careca e assim vai. Porque são tantos projetos dos querendo ser Projetos querendo ser porque eles querem ir pro. Bônus, né? Na hora do ônus ninguém quer. Mas tem lá. Então, assim, e o que eu vejo é essa letargia, essa letargia do movimento que não está nem aí para isso. Quando você alerta que tem esse esses perigos iminentes, nada. É, nada acontece.

Octávio

E qual você avalia que é o caminho, enfim, é a se percorrer pelas instituições, pelo movimento organizado diante desse cenário?

Ricardo Azevedo

Se a gente não tiver entidades fortalecidas, entidades. Que brigam, que lutam por direitos, né? Defendem direitos. E o cenário que a gente vive é também ruim nesse sentido, né? A nossa própria associação vive um momento, é absurdo, de pouquíssima pouquíssimas associações. Não é pouquíssimos associados. É, a gente vive num sistema capitalista, né? Então você tem contas a pagar, tem? Tem questões. Mantidas ali, e que você. Simplesmente não vai conseguir ao longo dos tempos, porque é. Se não tiver milho Não tem pipoca, né? Então a gente, a gente mesmo corre risco de fechar as portas e ser menos uma entidade, né? E vai ser menos uma entidade de luta, né? Uma entidade que verdadeiramente luta. Hum, então a gente acabando, eu não sei como é que a gente fica aqui no estado do Rio de Janeiro, por exemplo, eu não sei como como seria sem ADVERJ, né? Mas é um perigo iminente. Se não houver nenhuma nada, é que realmente vá contra isso e vá de ré. Tentar resgatar esse problema. Para tentar solucionar essa questão e a gente continua de pé. Eu não sei como é que vai ser. E a gente não vê isso em outros ambientes. Em outros estados a gente não tem grandes associações lutando Brasil afora. A gente não é a gente não observa muito bem isso por aí. Então é um problema

Octávio

E qual é a tua variação da conjuntura nacional e da ONCB?

Ricardo Azevedo

Ao receber, eu acho que ela teve um papel importante quando Ela Foi criada. Né? Porque eu acho que ela unificou. Algumas, algumas associações, enfim, o movimento. Acho que unificou o movimento naquela época. É, achei que era válido. Acho que a gente tem que ter uma entidade forte em nível nacional. Né? Na área. Deficiência visual. Essa entidade é. É AUNCB, não é que foi unificada das entidades que ela unificou na época. Então é o nosso norte agora é tem suas dificuldades. No cenário nacional, a gente tem que contar com ela e tem que fortalecê-la, né? Eu penso que que a gente tem que fortalecê-la e ajudar até mesmo para guiá-la num caminho. De luta Se a gente tiver uma ANCB fortalecida e efetivamente é direto na luta conosco. Acho

que. Pode ser um ganho para o movimento. Agora é, temos problemas nas próprias entidades que são filiadas ao UNCB. Então não sei, são muitos interesses ali, não é? De várias entidades que são filiadas ao UNCB. Então tem entidades, é. Assistencialistas, enfim, e. Que podem ter outros interesses e tudo mais, mas Eu Acredito, eu penso que a gente precisa estar dando norte para receber, está sempre no caminho de luta que tem que ser. Me acho importante ela fortalecida

Octávio

Você acredita que a nível de base ele é representativa? É nacionalmente?

Ricardo Azevedo

Eu Acredito que sim. Eu Acredito que sim. Só penso que ela. Que ser? Ela tem que ter mais em sua base entidades. Defesa de direitos. e eu acho que na hora que que tiver, é uma guinada para esse. Eu acho que acho que AUNCB vai ter um ganho muito grande. A gente faz isso aqui no estado do Rio, né? Porque tem a ADVERJ, afiliada. E eu acho que tem. Ser assim, se a gente tiver fora é pior. Não, eu. Eu não acho que a luta se faça sozinha, se faça de maneira paralela, de maneira isolada. Não, não tem que ser assim. Eu acho que a gente tem que estar dentro e tem que estar fortalecendo e tem que estar lutando lá dentro também, não é? Até. Se quiser ir, né? Se a direção quiser enveredar por qualquer caminho, é que não seja o que a maioria deseja. Acho que tem que lutar lá dentro também para botar no. Que a gente quer

Octávio

Tem como caracterizar a UNCB? Politicamente, no sentido de se prevalece algum enfoque liberal, um enfoque de esquerda Há como se fazer uma caracterização nesse sentido?

Ricardo Azevedo

Eu acho que hoje é complicado porque são muitas forças, né, que acabaram se juntando ali. Né? Então você tem uma força.

Ricardo Azevedo

De esquerda, centro-esquerda, e você tem um. Tem uma força de direita também, mas acho que para.

Ricardo Azevedo

Para definir exatamente, eu acho que não. Eu penso que não dá.

Octávio

Hum, Hum.

Ricardo Azevedo

Aí vai depender muito da. Da correlação de forças ali, né? Dados momentos pontuais ali para.

Octávio

Bom, é antes de fechar, é me coloco à disposição aí de vocês da ADVERJ No sentido de trabalhar no que for preciso com a questão do vale social, inclusive a índole da pesquisa que ele acende uma pesquisa de intervenção social. Então certamente vocês vão ter acesso, obviamente a dissertação e a todo o que for produzido da pesquisa. Eu vou ter uma reunião amanhã no MP com a promotora Carolina Serna por causa de ADIn, e aí?

Ricardo Azevedo
Ótimo, maravilha.

Octávio
E aí eu vou justamente levar essa questão da efetividade da decisão e vou ver que enfim, qual vai ser o resultado que vai sair dessa reunião, né?

Ricardo Azevedo
Uhum, mas ela está à frente de. De qual de qual Coordenadoria? Ou ela está à frente de alguma Coordenadoria? Não.

Octávio
Do CAO É ****. vou descobrir, mas é porque eu tinham me passado que é que a promotora responsável pelo CAO civil era a Cristiane Branquinha. Aí você está me dizendo que é que é outra Cristiane isso aí é Carolina Senra. Teoricamente também é do CAO civil, então não está muito claro para mim essa questão da atribuição dele.

Ricardo Azevedo
Não sei não.

Octávio
Mas amanhã vou descobrir, né? O que me foi passado, o nome dela foi no sentido de que eu indaguei o promotor Luiz lá de Campos.

Ricardo Azevedo
É o tal Luiz Cláudio também.

Octávio
Isso, no sentido de quem é, qual seria o contato sobre a ADIn, né? E ele passou esse contato da promotora Carolina Serra, então.

Ricardo Azevedo
Ah sim, se foi um contacto passado pelo Luís Cláudio, é importante mesmo alguma coisa que o Carlinhos está certo.

Octávio
Amanhã vou, sabe. Sim, sim, sim, então eu vou, eu vou mais te manter informado sobre qual vai ser o resultado da reunião amanhã.

Ricardo Azevedo
Não me falei, eu vou perguntar ao Luiz Cláudio Freitas, também sobre isso Sabe, né? Se houve alguma mudança, como é que tá isso aí? Se ele conhece essa Carolina também e tudo mais?

Octávio

Sim, sim, sim, e. Eu gostaria de te perguntar além da atuação da ADVERJ, você trabalha em que setor da justiça, da justiça federal? É, você também tem desenvolvimento de militante sindical que em que outros espaços você atua?

Ricardo Azevedo

Na justiça federal, no setor de atendimento ao usuário. Usuário externo e interno. É o setor administrativo, portanto, é costume dizer que até que é um setor misto, né? Meio ar, é fim, meio área, meio porque a gente também lida com o processo, tem que entrar em processo para ver algumas questões e que acaba você. Também fazendo área fino. É nesse setor. Eu sou analista judiciário, não é? Fui técnico judiciário de 99 a 2004

Ricardo Azevedo

Em 2004 para cá, analista judiciário e entrei no sindicato em 2002 Cheguei na categoria em 99 Em 2002 a gente ganhou a eleição do sindicato e estou alguns mandatos por lá. De lá para cá. Continuamos aí, mantendo várias alterações de composições de diretoria, pessoas que entraram e saíram, mas a gente continuou. Não é? Tem 3 diretores daquela época para cá que se mantiveram enquanto diretores sindicais. 2 deles deficientes visuais, eu e mais um.

Octávio

E qual é o nome do sindicato?

Ricardo Azevedo

Sindicato dos servidores da justiça federais no estado do Rio de Janeiro.

Octávio

Interessante ter 2 diretores cegos na no sindicato, não é?

Ricardo Azevedo

É, é, eu costume dizer até quando a gente vai para as nossas plenárias nacionais? Esse jejuf tem o azar. Ou a sorte De ter 2 diretores com deficiência, não é? É, e é. É difícil você ver por aí. É muito difícil. A gente vai em plenários nacionais, a gente não vê a pessoa com deficiência. É difícil ter um ou outro. Em outras áreas de deficiência, até mesmo outras áreas. É difícil. A gente vê um ou outro, a gente está organizando isso no cenário nacional também dentro da FENAJUF, que é a nossa federação, que a gente é ligado. E a gente hoje tem um departamento de Acessibilidade e inclusão dentro dos SIJJUF, que é o nosso sindicato. Que eu estou, coordenador desse departamento. Hum, né, dessa parte. Né? De do atendimento ao servidor com deficiência. A gente tem já estruturado no sindicato, agora em nível nacional, a gente está estruturando agora, né? A gente conseguiu fazer o primeiro encontro de servidores do judiciário federal com deficiência no ano passado.

Octávio

Hum, Hum.

Ricardo Azevedo

Coisa que a gente vinha cobrando desde 2005 da nossa federação. Aí saiu brotou ano passado e de lá para cá a gente conseguiu. Coletivo nacional de servidores e servidores com deficiência. Que a gente compõe também.

Octávio

Maravilha, bom e alguma outra colocação que você gostaria de fazer no sentido dessa pesquisa?

Ricardo Azevedo

Eu vejo como bastante positiva, né?

Octávio

A só lembrando, né? O que eu estou estudando? O meu objetivo de estudo é o grau de efetividade do direito ao transporte por parte de usuários, pessoas com deficiência na região metropolitana do Rio. O foco é o transporte intermunicipal de passageiros. Transporte coletivo, né? Na região do Rio é Rio. Niterói, São Gonçalo, e aí eu faço uma discussão Da efetividade desse direito constitucional ao transporte como um elemento constitutivo fundamental do direito à cidade. A mobilidade urbana.

Ricardo Azevedo

Tim, sim, sim. Acho de Extrema importância, né? A academia estar nessa luta também, porque não deixa de ser a luta, inclusive até para. Impulsionar as soluções para essas questões acho extremamente válido, eu acho importante. E a gente podendo contribuir de qualquer forma. Estamos aí à disposição para isso.

Octávio

Muito obrigado, irmão.

Entrevista - Márcio Aguiar, ADVERJ.

Octávio

Bom atividade, já estamos gravando, Hein? Vamos lá, calma aí que eu vou botar aqui, ó, calma aí, vou colocar ali que aí está no meio. Aí ele começou a pegar, né? Os 2 exatamente, vai.

Márcio Aguiar
Show

Octávio

É, estamos aqui com Márcio Aguiar, né? Essa é uma pesquisa para a dissertação, né? Do programa direito, programa de mestrado direito constitucional da Universidade Federal Fluminense, né? E nesse sentido, queria te perguntar primeiramente, né? Bom. Você é cego ou. Como é que é? total ou baixa visão bilateral?

Márcio Aguiar
Cego total.

Octávio

Certo? E como você se identifica racialmente?

Márcio Aguiar

Eu sou branco, né? Apesar de ter origens. Né? É de avô. Negro, né? É bisavô, né? Negro? É, mas socialmente branco. Por uma questão é de contexto social, né? Não tenho, tenho traços, é no nariz e tal. Queixo lábios Grossos, mas é pele Clara. É, poderia. Ser considerado me autodeclarar pardo. Do mais em relação à realidade do Brasil e o contexto social que vive dessa desse ancestral negro que era professor. Né? Na época, já mal saiu da tempo da escravidão, já era professor, então acho que é um contexto social branco. Então, eu me identifico como branco, né?

Octávio

Hum, Hum. Certo? E atualmente você está com quantos anos?

Márcio Aguiar
55 anos.

Octávio

E está se desabou com as suas atividades. Laborais aonde?

Márcio Aguiar

Eu. Eu sou servidor público, sou serventuário área da justiça estadual do Rio de Janeiro. Trabalho no tribunal de justiça aqui do estado do Rio de Janeiro Há 20 anos. É foi feito há 20 anos. Sou meu cargo, é de nível médio. Sou técnico de atividade judiciária e hoje exerço uma chefia No serviço de ambiência e acompanhamento de pessoas da divisão de captação. É desenvolvimento em ambiência organizacional dentro do departamento de desenvolvimento de pessoas, Na área de gestão de pessoas.

Octávio

Excelente, perfeito, bom, é, é basicamente, também tem os aspectos inerentes da tua militância, né? Quando pessoa com deficiência, mas. Isso a gente vai abordar uma segunda parte da entrevista. A primeira parte está orientada a gente conseguir mapear, como é que é a tua experiência enquanto usuário de transporte, no que tange à mobilidade urbana. E nesse sentido, eu gostaria de perguntar, é? Como que você se locomove, é enfim, no corpo, no seu cotidiano, para o seu trabalho, por exemplo? Ou seja, nós estamos agora fazendo entrevista aqui em Pendotiba, né? Você reside aqui em Niterói, né? Vocês desenvolvem as suas atividades no Rio de Janeiro. Né? De maneira física, como que se dá esse deslocamento? Aí, por exemplo, entra em Niterói, Rio de Janeiro. No seu dia a dia.

Márcio Aguiar

Bom, é geralmente é quando eu estou no trabalho híbrido, né? Trabalho remoto, 3 dias na semana, 2 dias presenciais. Né? É atualmente, mas antes da pandemia que eu trabalhava totalmente presencial, é bom fazer esse essa distinção antes da pandemia. E o é Ia de Uber até, né? De transporte de aplicativo, é até as barcas, pegava as barcas e. É trabalho na praça 15 e a pé até o local de trabalho

Márcio Aguiar

Na volta, eu voltava de barca e pegava um ônibus até Pendotiba, não é? É atualmente eu. É, faço a travessia é. De barca, né? É, mas mantenho, é. A ida de Uber, né? Até as barcas e no retorno eu volto por Pendotiba, por Charitas, na barca Charitas transporte, né, de Charitas e minha esposa me busca de carro lá, que é mais perto. Depois que teve o túnel, né? Depois que surgiu o túnel de Piratininga lá, o túnel. É de Charitas. Eu ela me busca lá e a gente vem para casa de carro. É, e tem dia que eu vou de Uber direto, porque eu tenho o auxílio locomoção. Então às vezes que eu estou um pouco atrasado, eu vou de Uber direto até o centro

Octávio

É, certo. Como é que é essa questão do auxílio locomoção?

Márcio Aguiar

É os servidores em trabalho remoto não tem é não é pela. É como condição especial de trabalho para pessoas com deficiência, ele. Ele mantém o auxílio locomoção, não é os servidores que não têm deficiência têm a substituição do auxílio locomoção. por uma ajuda de custos Na verdade, é o mesmo recurso. É o mesmo valor, não é só muda a nomenclatura, né? A gente poderia muito bem-estar recebendo também essa ajuda de custo, que é para manter. É. Né? Manutenção de equipamento e tal, mas o nosso não mudou, não é? Quem tem condição especial não muda para o auxílio, não muda para ajuda de custos, mantém o auxílio locomoção.

Octávio

Sim, mas aí é a diferença só da nomenclatura da rubrica, ou seja, em termos. É concretas, líquidos é o mesmo valor.

Márcio Aguiar

Líquido é mesmo o mesmo valor e assim a diferença burocraticamente falando é que a ajuda de custo você recebe.

Octávio

Ou tem mais diferença?

Márcio Aguiar

Vencido e o locomoção, você recebe o mês a vencer pela estimativa de dias que serão trabalhados.

Octávio

Entendi, e quais são os entraves que você observa e vivencia nesse processo de deslocamento, né? Principalmente no que tange as barcas, que é o ramal é, digamos, de transporte público intermunicipal que você utiliza.

Márcio Aguiar

É, apesar de eu, de eu não estar usando. Atualmente no cotidiano, não é o modal ônibus. Né? Com tanta frequência e ônibus, barca, né? Seria o trânsito, o transporte naturalmente que eu faria. E usaria ali o vale social cartão verdinho para fazer esse trajeto, não é? É. O que acontece assim, eu é. É, tinha o limite, a limitação. Do uso do Vale social de 60 viagens por mês. Não é? É. O que daria para mim se a gente for pensar, não é? Eu uso modal, ônibus, barca. Para ir, se eu uso um ônibus, barca para voltar, eu teria passagem. Para 15 dias, porque cada dia eu usaria 4 modais, não é? E aí eu tenho limite de então já teria uma limitação, nessa questão, como eu hoje uso a barca e a barca, ela é bem de Niterói para o Centro, Araribóia, praça 15. A gratuidade é bem respeitada. Você passa com tranquilidade, tem o auxílio, para embarcar, nem sempre para desembarcar, mas agora uma observação que eu tenho a fazer na volta mais rápido

Márcio Aguiar

Quando eu volto. Na Barca Charitas eu tenho que pagar. A passagem porquê? Naquele ramal, chá é. Praça 15, Charitas. Só é concedida a gratuidade para a pessoa idosa, a pessoa com deficiência não tem direito porque a barca. Alega que considera um transporte é. Né? Apesar de ser um destino diferente, não é porque o outro é praça 15, centro de Niterói, praça Araribóia, né? E o outro é praça 15, Charitas. São áreas distantes de Niterói pelo menos uns 6 km de distância de um destino para o outro. E na barca pra Charitas a gente, pessoa com deficiência, tem que pagar.

Octávio

É, e você tem tentado alegar uma questão referente a isso com os operários ali do transporte?

Márcio Aguiar

Nós já alegamos, já eu já, inclusive encaminhei denúncia à comissão de Acessibilidade, tribunal de justiça que oficiou a barcas S.A. há ADVERJ também a associação de deficientes visuais do estado do Rio de Janeiro. Também é encaminhou denúncia ao Ministério público e a barca alega que ali é um transporte seletivo e que não tem direito à gratuidade. A gratuidade não é garantida para a pessoa com deficiência naquele modal só. Niterói, praça 15, praça Araribóia, que para. Fica muito distante.

Octávio

Só que o grande problema. Se não são permitidas, se não forem permitidas gratuidades nesse ramal, porque que seriam permitidas gratuidade para idosos e não para pessoas com deficiência, né? É uma contradição fática.

Márcio Aguiar

Eles alegam que lá a lei federal garante para o idoso. Há? Eles garantem que tem a lei federal idoso.

Octávio

Amparado, pelo estatuto do idoso

Márcio Aguiar

Só a carteira de identidade não precisa nem ter cartão pessoa com deficiência, né? E eu tenho a carteira do Detran de pessoa com deficiência. Eu tenho crachá e a carteira de pessoa com deficiência emitida pelo estado não é, mas a marca que é concessionária do mesmo estado, ela não aceita.

Octávio

E por que que você se se desloca de Uber, por exemplo, entre a sua residência e as barcas? Por que que você não utiliza o transporte coletivo de passageiros?

Márcio Aguiar

Porque é muito demorado. Né? A linha operacionalmente ela é muito ela. O intervalo é grande, né? É. O trajeto é longo, é um ônibus que pega todo mundo que passa, então vamos dizer assim, um trajeto que eu faço em o de Uber. Em 20 minutos de ônibus. É uma hora e 10, quase o triplo. Né? Mais que o triplo, né? 20, 60, 70 minutos. Não é porque você pega o 48 ou o 35 aqui. Né? São. Ônibus que passam aqui na, na minha região, a demora é muito grande, então 20, 25 minutos eu estou na barca de carro. Há diferença? Se eu fosse pagar a passagem, não é? Acaba sendo 4,5 vezes mais, mas o tempo que você ganha é um tempo absurdo, não é?

Octávio

EE nessa experiência, né? De utilização de transporte público, tem alguma situação, alguma entrave, alguma questão que que tem ali chamado sua atenção que você gostaria de relatar nessa entrevista?

Márcio Aguiar

É eu. Eu. Eu acho que sim, numas umas questões que eu que eu que eu vejo assim, bastante gritantes essa coisa do limite. Não é do limite do dos, dos passes aqui, de quem é morador de Niterói, né? Do passe ter uma limitação de 60. Né? Viagens por mês, né? Independente do modal. Então você só pode ir e vir, você não pode fazer mais nada, né? Nos 30 é uma. É uma passagem de ida, uma de volta por dia, né? Sendo que o direito de ir e vir é constitucional, não é? Então você teria que ter EEAEA gratuidade na verdade, o que a gente vê é uma. Compensação até para a pessoa com deficiência é uma ação afirmativa para que a pessoa com deficiência possa. Se deslocar e também a gente vê também que, né? O trabalho o serviço deixa muito a desejar. Outra questão. É também complicada, é o capacitismo. É dos motoristas, quando você que tem condição de pagar quer ingressar no ônibus de uma porta, por exemplo. Mesmo se que você queira pagar, eles dizem que não vão levar a pessoa com deficiência. Eles param porque senão aqui não tem gratuidade, não. E aí você falou, não, mas eu quero pagar. Ele falou assim, não, mas não pode não. Né? Porque ele tem medo, porque ele tem medo de você subir e não querer pagar que aquilo seja uma, né? Um artifício que você está usando para ele parar, deixar você se ver, você não, mas eu tenho.

Octávio

Já aconteceu? O que aconteceu isso com você?

Márcio Aguiar

E vou já aconteceu comigo? Não, mas não pode subir, não. Se eu está lá atrás, o seu ônibus está lá atrás, quer dizer, né?

Octávio

***** , caramba.

Márcio Aguiar

O seu ônibus está lá atrás, o seu. O próximo. Quer dizer, não quer deixar.

Octávio

Nobres, isso configura discriminação e resolve sua deficiência, sem dúvida.

Márcio Aguiar

E em razão da deficiência, é isso. Já isso já aconteceu comigo, sim, né?

Octávio

E nesse, nesse já está mais perto.

Márcio Aguiar

Aí quando você conhece o motorista que ele sabe que você vai pagar, e aí entra na questão da, né? Uhum, que é completamente que é, é uma personalidade, né? O serviço público, ele tem que ser impessoal.

Octávio

Então, personalidade, né?

Márcio Aguiar

Né? E tem que ser impessoal. Ali é uma concessão pública, né? Então é aí, quando você conhece o motorista, fica tudo resolvido. O cara sabe que você vai pagar mesmo, vai entrar, vai dormir, vai pagar. Tranquilo, né? Mas quando a gente pega assim, está numa Presidente Vargas, um Monte de uma. O cara fala, não, não, não dá não. O seu é o próximo lá ó, vem, o gratuidade está ali atrás, não, mas eu quero pagar. Não, não pode, não por mim. Fecha a porta e vai embora.

Octávio

Haha se for ha.

Márcio Aguiar

A barca tem essa situação aí também de né? A barca de cobrar para a pessoa com deficiência. Inicia, né? É muito complicado, porque eu moro muito mais perto de se eu vier pela região oceano pela barca de Charitas, né? Do que é pelo centro da cidade que eu moro aqui na região, oceana não é. É muito mais perto, tanto é que a minha esposa sai de casa e vai lá me buscar.

Octávio

E quando você enfrentou essa, essa, essa situação No ônibus de uma porta, né, que teve essa negativa do motorista? Vocês lembram que Rafa, em que ramal foi e?

Márcio Aguiar

Ah, não mesmo, não lembro, tem tempo.

Octávio

E como foi resolvido? Mas como foi resolvido?

Márcio Aguiar

Ah, eu fiquei lá, eu. Eu fiquei esperando o próximo porque o cara foi embora E na época, eu assim, eu, eu acho até que eu denunciei, né? Daqueles telefones que tinham antigamente. Não sei nem se tem mais, né? Porque depois da pandemia, né, tudo mudou, né? Os pobres coitados dos empresários ficaram sem poder circular com os anos. Eles empobreceram muito. Né? Acredito que tenha melhorado para eles, né? Que é tanto é que se vê no Rio de Janeiro um remar, remanejamento de linhas, em que linhas sumiram, né? Em que as pessoas reclamam então? Aqui em Niterói também diminuiu bastante a frequência de alguns de alguns de algumas linhas de ônibus

Octávio

É sim

Márcio Aguiar

Não tem assim um resgate histórico, mas eu lembro do cara falando para mim assim, não, não pode não. o seu vem lá atrás.

Octávio

Oh, sim.

Márcio Aguiar

É, eu não posso nem querer pagar, porque na verdade o direito, né? A fruição de direito depende. Se você quer, né, exercer aquele direito ou não, né? A pessoa pode ter a Liberdade, o direito não é uma imposição, é um direito. Não é? Eu posso exercer o meu direito quando eu quiser da forma que eu quiser, né? Do jeito que eu quiser, porque ele é o meu direito. Então assim, se eu quiser, é não usufruir de uma prioridade em uma fila. Né? Eu posso entrar na fila com todo mundo lá e fala, não, não, não me incomodo de esperar não. Tal porque ainda mais em fila que você vê para o serviço. O é ruim para todo mundo, independente da questão da deficiência, você não precisa usufruir o direito mais. Não é essa imposição de que você tem que usufruir do direito. É. É uma coisa complexa, né?

Octávio

Antes da realização dessa entrevista, você tinha conhecimento que a gratuidade do transporte público de passageiros no estado do Rio de Janeiro para pessoas com deficiência, é um direito constitucional previsto pela Constituição do estado do Rio de Janeiro?

Márcio Aguiar

Tinha consciência de que é um direito constitucional, é. Porém, é me assustou muito que uma legislação infraconstitucional no estado faça o recorte de renda. Não é? Faça o recorte de renda.

Octávio

Então, tinha conhecimento que esse era um que é um direito constitucional previsto para a Constituição do estado.

Márcio Aguiar

Sim. Para todos, independente de renda. Me surpreende, é, é a informação de que tem um recorte de renda.

Octávio

Certo? EEE conforme o seu. Né? Com outras pessoas cegas. É, enfim, a sua tarefa de militância, você avalia? Qual é o grau de conhecimento desse direito? Um quanto direito constitucional dentro das pessoas cegas dentro das pessoas com deficiência?

Márcio Aguiar

Olha, eu. Eu acho que. É, é baixo, né? a não ser. É alguns poucos. Militantes que que estão à frente, não é? Em geral, o conhecimento dos direitos, eles são muito pouco. Muito pouco, né? É porque existe um universo de 7 milhões de pessoas com deficiência visual no Brasil, 6 milhões e meio de pessoas com baixa visão, 500 mil pessoas cegas.

Octávio

Tudo isso. Eu não encontrei eles no Carnaval.

Márcio Aguiar

500 mil pessoas cegas. E aí, assim a gente conhece ali 300, 400 militantes, né? Do dia a dia, as pessoas que têm acesso à a gente, não pode perder de vista, porque o Brasil é muito grande. Pessoas com deficiência visual, até por conta desse capacitismo familiar, se quer sair de casa, a maioria das cidades sequer tem transporte coletivo organizado, tem uma linha da prefeitura que circula nas cidades menores e tal, né? E com certeza o cego ele não vai circular também, tanto nessa perspectiva. Então a gente vive, Eu acredito que. Né? Um percentual grande não sabe que tem esse direito à gratuidade. Não seus mais informados, os que têm algum tipo de oportunidade de informação, ou seja, pelo movimento hoje em dia, seja pela internet, que hoje pensa, difusão, jornal algum, alguém que fala para ela não é? Aí pode ter essa informação. Mas a grande maioria não sabe?

Octávio

Certo? E enquanto a sua militância não é? Pelos direitos das pessoas com deficiência das pessoas cegas, especificamente, você atualmente faz parte da gestão da ADVERJ, da associação dos deficientes visuais da gestão do Rio de Janeiro e da organização nacional de cegos do Brasil. Não é? Qual? Quais são os cargos, quais são as tarefas que você desenvolve nas em ambas instituições?

Márcio Aguiar

Dias, o estado do Rio de. É eu na Associação de deficientes visuais do estado do Rio de Janeiro. Eu sou o terceiro vice-presidente. Responsável pelas relações políticas, a articulação política. Não é? É. Da ADVERJ e a partir da militância na ADVERJ, eu a ADVERJ é afiliada. De céus do Brasil e aí a partir dela. Estou ocupando. Secretária-geral da organização nacional de ser os responsáveis. Pela gestão das 11 secretarias temáticas que são os órgãos internos que fazem os

pareceres é organizam as demandas relativas às políticas públicas às, às pessoas, à Juventude pessoa idosa, equidade de gênero, e aí nós temos. Secretaria de comunicação de assuntos jurídicos de direitos humanos, desporto e lazer. Saúde, trabalho, assistência social. Eu acho que eu. Às 11, né?

Octávio

Não tem nenhuma Secretaria, ambas instituições que trate sobre transporte direito à cidade ou mobilidade urbana?

Márcio Aguiar

É, seria de Acessibilidade, né? Que. Trabalha AA essa questão, né? É Acessibilidade e direitos humanos, né? E aí a gente trabalha essas. Essas questões mais do direito de ir e vir.

Octávio

Certo? E no que tange a ADVERJ a divergem no âmbito local. Aqui do Rio de Janeiro é tem tido aí um relato de problemas no que traz de transporte intermunicipal, Acessibilidade no transporte intermunicipal de passageiros, pessoas com deficiência ou têm tido alguma ação, né? Da associação? É nesse sentido.

Márcio Aguiar

Direto, né? A maior queixa na ADVERJ é correlação ao transporte. A questão da Acessibilidade, a questão da obtenção do cartão é dos modais. Questão de você ter que ter um. Você mora no Rio de Janeiro, você tem que ter um Monte de cartão, não é essa pulverização. E aí? Laudo, enfim. Toda essa. Essa problemática e ADVERJ tem se mobilizado junto ao Ministério público, não é? Com ações, com informações, prestando informações. Tem com relação as reclamações que ADVERJ faz. Então existe uma parceria, né? É. É, vamos dizer assim. De ações, né? Da entidade, defesa dos direitos e do órgão que fiscaliza a lei, que fiscaliza as ações do poder público. Então, a adverte, tem sistematicamente. Atuado bastante nessa área de transporte. Que as demandas são bem grandes.

Octávio

E enquanto as reclamações, queixas que você acabou de citar, né? Quais são elas? Poderia citar, enfim, as mais frequentes ai eu?

Márcio Aguiar

Não sei precisar porque o problema é tão crônico. Né? O problema é tão crônico. É, é o melhor. Desses modais até então. Assim, né? Posso até estar errado, mas é o metrô, o resto tudo tem problema, né? Desde falta de ônibus, desde respeito ao passe livre, desde obtenção do cartão, né? São problemas em todos os setores, né? Quem pode de repente precisar isso para você? Melhor é o Luís.

Octávio

Certo, e.

Márcio Aguiar

O Ricardo também, que é o que está tocando também essas coisas. Na comissão da OAB tal, enfim.

Octávio

E enquanto a, enquanto as ações que foram tocadas dentro do Ministério público, as denúncias e tal poderia citar, individualizar alguma delas, acho que conseguimos ter acesso? Às peças, aos protocolos dessas?

Márcio Aguiar

Ah, não é. Você pode é porque eu não atuo AA ADVERJ ela tem um departamento jurídico, tá? Ela tem um departamento jurídico. É. Que que promove as ações e acompanha e tal. E aí, especificamente, talvez conversar com alguém desses departamentos de origem até ou com a Mariana ou com o próprio Luís Cláudio. A Mariana não é cega, tá? A Mariana é. É Ela é uma, é uma advogada, que a nossa tesoureira tal e ela acompanha isso, ela pode dar informação até os protocolos até para você, entendeu? Conhecer essas peças, não é? Essas questões relacionadas com o transporte que já teve. Com o supervia? Entendeu? Fé transpor amam a gente, adoram a gente.

Octávio

Sim, eu sei, inclusive que foi feito um TAC, isso entre OOMP do Rio e a super via por problemas de Acessibilidade na supervia. Isso aí eu tenho conhecimento.

Márcio Aguiar

Não se atende, é. É, é. Pessoal, lá é subsidiou. A gente geralmente ADVERJ Quando tem essas questões do Ministério público. O Ministério Público pede informações a gente cria formulário no google Meet, manda para o grupo, o pessoal responde dos principais problemas. A gente compila, manda para eles. A gente faz uma aferição também junto às bases que o pessoal colocar. Então assim é muito. Tem muito pormenor assim, é uma Riqueza de informações que como eu não estou atuando nessa área jurídica. E eu estou muito. É ligado à organização nacional de cérebros e na organização nacional de cérebros. A gente já trabalha numa outra esfera, por ser de âmbito nacional, a questão do passe livre interestadual, não é que é o nosso foco lá, a gente apoia as ações, estivemos em audiência pública junto à agência nacional transporte terrestre. Também temos questão de transporte aéreo também. Negativa de cão, Gui. E a tem, essas tem todo. É a questão do dos aeroportos. É a condução, o auxílio. As pessoas com deficiência, os sites inacessíveis, então a nível nacional eu estou. Eu estou mais, estou mais acompanhando mais essas questões a nível nacional que também são outras demandas.

Márcio Aguiar

Você vê no estado, a gente tem a questão direta, não é do uso do transporte Intermunicipal transporte municipal toda a questão daqui. A nível nacional a gente tem o problema, com ônibus que. Oferecem a gratuidade do passe livre interestadual. Não é que eles não querem oferecer. Todos os horários e têm horários específicos, então cria dificuldade para o usuário. A gente tem. Problema nos aeroportos, né? Desde o site desde a compra da passagem até o embarque e desembarque, né? A prioridade, por exemplo, no desembarque, né? Não é respeitada, né? Quando você é preciso, precisa de auxílio. Você é o último a sair da aeronave. Né? Então você vê que problemas e modais é um mecânico.

Octávio

E no âmbito nacional, no âmbito da ONCB. Porque, enfim, coisas que foram as ações mais frequentes. No que tens o transporte em si, quais são as reclamações mais presentes no que estamos de transporte no Internacional?

Márcio Aguiar

É, a gente participou de audiência pública, a gente participou de audiência pública a nível. É nacional na agência nacional de transporte terrestre, Na agência nacional, né, de aviação civil.

Octávio

Quando foram feitas as audiências públicas? Em que anos?

Márcio Aguiar

Gosto de 2022, eu acho que foi isso. Agosto, 2020. 2, é. E foi da NTT foi em agosto. Se eu não me engano, posso depois levantar isso para você, tá EE acho que em novembro foi da ANAC. Ah, e a ANAC teve na Reunião do conselho nacional de direito da pessoa com deficiência, também prestando esclarecimentos, né? Agora, as a principal queixa principal. Demanda é com relação à disponibilidade de linhas de ônibus que respeitem o passe livre. Que concedam a gratuidade a pessoa com deficiência é no transporte interestadual

Márcio Aguiar

A questão em ter interestadual, por exemplo, é, eles querem os eles querem marcar passagem porque a legislação fala do ônibus convencional, hoje não tem mais ônibus convencional, executivo, mas aí eles querem que aquele ônibus executivo lá que faz aquele horário, que era o do convencional, seja o único a marcar a passagem, marca só naquele dia, né? AA, por exemplo, São Paulo? Aham, não, Vou dar um exemplo de São Paulo, não, mas não sei que. Uma cidade, uma megalópole. Eu não, nem sei dizer, mas por exemplo, sei lá. A Uberlândia, cidade do interior, Campos dos Goytacazes, aqui no Rio de Janeiro, a Rodoviária, só marca ônibus interestadual no dia, sei lá, vou dar um exemplo aqui, terça-feira? E aí você tem que ir lá terça-feira para marcar sua passagem, né? Para o sábado? Não é? Então isso cria muito problema, porque ele só um cego. A gratuidade só pode viajar nos ônibus de sábado e que são aqueles ônibus específicos, aqueles horários específicos.

Octávio

E essa tem algum fundamento legal?

Márcio Aguiar

Olha só. Não, não tem fundamento legal, é? Eles dizem que a lei diz que tem 2 lugares no ônibus de menor, mas aí eles querem garantir só em um ônibus e querer que ser ônibus em qualquer horário. Pessoas tem limite de vaga por ônibus. Tem limite vaga por ônibus.

Octávio

E tem conhecimento se, se os usuários ou sim, mas tem conhecimento, se os usuários ou vocês enquanto associação?

Márcio Aguiar

Existe um movimento passe livre.

Octávio

Tem acionado os inspetores da NTT. Quando tem ocorrido esse tipo de situações?

Márcio Aguiar

É o usuário geralmente aciona porque, como é uma demanda que acontece ali na hora, né? É até para agilizar. O contato pessoal denuncia de forma direta, né?

Octávio

E teve conhecimento de qual tem sido o resultado, essas denúncias?

Márcio Aguiar

são, eles recorrem, resistem, dizem que não, e aí mexeram um pouquinho aí na legislação. Mas parece que, na prática, continua a mesma. A mesma coisa, né? Na prática, não, não mudou nada, mexeram, mas aí não deram ciência.

Octávio

Você já que essas denúncias em si, essas ações. Junto a fiscalização da NTT por parte dos usuários não estão tendo efetividade prática na hora de garantir o direito.

Márcio Aguiar

Não tem efetividade prática na hora de garantir o direito. Não tem efetividade, prática é. Até 2022. Não sei como é que está agora, né? Essas, essas reações. Mas o próprio Ministério dos transportes não. Não tomava nenhuma atitude, né? E aí a gente tem essa, tem uma pauta agora para novembro sobre transporte público. Né? No conselho nacional de com deficiência. Vamos ver o que que a coisa. Que é uma pauta permanente, né, então. Deve ter algum. O importante é garantir o direito, não é?

Octávio

Excelente, concordo plenamente. Tem alguma outra questão que você gostaria de relatar referente a temática do transporte de referente? AA sua trajetória que as duas organizações nas quais você faz parte, tanto no âmbito do local quanto no âmbito nacional, nem desenvolvendo, tem alguma consideração que você gostaria de fazer, enfim, relativa a essa pesquisa?

Márcio Aguiar

Olha só, Octávio, eu. Eu sempre acho que o grande problema. É treinamento, além de tudo que a gente falou aqui. É como acontece essa relação. É de consumo, né? De ação, da , do uso da do, do uso. Usufruir da política pública. Né? É as pessoas que atendem a pessoa com deficiência visual elas nem sempre estão preparadas para. Para dar garantias, porque você, o fato de você colocar uma pessoa cega no ônus, se garantir o direito da Acessibilidade e tal, você tem que dar Acessibilidade com segurança, não é? Então, o que acontece é que muitas vezes, a pessoa com deficiência visual ela viaja de forma muito vulnerável, né? É, é o motorista que não presta atenção no ponto que o deficiente visual vai descer e às vezes passa do ponto. Às vezes. A pessoa no ponto seguinte, no ponto errado. Se a pessoa minimamente não tiver uma destreza. De reabilitação, de orientação de mobilidade passa. Ela passa a correr um risco iminente de um acidente. De sofrer uma violência, de sofrer quer dizer, então assim, o quando a gente fala de transporte? público, a gente tem que falar em transporte público digno, eficiente, que atenda aquele usuário. Não é porque aquele usuário não paga. Que ela não merece o mesmo atendimento de quem pague. Não é? Então ainda precisa ser respeitada no seu direito de ir e vir. Ela precisa ser respeitada no seu atendimento como usuário, né? Então, assim, o motorista, ele precisa ser informado e ser treinado para ele saber que se ele deixa uma pessoa cega. Num ponto errado? Do ele vai criar sérios danos para aquela pessoa. Danos Morais graves e colocar aquela pessoa em risco, porque ela não vai conhecer o território onde ela está pisando, onde ela

vai interagir, onde ela está e ela pode realmente por um erro. Uma incapacidade temporária ali para aquele exercício ali, para aquele, para aquela relação com aquele ambiente de forma vulnerável a ir para o meio de uma pista ser atropelada, ela cai num buraco. Ela não é? Sofreu algum acidente, então esse tipo de situação também faz parte do transporte. Quantos colegas já caíram em linha de trem? Né? Quantos colegas é? É, já sofreram um acidente caindo do descendo do ônibus ou a subir do ônibus caindo? Um enfim, é ou cai dentro do ônibus que o ônibus arrancou antes da pessoa cega cair. Né? Então existe assim, quando você fala em Acessibilidade, você está falando do binômio né? Segurança e autonomia. Né? Então não adianta você assegurar autonomia, dar o cartãozinho cara vai, sobe e entra. Não sei que se na hora que que a pessoa vai sentar você arranca com o ônibus e a segurança? É se torna violada. Né? Então assim é quando eu, quando você está falando de transportes, gratuidade no transporte, tem essa relação, não é porque você não está pagando. Que você? Deve-se, né? É desprezado porque você não está gerando um lucro para aquela empresa, porque você é um custo. Você é um peso, você não é, né?

Octávio

Até porque o Estado está pagando.

Márcio Aguiar

Até porque o estado está ressarcido. Exatamente, não é alguém se a pessoa não paga direto, o estado paga de outra forma.

Octávio

Aí voltamos a gravar. Muito bem. Voltamos a gravar, calma aí, vou botar aqui, calma aí. A última pergunta, cara, vamos marola, vai?

Octávio

Então é a última pergunta é a seguinte, enquanto militante, né, do segmento, né? Das pessoas cegas, as pessoas seguem militante histórico, né? Da nossa causa, né? Se você tivesse que formular um programa, né? É, enquanto as reivindicações principais no nosso movimento No que tange o transporte tanto na esfera local ou estadual, quanto nacional. Quais seriam as principais pautas que você colocaria como prioritárias para um representante do governo, por exemplo?

Márcio Aguiar

Primeiro, é. Da Acessibilidade? Né? Em todos os aspectos, desde o acesso ao cadeirante, né? No ônibus de, no piso baixo, no metrô com a com rampas, com elevadores, plataformas, trem com as mesmas coisas, né? Seguindo os critérios de Acessibilidade, tanto a questão física quanto a questão da comunicação, da informação, né? É. Para as várias deficiências, não é formações sonoras que, deficiente visual, enfim, há todos os requisitos de Acessibilidade que. Norma tem. Segundo, a questão da prestação de serviços, não é? É de concessão dos cartões. A simplificação entre as várias, é interlocução entre as várias políticas públicas para que a pessoa consiga desde o laudo, né da documentação de forma ágil e pouco trabalhosa. Até, né? Questão desburocratizar até você, o exercício do direito, né? Das várias questões de transporte, né? É, e o outro Pilar. Seria o treinamento, né, de quem dá o atendimento à pessoa com deficiência, né? Os profissionais que atendem a pessoa com deficiência precisam conhecer como lidar e como atender. É desde a pessoa da roleta, até a pessoa que vai acompanhar ou que vai auxiliar e tal. Até o condutor, o motorista, enfim. Todo o sistema. Tem que conhecer como atender esse

público específico, desde o cadastramento até a saída da catraca, lá na. depois do no final do atendimento. Então é, esses são os acho que acredito. São os 3 pilares, né? É. Para que, que que se atenda é, e aí isso vale para os transportes locais e também para os transportes interestaduais de ônibus de avião, né? Porque você tem que ter desde o site acessível para você comprar a passagem até a pessoa que vai te levar lá, no transporte que você vai sair do aeroporto. Né? Então a rede, ela tem que estar preparada. É no todo, para esse tipo de serviço?

Octávio

É isso, excelente relíquia.

Márcio Aguiar

Tá bom?

Octávio

Calma aí agora parar é aqui, calma aí. Deixa eu, se eu vacilar aqui, irmão.

Entrevista - Dayane Silva

Octávio

Então, estamos gravando essa entrevista Para a pesquisa da dissertação de mestrado do programa é direito constitucional, da Universidade Federal Fluminense. Estou aqui com Daiane, é seu nome completo.

Dayane

Dayane Silva.

Octávio

Dayane Silva dos Santos, né? E é estudante do curso de educação, né, da licenciatura de educação, aqui na UFF. queria só te fazer uma pergunta, como que você se identifica racialmente?

Dayane

Eu sou na minha certidão, tá que eu sou parda, né?

Octávio

Então você se entende como parda?

Dayane

Eu me entendo como. O que eu sou pode ser negra?!

Octávio

Ah maravilha.

Dayane

Eu sou negra, negra, somos negros.

Octávio

Perfeito é bom, Daiane, eu queria te entrevistar, né? Por causa. Da matéria, né, que foi veiculada pela rede Globo em 2019. Aonde você e o seu companheiro na época, 2 pessoas cegas estudantes daqui da UFF. Foram barrados no 47, quando vocês estavam se deslocando do Rio para cá para Niterói, né? Eu queria que você me falasse O máximo que você pudesse sobre esse episódio em si, quais foram os desdobramentos que houveram, se foi, o único é, como é que foi isso?

Dayane

Então nós ingressamos na faculdade em 2019.

Dayane

Tanto eu como o Ian, nem na graduação

Dayane

Ele história e eu, pedagogia. E daí? Como a gente não conhecia a região de Niterói, era tudo muito novo e tal. Entendendo isso, a gente achou que poderia circular normalmente. Com o

nosso intermunicipal, né, que é o? Nosso cartão do vale social que nos dá direito a circular pelos ônibus que fazem ligação de um município a outro e em alguns municípios. Dentro deles a gente pode utilizar esse mesmo cartão para se locomover nos transportes públicos, sendo que aqui em Niterói não foi exatamente assim que aconteceu e que acontece, né? Nós não podemos utilizar o nosso cartão. nos ônibus da linha 47 Porque eles dizem que o nosso cartão não é daqui e que, se for, se a gente tiver que andar, a gente tem que né? Fazer uma solicitação para ter o cartão aqui de Niterói, sendo que a gente estuda aqui e facilitaria na mobilidade, né? Evitaria de um grande transtorno. De se locomover a pé e tudo. Mas assim, já fomos tratados, até com rispidez, por parte de alguns motoristas uma vez a gente estava em um grupo de 4 pessoas com deficiência e a gente parou o ônibus. A gente falou, daqui não vai sair até a gente não entrar, né? A gente ficou ali e tal. Aí o motorista não quis deixar de nenhuma forma e tal, sendo que é um direito nosso, é um direito que nos assiste, está circulando. em qualquer transporte público, independentemente de ter o cartão do município ou não, até porque, o que se alega para gente adquirir um cartão, um vale social. Pra passagem é que a gente esteja. Residindo no local, como a gente não reside aqui, fica difícil obter esse cartão.

Octávio

Perfeito. E, especificamente, é aquele fato que eu que eu que originou a matéria, né? É como aconteceu, é como foi o que que correu, porque que esse fato virou a público, veio a público. Como foi esse dia? Especificamente.

Dayane

Então, é a partir dessas experiências, né? Com esse, com esse ônibus, a gente procurou a comissão de Acessibilidade da UFF, né? A gente procurou na verdade a Lucília que na época era. a diretora, ou coordenadora não me acordo bem a Lucília Machado e a gente perguntou a ela o que que a gente poderia fazer acerca, né, desse assunto? E ela pensou em, a gente pensou em conjunto, fazer uma mobilização, né? No centro de referência, né, de assistência social aqui de Niterói e tudo. E até então uma das formas que ela viu, né? De ter uma maior visibilidade foi gerando essa matéria, né? Para a gente poder. E, claro, colher relato de outras pessoas com deficiência que tivessem passado pela mesma situação, não é? Sendo que até então a gente não teve assim. Tivemos reclamações, sim, de outras pessoas com deficiência. Mas aí a matéria foi feita só com nós 2, comigo e com Ian. Mas foi tudo assim. Uma mobilização da próprio sensibiliza, o próprio núcleo sensibiliza UFF E aí foi com a Lucília, que gerou esse interesse na época. Para fazer essa matéria? Para divulgar, né?

Octávio

E aí, vocês foram procurados pela reportagem? Foram tentar embarcar num ônibus? Como feita a entrevista?

Dayane

Então, ela tinha um, ela fez um contato com o vereador na época, né, cujo? O nome? Não vou me recordar bem, se não me engano, era o Renatinho, né?

Octávio

Ah sim, Renatinho.

Dayane

Ela, ela tinha feito um contato com ele e aí através dele que surgiu essa oportunidade de fazer essa reportagem, né, dessa acerca dessa linha, até porque, como já dito, já tinha, tinham, né, algumas reclamações acerca das mesmos constrangimentos. Se tratando de embarcar no ônibus.

Octávio

Hum. Hum. E aí, vocês foram procuradas por quem?

Dayane

Aí a Lucília nos procurou e perguntou se a gente poderia fazer essa entrevista, essa reportagem, melhor dizendo essa matéria, né, filmando a gente. É por conta de ônibus e tentar dialogar com os motoristas e tal.

Octávio

Como foi feita a matéria? Vocês, vocês foram até o ponto de ônibus?

Dayane

Aí foi ela que perguntou se a gente aceitaria. Mas olha, vou lá. Eu não lembro assim, muita coisa não. Mas eu lembro que a gente foi até o ponto de ônibus. A gente tentou dialogar com o motorista e nada foi feito, Então.

Octávio

Aí estava só vocês ou tinha mais gente?

Dayane

Estava eu e o Ian O rapaz que estava filmando. Acredito que a Lucy já também estava junto. É porque tem um tempinho eu não, não lembro muito bem da reportagem, completa. Sim, é mais assim. Foi mais ou menos isso aí. O ônibus foi filmado, né? Tudo para fazer essa divulgação do que estava acontecendo.

Octávio

E depois da matéria, qual foi a repercussão que você avalia que a matéria teve? Vocês receberam contatos de alguém? Vocês receberam?

Dayane

Não recebemos contato, não tivemos um retorno positivo. O que a gente ainda tem que a gente não pode embarcar por esses dias, eu já tentei é, tive que pagar passagem nesse ônibus porque eu estava muito atrasada. E não tem como esperar o ônibus universitário, que é de uma em 1 hora, não é? Sendo que esse ônibus é um dos únicos, pelo menos que vem do terminal, que deixa aqui em frente ao Gragoatá. Não é. E aí eu tive que pagar a passagem mesmo para poder embarcar no ônibus. Não teve diálogo nem com o fiscal, nem com o motorista. Então, na verdade. 4 anos a gente não teve nenhum retorno, né? Desde a pandemia, isso foi em 2019

Octávio

Sim. Estarrecido. Não houve contato nem por parte de ninguém da prefeitura, nem do próprio mandato do vereador, não nem de ninguém da universidade sem ser Lucília?

Dayane

Nada, não, não.

Octávio

É e no que tange ao transporte intermunicipal, né? Como, como tem sido o deslocamento de vocês do Rio para cá, né? De você, na verdade, perdão, né? Do Rio para cá, é, tem tido algum tipo de dificuldade com os ônibus?

Dayane

Não, não, não, os ônibus que fazem essa ligação. Em geral, eu pego.

Dayane

Ligada o 760D, Da empresa 1001, que faz o trajeto Galeão. Charitas. Eu não tenho nenhum problema com ele, não é super bem tranquilinho. Uma boa, não tem. Não tive nenhum transtorno do tipo que acho que nenhum ônibus assim, de modo geral, que não seja esse. Eu tive algum problema, até porque também já. Enfrentei situações, por exemplo. No ônibus da ultra Rio, né, que é? Que agora, se eu não me engano, é da Blanco Que é o? 400, que faz a linha Barra/Belford Roxo. Não aceitava o nosso cartão, mas ainda assim ele permitia que a gente Pudesse embarcar no ônibus. Então, mesmo esses ônibus fora o 47, que não aceita o nosso cartão, a gente nunca teve esse problema. Só tem para além desse, tem um outro assim, que agora para quem mora na região de São Gonçalo para estar enfrentando um grande problema. Que é o? O Alcântara, né, que vem para o Rio, Alcântara/Botafogo. Aham agora. Não vou lembrar bem da numeração, mas é o Fagundes, o Fagundes, esses que são formados aqui de executivo, eles não estão aceitando mais, né? Os vales sociais, então as pessoas que moram para São Gonçalo, não é? Ficam reféns de um ônibus de duas portas

Dayane

para poder fazer o deslocamento e tal, esse ônibus é. É, é muito que eu de que eu tenho conhecimento que está acontecendo isso, né? Mas não tenho ouvido também nada de que as pessoas que morem nessa região tenham se mobilizado. Até porque é tem um grande número de pessoas com deficiência. Né? Visual que moram em São Gonçalo. Acho que se fizesse uma mobilização. Para reivindicar isso pela própria empresa também seria bacana.

Octávio

Você soube dessa situação através de quais pessoas você poderia de repente me fornecer, OK?

Dayane

Eu soube, eu soube que por um acaso eu fui visitar um. Os parentes da minha filha que moram em São Gonçalo. E aí eu fui pegar esse ônibus e aí o motorista me informou, não é que esse ônibus não estava mais aceitando o cartão, o intermunicipal, esse ônibus não. Só que. Eu teria que esperar o outro da mesma linha, porém que passa de hora em hora ou de 2 em 2 horas para poder. Tipo que passe o que aceitasse o cartão. Mas o executivo não aceita mais

Octávio

E nessa situação concreta, qual foi a maneira que você teve para resolver o problema? Nesse momento?

Dayane

Sabe, infelizmente eu tive, né? Que esperar outro? Eu, né? Não tinha como embarcar pela porta de trás, até porque o executivo, ele só tem uma porta. Então não tive escolha e até então não

sabia o que estava acontecendo. Se de fato estava valendo essa nova norma da empresa e aí depois eu fui ouvir relatos e tudo é mintos. Tiveram, sim, algumas reclamações por parte dos próprios parentes, né, que você tem que eu fui visitar Lá em São Gonçalo, alguns deles ligaram pra rádio assim pra reivindicarem. Ah, mas nada ainda foi solucionado, mas foi um número muito pouco o número de 2 a 3 pessoas que ligaram para a rádio Tupi no programa do Antônio Carlos Pelo que eu me recorde para poder reivindicar falar isso não é expor o que estava acontecendo, mas até então não teve retorno não.

Octávio

Qual é o cartão que você possui atualmente? Quais são os cartões que você possui atualmente? De transporte.

Dayane

Então eu tenho o Rio card. E tenho o intermunicipal. O do metrô eu ainda vou retirar mas eu só tenho esses dois

Octávio

O Rio card, ele te dá acesso ao transporte do Rio, não é?

Dayane

Do Rio de pelo município do Rio, sim.

Octávio

E ele precisa renovar da cada quanto tempo?

Dayane

É a renovação dele era de 2 em 2 anos Agora, se eu não me engano, aumentou o prazo para renovação. Só está tendo uma questão de muito bloqueio por conta das biometrias faciais. Está tendo um grande bloqueio do Rio cards, é porque muitos deles são com acompanhantes e aí o acompanhante acaba passando primeiro que o beneficiário do cartão E aí acaba fazendo o bloqueio, aí acaba renovando. Mas o prazo, assim, definitivo, eu não sei dizer.

Octávio

E como tem sido a sua experiência com essas diligência da renovação?

Dayane

Então o meu foi um desses casos, meu. Bloqueou, né, por conta eu estava com um acompanhante e aí nessas de um motorista pediu pra gente entrar por trás achando que vai facilitar, né? Aí pediu pra passar o cartão na roleta e nisso já estava. Na parte traseira do ônibus, acabou bloqueando. E aí eu estou há 1 mês nessa pendência e pediram para eu retornar dia 29 para agendar, para poder tirar uma segunda via. Porque falaram que excedeu o limite de bloqueio Da outra vez tinha acontecido a mesma coisa, então eles entendem que isso a culpa é nossa, né? É aí acaba que vou ter que tirar outro cartão.

Octávio

Impressionante e dizer que você está sem cartão há 1 mês.

Dayane

Sim, isso é um cartão. Há 1 mês eu pedi uma declaração. Ao menos para que eu pudesse embarcar no ônibus, né? E estar respaldada, sendo que a moça disse que só poderia me dar uma declaração de atendimento, que ela não poderia fazer uma declaração para que eu pudesse embarcar no ônibus.

Octávio

E quais são os problemas concretos que essa ausência desse bloqueio do cartão está representando na sua vida, no seu cotidiano?

Dayane

Há bastante. Tá me evitando, tá. Tá me impedindo de me locomover com Independência, né? Até porque é chato, é desconfortante. A gente tentar explicar, né, ao motorista, o que está acontecendo? E aí é a nossa palavra, né? Contra o que eles pensam? Contra o. Enfim, não, muitos não acreditam e tal, mas por conta disso, eu estou até evitando utilizar o transporte público até resolver essa situação, justamente para não passar por esse tipo de constrangimento.

Octávio

Mas eles estão apresentando. É negativas a abrir a porta, a porta traseira ou o seu problema está sendo em decorrência do da como que está ficando a questão do acompanhante, o seu cartão era com acompanhante?

Dayane

Sim, era com acompanhante. É claro que se eu for, se eu precisar, né embarcar, eu não vou conseguir embarcar com o meu acompanhante gratuitamente. Né? O que eu vou conseguir é somente que eu embarque e acompanhe o que o acompanhante pague a passagem dele.

Octávio

Entendi. E tem tido tentativa de negar, inclusive a sua, o seu embarque ou não?

Dayane

Não tentei, não tentei até. Então, justamente, mas. Pelas redondezas e assim, por onde eu moro, não tive esse problema não, nunca tive mesmo. Não é bem tranquilo, até porque quando você já fica conhecido por pegar aquele ônibus naquele mesmo horário e tal, é muito tranquilo. O problema é quando você vai pegar em uma, fazer uma rota, que você não tem afinidade, você não tem conhecimento. Né com. Os funcionários da empresa, como o motorista, tudo, aí não é. Muitos acabam embarreirando.

Octávio

Certo, e o cartão intermunicipal que você possui é o vale social ou é outro?

Dayane

É o vale social.

Octávio

Ah, e aí ele dá.

Dayane

De direito também acompanhante.

Octávio
Em quais transportes?

Dayane
Nos ônibus Somente nos ônibus, né? Porque tenho que o metrô, o trem, São cartões diferenciados, são cartões específicos. São vales específicos da própria das próprias empresas.

Octávio
O metrô é um cartão e o trem é outro?

Dayane
Isso

Octávio
Não é, é uma realidade.

Dayane
Deveria ser um cartão só para todas as utilidades, né? É o que deveria ser feito. A gente tem um, porque são tantos que a gente perde. A conta se confunde. E não é prático, né? Sem contar esses problemas

Octávio
E você tem que tirar do seu cartão do metrô e do trem?

Dayane
Não, eu vou tirar ainda. O do metrô É porque eu nunca vi e confesso que nunca vi necessidade de tirar o do metrô, até porque. Os funcionários do metrô, mesmo sem o cartão, eles permitem que a gente embarque, né? É uma norma do metrô, então eles têm essa questão. É claro que se eu estiver com acompanhante movidente, né? Ele não vai embarcar comigo como meu acompanhante, mas eu tenho esse direito, né? Corresponde a essa gratuidade, essa gratuidade, no metrô. Ainda assim tem um ou outro que pergunta pelo cartão, né? Então. Para não ficar dependendo somente dessa boa vontade, ou dessa "norma" que eles tem lá

Dayane
De permitir que a gente embarque mesmo sem um cartão do próprio metrô, eu prefiro. Prefiro tirar para não ter nenhum problema futuramente.

Octávio
E o seu cartão Vale social é ele não funciona nos ônibus de Niterói?

Dayane
Não No caso, esse que seria o intermunicipal que poderia funcionar dentro do município, especialmente no município de Niterói, não funciona. Porque eles alegam que é um cartão que não circula dentro do próprio município e que a gente e que nós teríamos que ter o cartão daqui. Só que ele esbarra em uma outra questão, porque só pode ter o cartão do local que reside no local, não é? E aí fica essa questão.

Octávio

Claro. E aí tem. Tem uma complexidade ainda maior aqui é que aqui em Niterói, o meu cartão, por exemplo, que funciona aqui em Niterói, é o mesmo do Vale social. Então você pedi que. É uma coisa inexplicável, né? Porque é o mesmo cartão, só que a configuração dele é feita para não funcionar.

Dayane

Dentro do mesmo, sim, sim, bastante chorando.

Octávio

O cartão é o mesmo, né? A concessão do é a mesma. Eu mesmo, só que em função de não residir em Niterói, vem com uma configuração que impede. Que ele passe nos ônibus é? Municipal, certo? É, e em relação AA. Você tinha me citado um ônibus 400, não é que tinha tido uma experiência no ônibus de Belford Roxo? Para.

Dayane

Barra da Tijuca

Octávio

Nesse ônibus o vare social não passaria?

Dayane

Então, no caso, na época, como trocou a empresa, agora eu não sei dizer porque muito tempo que eu não uso essa linha, mas quando era da ultra Rio, o Validador não era configurado para aceitar o Vale social Até porque era considerado um carro expresso, então, como tinha o parador da empresa Tinguá concorrente a esse, é, não aceitava, mas ainda assim. Né? Os motoristas, né? Os fiscais deixavam a gente embarcar pela parte traseira

Octávio

Ah, era um ônibus de duas portas

Dayane

Sim, sim.

Octávio

E conforme a sua vivência, é como aqui eram as frequências desse ônibus tarifado e desse ônibus parador? Digamos assim, e desse ônibus expresso, era um eram semelhantes ou tinha um que demorava mais que o outro?

Dayane

Ah, claro que tem, né? O parador é demora bastante, né? O? É a diferença absurda em pensar nessas categorias. Tanto do dos executivos. É claro que, sem sombra de dúvidas, eles vão ter maior circulação até para atingir o público alvo. Deles e tal, pela questão da agilidade, da rapidez e tudo

Dayane

Né, os vales sociais normalmente são aceitos naqueles que são paradores, que demoram de uma em uma hora e por aí vai.

Octávio

E hoje em dia, como que está sendo atualmente, né? Em 2023, é o seu deslocamento da faculdade do para sua residência?

Octávio

Você reside em que lugar no Rio? e como é que como é que faz para se deslocar até aqui até o campus da UFF, Gragoatá?

Dayane

Então eu moro em Jacarepaguá, zona Oeste do Rio de Janeiro. Um bairro chamado Gardênia azul. É, e aí nesse? Semestre, eu não estou utilizando muito transporte público por uma também. Por uma opção não é assim de facilitar mesmo o caminho, porque eu estava perdendo um tempo significativo no meu percurso até aqui. A faculdade e de volta também.

Dayane

É claro que as vezes eu acabo vindo de transporte público, isso não é uma, não virou uma regra andar de transporte privado

Dayane

Mas assim, eu estou optando utilizar o que é mais cômodo e mais produtivo em relação a questões acadêmicas Mesmo, né? Para evitar certos desgastes, até porque enfrentar o trânsito do Rio de Janeiro, não é fácil. Se locomover de um ônibus para o outro e de um ponto a outro, a gente perde muito tempo. Né? Agora, por exemplo, eu acho que vou ter. Ir embora de ônibus não é, eu faço parte de um grupo de caronas. da própria UFF, né? De universitários que vem e vão de carro para. Para Jacarepaguá, barra da Tijuca, Recreio. E aí você paga uma tarifa tanto de ida quanto de volta, não é? E você consegue ter mais praticidade para poder se locomover para outro. E para voltar para casa, aí você já economiza um tempinho, não é? Mas quando isso não é possível, eu utilizo o transporte público.

Octávio

E como que é essa tarifa? É. As pessoas oferecem a Carona no grupo e colocam uma tarifa ou meio que tenham uma tarifa fixa

Dayane

Tenho uma tarifa fixa, né? É para todos. E eles disponibilizam as 4 vagas do carro, né? Cada qual paga esse valor da sua tarifa. E assim, e aí tu montam os grupos de acordo o destino

Octávio

Com tarefa fixa, uma tarifa fixa em função ao que é o destino ou como é?

Dayane

É ao destino mesmo. É. São grupos montados de acordo com a região, por exemplo, Jacarepaguá, aí se tem, tem essa subdivisão, né? Barra, Recreio é Taquara, freguesia, então mais o valor da corrida é o mesmo Está em torno de 10 reais Acho que 13 BRL, se eu não me engano, 13 BRL por pessoa.

Octávio

E se tivesse que comparar com o que você gastaria no transporte público? São preços aqui, enfim, tem uma questão que que você tem minha gratuidade inicial.

Dayane

Nossa, é exatamente, então pra mim, assim, pra mim é um orçamento que eu não precisaria fazer, né? Até porque eu nunca tive essa experiência de pagar a passagem por conta da gratuidade. Mas a gente se torna melhor opção, não é? Mas assim, para mim é uma diferença e tanto no meu orçamento. Agora, para quem paga passagem de ônibus, eu escuto dizer que compensa bastante.

Octávio

Entendi Quais são suas expectativas assim em relação a esse cenário das gratuidades?

Octávio

Que que imagina que deveria ser feito, acredita que tem alguma perspectiva de haver uma melhora? Enfim, como você imagina esse cenário? No que tange a efetividade da das do direito ao transporte por parte dos usuários pessoas com deficiência e especificamente das pessoas cegas, como você vislumbra esse cenário?

Dayane

Então é. Eu entendo que. A gente tem direitos a ser. A serem exigidos e cumpridos, né, pela sociedade, bem como nós temos também os nossos. Deveres, né? E funções. Mas creio que. Seria tudo muito melhor se a gente pudesse ter esse lugar do nosso direitos respeitados, sem esse olhar de favor, é essa. Sem essa perspectiva de ele está ajudando, nos ajudando, sabe, sem essa questão. Pejorativa sem esse olhar assim. De estigma de. Né assim, Ah. É porque eu já ouvi muito isso, a gente ainda está dando carona assim. É, sei lá, é muito.

Octávio

Quando você tem ouvido isso? em que a situação?

Dayane

Muito desconfortante. Sabe, você ouve isso na rua mesmo você tem que pedir ao motorista o fato de você estar pedindo para poder embarcar em ônibus, não é? E tendo que se justificar a conta do cartão, sendo que é notório que você é uma pessoa com deficiência, isso, já demonstra essa situação.

Dayane

De você está se submetendo a algo que parece que não é o direito seu, e sim um favor que está sendo feito para você. O ideal é que isso não aconteça, que a gente. Que se tenha nossa sociedade. Essa concepção, esse olhar de respeito, de compreensão, e não esse estereótipo de achar que a gente está sempre nesse lugar de submissão.

Octávio

Você sabia que a gratuidade nos transportes públicos de Nos transportes e o transporte público de passageiros por parte de pessoas com deficiência é um direito consagrado na Constituição estatal do Rio de Janeiro. E na sua percepção, é? É esse conhecimento desse direito, como o direito constitucional é. Ela existe dentro do segmento dos usuários, dentro das pessoas cegas e das pessoas com deficiência de maneira geral.

Dayane

Se no caso tem essa conscientização?

Octávio

As pessoas conhecem as pessoas. Conhece que é gratuidade nos transportes públicos por parte de pessoas com eficiência no Rio de Janeiro. É um direito previsto na Constituição estadual.

Dayane

Sim, é crível que sim. Uma parcela, né? Acredito. Acredito que uma parcela que. Assim, tem esse acesso à informação em que busca conhecer. Os seus direitos, acredito que saiba assim, até pelo próprio, podemos dizer, até que pelo próprio senso comum, também indiretamente, ainda que. Possam não identificar o respaldo na lei. As pessoas entendem que isso é um direito, né? É sem saber. É definir. É, né? Qual é a lei? Aonde está legitimado isso? Mas acredito que sim, acredito que tem essa, se tem essa noção, essa, essa consciência. Só que. Muitas das vezes, a falta de informação faz com que. Muitos anula isso, seus direitos por não conseguir. Argumentar sobre não é com quem é de direito.

Octávio

Excelente, muito obrigado.

Entrevista - Defensora Pública Gislaine Kepe.

Octávio

Bom, boa tarde, muito obrigado pela sua disponibilidade para contribuir com essa pesquisa, estamos gravando para a pesquisa desenvolvida para o programa de Direito Constitucional do Mestrado da Universidade Federal Fluminense, né? Estamos conversando com a defensora Gislaine. Que é coordenadora do núcleo de saúde mental da Defensoria pública, não é isso?

Dra. Gislaine

Então eu sou defensora pública, titular do primeiro órgão do núcleo de defesa dos direitos humanos da Defensoria pública e dentro desse órgão, uma das pastas, um dos temas trabalhados é saúde mental. Hum, eu não sou coordenadora do núcleo. Quem é coordenador do núcleo é doutor André Castro.

Octávio

Ah, agora entendi, então não há um núcleo específico de saúde mental, é uma das. É uma das atribuições do NUPED, então? entendi.

Dra. Gislaine

Isso, exatamente.

Octávio

Entendi. Bom, é basicamente é o motivo da entrevista, era lhe perguntar se dentro dos assistidos que são atendidos aqui pelo núcleo Tem tido alguns entraves com relação à utilização do transporte público? Tanto nas esferas intermunicipal quanto na esfera municipal, aqui no Rio de Janeiro.

Dra. Gislaine

A demanda que eu venho recebendo há anos, em relação à gratuidade do transporte de pessoas com transtorno mental, porque elas têm o RioCard, que é a gratuidade para o município do Rio de Janeiro dentro do município. Como o vale social, que é para o estado do Rio de Janeiro, a gratuidade é só para ir e voltar do tratamento médico Equiparando as pessoas com transtorno mental as pessoas com doenças é ... Como que fala doenças ... não é graves. Não lembro, agora me fugiu

Octávio

Crônicas?

Dra. Gislaine

Isso, crônicas. E o que a gente há anos vem fazendo é o seguinte, tentar equiparar as pessoas com transtorno mental, as pessoas com deficiência com outras deficiências. Então, um exemplo que nós temos aqui no núcleo, o núcleo, enquanto coordenação de defesa dos direitos humanos, que aglutina não só o NUPED , que é o núcleo, como também. Os outros núcleos, que é o neaf pessoa com deficiência, o nuped pessoa neap é do idoso, que a pessoa com deficiência nos Diverses que são as questões raciais No Cora, no Cora que são questões raciais e no diversas questões sexuais. Esses núcleos todos, o que a gente vem trabalhando é equiparar as pessoas com transtorno mental, as pessoas com deficiência assim, e o exemplo é o doutor Valmiry do

no pé no Neap. Pessoal, é ele é o coordenador. Se eu não me engano da pessoa idosa, o núcleo da pessoa idosa, ele é uma pessoa, é com deficiência visual que recebe. Se ele quiser, ele tem direito à gratuidade do Rio card. É independente da sua falta de hipossuficiência. Ele não é hipossuficiente, econômico. E independente do transcurso que ele vai fazer, então ele vai ter a gratuidade para ir a qualquer lugar. Então, veja só. As pessoas com transtorno mental, elas só têm gratuidade para ir e voltar para o caps e mesmo assim, se precisar de 2 ônibus para ir ou para voltar, só tem direito a uma passagem ter. Mais tem que mostrar que é hipossuficiente.

Octávio

Então aí a senhora tocou num ponto, é muito interesse. Site, porque, de fato, OA gratuidade não é de transporte, não é para pessoas com deficiência, é estar consagrada na Constituição estadual. Porém, eu entendo que a lei do vale social, conforme eu tinha levantado, ela estabelece para os usuários do vale social o critério da hipossuficiência para todos os usuários do baile social. Então as pessoas com deficiência. Por causa da lei do vale social, que no, enfim, uma desses aspectos que eu estou levantando na pesquisa é como essa regulamentação da lei do valor social é inconstitucional com relação à Constituição do estado, né? É a lei do valor social. Ela. Ela prevê, sim que a hipossuficiência, a hipossuficiência, seja um critério também para pessoas com deficientes. Então, enfim, é, não sei, talvez eu esteja equivocada, né? Em relação a isso?

Dra. Gislaine

Olha, é a gente bom. A gente tem que trabalhar. Eu penso assim, que a gente tem que trabalhar fundamentando com a realidade. É um direito, é um direito que está na lei orgânica, na Constituição do estado, lei orgânica do município. OK, é um direito. Um direito à gratuidade. Não sei, é um. É um direito, sendo um direito. Quem vai pagar por esse direito? Porque hoje o que se fala é o seguinte, a gente quem paga são os outros usuários. E não é certo isso, porque não são os outros usuários que têm que arcar com o direito dos seus munícipes. Ou vamos dizer assim, com munícipes? Quem tem que arcar é o governo estadual ou municipal. E Cadê esse orçamento, esse rubrica orçamentário?

Octávio

Em tese, há um repasse de verbas é do estado para os municípios, né? Em função à utilização dos das passagens do base social, aham. É aí. A senhora poderia?

Dra. Gislaine

Em relação a isso, eu não sei falar não, eu não trabalho com isso porque a minha questão aqui enquanto defensora é que atua na saúde mental, é equiparação. De onde vem, é a verba que vai suprir a isenção? Hum.

Octávio

Ah, entendi.

Dra. Gislaine

Isso não. Claro. Exatamente, quero saber o que não pode é repassar para os outros usuários e tem que dar a gratuidade. A questão que se põe é o seguinte. As pessoas com transtorno mental, elas não se dizem pessoas com deficiência mental. Então, aqui a Defensoria pública já toma uma posição dizendo não, vocês são pessoas com deficiência, infelizmente para a lei hoje eu. Tenho que é levantar a Bandeira da deficiência para conseguir uma equiparação que hoje não tem. E trabalhar a questão da lei do o decreto. Na verdade, o decreto do Rio card e do vale social

trabalhar para é que a deficiência que esteja que está lá não seja só a deficiência física ou a deficiência sensorial. É a deficiência mental também tirar a deficiência mental de outro artigo junto com a doença crônica é isso. E de onde vem esse dinheiro? Para realizar o direito, isso não me importa.

Octávio

E aí uma pergunta, não é? Se tiver uma pessoa com autismo, por exemplo, ela que é intelectual, aí é diferente. É, eles conseguem.

Dra. Gislaine

Exatamente quem, quem não consegue é pessoa com transtorno mental, ou seja, o esquizofrenia, esquizofrênico. O bipolar é a pessoa com depressão grave e persistente. A depressão é um bom exemplo porque aí diz assim.

Octávio

Cara, são coisas.

Dra. Gislaine

Ah, quem? Hoje em dia não tem um pouco de depressão, mas a gente aqui não está falando numa depressão que inviabiliza a vida social. A gente está falando de uma depressão grave e a gente vai mais fundo, é quem vai é analisar e avaliar o grau de. Transtorno grau de deficiência, para usar a terminologia legal. E nós não temos o instrumento próprio para isso, e essa questão está sendo levantada pelo. Eu não sei se ele se reelegeu, né? O deputado Romário. Lá no Congresso, dizendo. Por dizendo se na questão do INSS. Os benefícios para pessoas com deficiência porque o INSS não tem instrumental para avaliar as deficiências. De acordo com a funcionalidade. E se nós não temos isso a nível nacional, a nível municipal e estadual, a gente não consegue avançar nessa proposta de equiparação.

Octávio

Para isenção, claro. E aí, na sua avaliação? Avaliação, não é? Essas pessoas com transtorno mental, elas com um é não é transtorno mental, não é com. Como seria a nomenclatura correta? Não.

Dra. Gislaine

É, então, pessoas com transtorno mental.

Octávio

Hum, é elas perfeitamente poderiam se enquadrar dentro da definição de pessoas com deficiência e da convenção Internacional das pessoas com deficiência, né? Ou da ou da LVID?

Dra. Gislaine

exatamente, é isso A questão, mas a questão é que elas não se enquadram porque elas se entendem corretamente, que elas não são pessoas com deficiência. Aliás, essa terminologia um dia vai cair, porque nenhuma pessoa com deficiência é deficiente, porque pessoa não é deficiente. O que é deficiente é a sociedade, é o urbanismo que é deficiente, sabe? É o transporte que é alto, é o transporte é deficiente para em relação a pessoas idosas. Quem que consegue subir naquela escada enorme alta eu tenho. Eu tenho que me segurar. E olha que eu não sou idosa. Enfim, quem é deficiente? Então, as terminologia um dia vai cair, mas hoje para eu

conseguir avançar um pouco que seja nas é na, no nos direitos, né? De direitos das pessoas com transtorno mental eu tenho que dizer que elas são pessoas com deficiência mental.

Octávio

E aí é. É mesmo assim, tem aquele limitação, né? De 60 viagens, né? Da lei do vale social, sim. Ou seja, que também é, enfim, acaba se conseguindo direito, mas também restrito, né? Porque as pessoas com deficiência tem essa limitação, tem? Aham, é, é. E aí, como? Como tem, como é que se faz na prática, no dia a dia, quando está se pleiteando pelo núcleo? Essa equiparação, digamos.

Dra. Gislaine

É com base No projeto individual no PI ou projeto singular PS. Que diz que a desde a reforma é psiquiátrica e da lei Antimanicomial. A lei 10000, em que é lei. Hoje eu estou. Totalmente perdida no. Coisas. Espera aí, lei é antimanicomial De 2001, a lei número 10216, de 2001. Então, desde essa reforma psiquiátrica e da lei Antimanicomial, é, a gente entende que o tratamento para pessoas com transtorno mental é fora dos manicômios, né? É incluí-las na sociedade e com o projeto terapêutico singular. Ele vai dizer o seguinte. Faz parte do tratamento de saúde a pessoa e estudar, trabalhar é ir para lanchonete é ir ao cinema, então como que você vai colocar um limite de 60 passagens? Se para a saúde dela, se o tratamento dela disse que ela tem que sair da sua casa e conviver?

Octávio

Uhum. Sem, sem dúvida.

Natan

É isso.

Dra. Gislaine

Então ela só pode usar o transporte público 60 vezes por mês. Uhum, né não.

Octávio

Né? E aí tem. Tem um aspecto que a grande fragmentação do transporte também na região metropolitana do Rio de. Né? Então, em verdade, a pessoa, mesmo que ela fosse jogar num dia, de repente ela utiliza 34 parcelas apenas para um deslocamento, não é?

Dra. Gislaine

Sim, e isso acontece hoje para ir para o caps, que precisa de muitas vezes 2 conduções EEEE. Então é hoje.

Natan

Hum, Hum.

Dra. Gislaine

Dia é a lei é da. Já defini Que a gratuidade é para aí e voltar para o serviço médico e mesmo assim, ela. É cumprida? Porque é uma passagem para aí uma passagem. Voltar, não é?

Octávio

Hum, Hum.

Dra. Gislaine

E não adianta a pessoa falar, mas eu pego. Eu moro Na rua tal, serviço do caps é na rua tal, não tem uma linha de ônibus que vá. São 2 linhas de ônibus, 3 linhas de ônibus, não tem, ela só vai conseguir uma passagem.

Octávio

E tendo que passar pelo crivo da comprovação da hipossuficiência, ne?

Dra. Gislaine

também tem erro, como se o direito à saúde tivesse esse crivo.

Octávio

Pois excelente, essa análise é excelente, né? É isso. Nós temos um SUS universal, né? Então é. É um direito atrelado a saúde na sua visão, né?

Dra. Gislaine

Sim, com certeza total.

Octávio

E o MP entrou com uma ação, o ADIn, na verdade, em 2019. Hum, é para retirar a palavra convencional da lei do vale social, né? Porque tinha vários relatos de pessoas com deficiência usarem o trabalho social que não estavam sendo permitidos de embarcar nos ônibus executivos, né? No transporte intermunicipal. Aqui no núcleo, vocês tinham conhecimento dessa dívida.

Dra. Gislaine

Quem trabalha com isso é o doutor Walmir do neaf. Ele trabalhava com isso até ano passado que ele estava acumulando as funções do NEAF pessoa idosa e NUPED de pessoa com deficiência. Era ele e o defensor da época que trabalhavam juntos com as 2 temáticas. Hoje, quem está trabalhando mais é a doutora Marina. Entendi. eu não trabalho mais com vale social.

Octávio

Não teve relatos de problemas nesse sentido em relação aos ônibus de uma porta.

Dra. Gislaine

Os é os meus, os meus é assistidos. Os que chegaram até agora são mais de Rio Card. Aliás, todos foram Rio card.

Dra. Gislaine

Então eu trabalhei, eu trabalho essa questão do transporte com. Recorte do Rio card.

Octávio

Restrito ao município do Rio. E aí, se eles apresentarem uma questão em relação ao vale social ou intermunicipal, é qual é o procedimento?

Dra. Gislaine

Aí eu trabalho com a defensora do NUPED

Octávio

Ah, tá, Ah, entendi, entendi agora, então.

Dra. Gislaine

Entendeu? Aí pela questão da temática que ela está mais ciente, e aí a questão do transtorno mental fica a subsidiária.

Octávio

E dentro dos assistidos que são atendidos aqui no núcleo, algum tipo de estatística produzida que permita aferir, por exemplo, questões de gênero, questões de raça, questões de idade, esse tipo de informações.

Dra. Gislaine

Nós temos então o sistema verde, né? Que a gente está aos poucos colocando as coisas lá. Os dados lá é. Temos alguma coisa, mas como eu trabalho com essa temática desde 2014. É, não temos então toda compilação de dados desses anos todos, porque eu acho que eu comecei a trabalhar com verde, mas ano passado talvez alguma coisa para o ano retrasado e tal. É. Vai ser uma amostragem muito deficiente mesmo.

Octávio

Uhum. E para obter essa, essa informação, acha que eu deveria suscitar um pedido de acesso à informação da Defensoria? Eu fiz isso quando eu estava fazendo o meu TCC. O meu trabalho, era sobre a inclusão de pessoas com deficiência na Defensoria. E aí eu fiz isso para aferir o número de estagiários, servidores com deficiência e foi atendido

Dra. Gislaine

E aí, quantos tem? poucos?

Octávio

Pouquíssimos, pouquíssimos é.

Dra. Gislaine

Então você sabe que a Defensoria pública não está adaptada, né? Para as deficiências?

Octávio

Onde foi mais gritante foi na questão dos estagiários, porque a lei do estágio ela prevê que as instituições concedentes de estágio com mais de 100 estagiários, elas têm que ter um, 10% dos estagiários com deficiência e aí a Defensoria tinha algo. Assim como 1000, poucos estagiários, se não me engano, sei lá. 8 estagiários com deficiência ou coisa assim.

Dra. Gislaine

Ah, mas eu deixa eu te. Uma coisa, eu. Trabalho então, com a temática da deficiência mental, entre aspas.

Natan

A única coisa.

Dra. Gislaine

Onde que eu consigo um estagiário com dentro da minha temática?

Octávio

Sim, sim, é No, no seu caso.

Dra. Gislaine

Não, mas aí a tem essa dificuldade. Então eu já fiz seleção para é com para PCD mesmo. Aham. Apareceram, acho que 2, numa num montante de.

Octávio

De estagiário?

Dra. Gislaine

2 estagiários no montante de dos que passaram pela preliminar 2. Os 2, aliás, foi assim. Apareceram interessados na vaga. Acho que foram uns 20 de 18 a 20. Aí eu fiz 111. Um questão com pesquisa sobre os temas que eu trabalho. 2 pessoas PCDS. Fizeram uma pesquisa muito ruim, mas mesmo assim eu passei para entrevista. Porque eu queria muito. E na entrevista? Foi muito difícil. Elas ficaram. Uma delas foi, não sei se você conheceu foi um estagiário do Valmiro

Natan

É. É.

Dra. Gislaine

Hoje eu estou péssima. Ele até está aí. Ele não é do Valmiro não. Agora eu acho que. Enfim, é esquecia tudo de responder tudo na entrevista, ou seja, o que eu. Te dizer? Mas aí a gente se encontrou. Ele disse, Ah, eu estava. Nervoso, se não.

Natan

Não, não.

Dra. Gislaine

É o que eu quero te dizer. É o seguinte, que é muito difícil, sabe? Muito difícil a gente conseguir trazer, é esse público. Pra mim, na minha, na minha realidade. Não foi por falta de vontade. E aí, como que faz?

Octávio

Bom aí aí. Enfim, eu acho que a gente vai se desviar.

Dra. Gislaine

É, a gente já vai se desviar. Mas é, eu só quero te dizer meu ponto de vista, eu fiz 4 seleções para o estagiário. É de, como que fala? ação afirmativa, uhum. Pessoas pobres, né? Insuficientes, pretas, pardas, indígenas, PCD, mulheres, e acho que não tive sorte.

Octávio

Não tive essa.

Dra. Gislaine

E hoje eu tenho 2 rapazes que podem ser, que é o Natan e o João que podem ser, se encaixar na hipossuficiência. Mas assim, quem hoje não é hipossuficiente, né? Então fica um pouco mais no menos, e a Ana Carolina que até está aqui do lado, é que é a mulher parda, você é parda ou?

Ana Carolina
Eu sou Negra

Dra. Gislaine

E hipossuficiente. Mas o PCD mesmo, eu não conseguia. Mas só para. Dizer está aqui também, não é só culpa. É, é, é, é, tem. Ter uma vontade e de repente a Defensoria pública, enquanto instituição, ela deveria, com todas as outras instituições, ela deveria é fazer um movimento e não apenas querer receber. Porque eu, enquanto defensora, eu não tenho. É muita mobilidade para fazer esse movimento. Então eu explano a minha, eu divulgo a minha vaga de bolsa e espero sentada, virem e não está dando certo para.

Natan
Hum, Hum.

Octávio

Então, quando foi a pesquisa naquela oportunidade, eu entrevistei o defensor Pedro Gonzalez. Do NUPED, não é? E uma das pedras, confusões.

Dra. Gislaine

Maicon, o estagiário dele. Não sei se você conheceu aham, mas bom estagiário, mas ficou nervoso na entrevista, não passou.

Octávio

Não, não conheci, não conheci.

Natan
Não, não.

Octávio

Entende aí a as uma das conclusões da pesquisa é que, na verdade, também um das questões que explicavam essa baixa efetividade é AO sistema de indicação de estagiários, ou seja, se fizeram alguns processos seletivos de estagiário. Uhum, né que foram descontinuados porque havia uma alta rotatividade, então acabava não sendo, não sendo efetivo, ou seja, digamos assim, os aprovados acabavam se esgotando muito rapidamente. e aí, naturalmente, as pessoas com deficiência ou as pessoas negras, né? Dentro da sociedade, dentro da universidade, elas acabam Geralmente ficando excluídas, né? Desses processos de indicação desses processos é de quem indica, né? E então, um dos aspectos que que relevei foi isso e a outra questão foi. Algumas falências que houveram é quando você fez o processo seletivo Eu acho que isso foi se fez junto com OCIS, se não me engano, com a super estágio quando. Aí é que TERCERIZAM os serviços. Então parece que é, enfim, algumas falhas na divulgação. E é isso. Eu acho que que não houve uma, de repente uma política anão ser a política individual do defensor que vai lá e coloca, sei lá, de repente, no seu Facebook ou pede para as pessoas compartilhar? Não houve uma política de repente, institucional, de publicização dessa.

Dra. Gislaine

Uh, huh, exatamente, eu acho, eu concordo com você, porque eu aqui sozinha eu público é no meu Instagram, no meu Twitter, Na, no, no, naquele LinkedIn e fico esperando. Mas falta política exatamente, é isso. E não sou eu, não é que vou fazer isso porque não tenho capacidade.

Octávio

É aí, perdão. Voltando agora a questão do transporte, não é? Eu gostaria que a senhora comentasse?

Dra. Gislaine

Pronto, vamos voltar.

Octávio

Um pouco sobre O projeto que que estaria se envolvendo em relação as garagens de ônibus, as empresas de transporte. Como surgiu isso? No que consiste?

Dra. Gislaine

Porque é assim, para além da. Falta de Acessibilidade. Do ao transporte público por falta de dinheiro, não é para acessar o transporte público aqueles que aquelas pessoas com transtorno mental que conseguem acessar os ônibus. E aqui eu vou fazer esse recorte dos ônibus do município do Rio de Janeiro, aí elas são maltratadas pelos. É, vamos dizer assim pelos funcionários desse serviço. Que são hoje os motoristas, porque nem mais cobradores existe dentro do ônibus, os motoristas e também os fiscais que ficam nos pontos de ônibus. É. De repente tem outras categorias, outros cargos que ficam No caminho, ela fica encarregado, enfim. E então? É, eu recebi, então muitos, muitos relatos, muitas denúncias desses maus tratos. No sentido de que os motoristas ficam é, não querem parar no ponto exato, porque param um pouco mais à frente para dificultar a ida na entrada dos das pessoas com transtorno mental até o ônibus. Porque quando a gente toma remédio, é psiquiátrico, a gente fica meio lento mesmo, então não. Conseguem entrar quando entram os motoristas, eles ficam. Fazendo piadas de mau gosto com os outros passageiros, como por exemplo, e esse daí está falando sozinho, está falando com quem? É coisas assim é um motorista, não tem a empatia de esperar a mãe com filho autista passar pela roleta para começar então a andar, né? O ônibus não é fazer andar o ônibus. E aí, com essas reclamações todas? Eu. Eu elaborei um projeto junto com uma técnica da prefeitura que estava na superintendência de saúde mental e junto com 2 representantes de familiares. Pessoas com transtorno Mental uma é mãe de uma criança. Com autismo, com. Não se fala, isso se fala um espectro autista e outra irmã de uma pessoa é com esquizofrenia. E nós montamos então uma sensibilização para motoristas que apresentamos para as empresas do consórcio Rio norte. Que é? É empresas que passam ali pela região do Méier, onde tem alguns CAPES e unidades de saúde.

fomos bem recebidas e começamos, então, se eu não me engano, no ano de 2018, essa sensibilização indo para as garagens e falando sobre saúde mental e fazendo uma a dinâmica com base no teatro do oprimido em que A gente coloca. Instrumentos nos motoristas, como sacos de Areia, venda nos olhos é. É uma bengala, um óculos que um óculos escuro que não dá para ver. Enfim. É algodão na boca. É fazendo toda uma dinâmica para que eles sintam na pele, digamos assim. A dificuldade não só das pessoas com transtorno mental, mas também de idosos, mulheres e grávidas. A gente coloca um Travesseiro na barriga de um deles e a gente faz então, uma encenação em que um dos motoristas é um motorista mesmo. Os outros motoristas da sensibilização são, é passageiros. E alguns outros se vestem dessa caracterização

para se sentirem o que é a dificuldade de entrar no ônibus e passar pela roleta com as dificuldades. Nossos públicos. É durante a dinâmica. Uma das participantes da sociedade civil, dos familiares, representantes dos familiares de pessoas com transtorno mental. Ela fica é inflamando, inflando os motoristas, que são os passageiros dizendo para. Estarem motorista avança. Motorista, não espera, olha aí, motorista está. Eu vou perder a hora do trabalho e aí a gente também faz. Então AA dinâmica também. A gente pede para um dos motoristas se fingir de criança. É com um aspecto espectro autista e ficar com dificuldade de passar na roleta. E depois dessa dinâmica que dura que dura em torno de 20 a 20 a 25 minutos. A gente volta para sala de aula. E eles falam, então o. Né? Dessa sensibilização e tem sido muito positivo. Tivemos, assim como resultados que as próprias empresas, elas prolongaram o tempo de parada dos ônibus nesses pontos onde há CAPES, porque o CAPES é centro de atenção psicossocial. Porque a gente ficou sabendo que os motoristas, eles não queriam aguardar, porque eles têm tempo para ficar parado e tempo para cumprir o percurso. Então nós conseguimos que nesses pontos O tempo de parada fosse estendido, nós conseguimos. Maior. É atenção e amabilidade dos motoristas nessas linhas. De ônibus que a gente fez a sensibilização e eu acho que, como o impacto emblemático, a gente conseguiu que um dos representantes da de uma das garagens fosse conhecer o trabalho do CAPES lá do Méier e conhecendo o trabalho do CAPES. Isso importância é. A empresa se ofereceu a ceder, é bimestralmente um ônibus para os passeios coletivos do CAPES com seus usuários. Então, para mim isso foi já excelente. Já o projeto inclusão, esse é o ponto, já cumpriu o seu o seu objetivo?

Octávio

E ele começou quando?

Dra. Gislaine

Se eu não me engano em 2018, mas eu posso te passar o PDF dele. Com tudo, com fundamento teórico, com tudo.

Octávio

isso. E atualmente, ele está em desenvolvimento. Vocês é realizam essas visitas, é. Tem algum parâmetro de regularidade? Mais ou menos a cada quanto tempo.

Dra. Gislaine

Nossa, você falou tudo. O Natan deu uma saidinha agora, mas o Natan está fazendo um link agora. Aham, porque agora a gente a gente está em outro momento com a vinda da DPG Defensoria pública geral esse ano, doutora Patrícia Cardoso. Ela teve uma reunião. Um ano com a RIO ônibus, a RIO ônibus é o sindicato de empresas e motoristas do município. Rio de Janeiro. E aí a RIO ônibus conhecendo esse projeto. Olha só, eu não sabia que tinha chegado lá. Quis fazer parceria com a Defensoria pública e ela então abriu as portas de muitas novas empresas. Então agora o Nathan está fazendo um link com um calendário de desse mês até março. Isso para a gente fazer o máximo de visitas possíveis, não vai terminar em março, porque são, é não sei quantas empresas são. Umas 40 empresas, 30, 40empresas. Mas o fato é que, nesse primeiro momento, ou seja, até março, nesse primeiro momento, não. Nesse segundo momento que o primeiro momento foi com a Rio norte. Agora, com é a parceria da rio ônibus. Então, nesse primeiro momento do com o a Rio ônibus, a gente está programando até março por causa das cartilhas. Nós fizemos cartilha em forma de gibi, com uma historinha de um motorista que chega para trabalhar no seu primeiro dia e a sua linha passa por um caos e uma passageira vai lhe informando a importância do CAPES, o que que é um caps e como atender

os passageiros com deficiência? Inicia ou transtorno mental e idosos é muito interessante. Só que como hoje, nós só temos 450 cartilhas e então nós estamos fazendo esse movimento de marcar visitas. Em até 9 empresas até março e depois a gente vai ter uma segunda edição da cartilha e vamos prosseguir com o projeto e o link que o Nathan está fazendo é um calendário com a disponibilidade de datas Vocês porque a equipe tem que ser um defensor ou defensora, uma pessoa técnica para falar sobre saúde mental que os motoristas e essa técnica, ou é aquela primeira técnica que trabalhava na superintendência de saúde do município de saúde mental do município ou a nossa equipe psicossocial aqui do núcleo. As representantes da sociedade civil, que são as familiares e o estagiário ou estagiária, então a gente tem que completar essa equipe para conseguir fechar essa equipe para conseguir ir um dia Na visita, são 2 visitas por empresa. A gente vai passar as nossas disponibilidades para Rio ônibus que vai ver a disponibilidade também das empresas. Natan tem que colocar representante de familiares, representante da sociedade civil já tá?

Natan
Obrigado, é.

Octávio
Não, excelente, muito, muito bom. Esse projeto, inclusive, se vocês tiverem alguma data, de repente, se for possível participar, né? De para observar.

Dra. Gislaine
Temos, já temos dia 20 e 27, porque para cada empresa a gente 2 vezes. Meses, a primeira é para a gente conhecer a empresa. A rotina da empresa e apresentar o projeto para sua diretoria. Embora Rio ônibus já saiba já tenha passado alguma coisa para lá, mas a gente apresenta, quem que apresenta?
Octávio
Hum, ta.

Dra. Gislaine
O defensor ou a defensora apresenta e apresenta assim é da primeira palavra e passa a palavra para a técnica Que é ou a técnica lá da superintendência de saúde mental, que hoje não está mais na superintendência, mas está na Secretaria da pessoa com deficiência ou uma das técnicas da nossa, do nosso, no NUPED aqui. E aí a segunda visita, que aí é muito legal, que é para os motoristas, é a sensibilização dos motoristas. Então no dia 20 vai ser a primeira visita numa das empresas. Sei o nome. E vai ser com o doutor? Como defensor público? IA no dia 27, vai ser uma visita na empresa Pégaso, que aí a sensibilização da sensibilização com os motoristas.

Octávio
É interessante, né? Porque essa ação que a Defensoria está fazendo, na verdade, teria que ser uma Capacitação é oriunda das próprias empresas. Não é que deveriam capacitar o seu recurso humano para atender os públicos, não é? O usuário do meu filho, transporte. É uma outra pergunta, já finalizando, não é que ficou pendente? É em relação às equiparações que são solicitadas no vale social para os assistidos aqui do núcleo, né? Como vocês estão fazendo isso no dia a dia? Oficiam a Cetrans ou acaba tendo que judicializar? Como é que está isso? Assim? Qual, qual está sendo a estratégia adotada para conseguir essa equiparação? É nos no, na, no caso individual, digamos assim.

Dra. Gislaine

Nós não estamos conseguindo, nós já judicializamos alguns casos antes da pandemia, E não obtivemos é uma resposta favorável, então já é. Vimos que no judiciário não há abertura para isso. E como a gente, na questão do transtorno mental, a gente não tem instrumental para é aferir a gravidade, o nível de gravidade.

Octávio

Vamos dizer assim.

Dra. Gislaine

Da deficiência entre aspas. Então eu não estou judicializando e não estou. Oficiando também, né? Mandando o ofício. Estamos parados, esperando. É estrategicamente que. O contexto, melhore.

Octávio

É um, você tem, tem algum, alguma ideia ou não sei se existe um curso, alguma CP, de repente, nesse sentido.

Dra. Gislaine

Não que eu saiba, eu particularmente, o que eu estou aguardando é. É. Sou do INSS. Para que nessa questão de é avaliar a deficiência, né das pessoas? E qual, através da funcionalidade, né? Para a vida? Como que está sendo para a gente poder trabalhar isso com transtorno mental, mas esperando ver. Como que fica dentro do contexto da deficiência mental a nível nacional? Para poder puxar aqui para o estado? Para o município.

Octávio

Claro que talvez, e.

Dra. Gislaine

Está difícil, vai dar demorada.

Octávio

Esperando um parâmetro objetivo, uma regulamentação de alguma forma.

Dra. Gislaine

Exatamente porque, por enquanto aqui agora não tem. Então a gente tem que entender, né? O contexto político então não tem? Não tem brecha.

Octávio

Ter como? Bom, é basicamente. Sim, é. Queria que quer que ele quer fazer uma colocação em relação AA. Enfim, como, como você vislumbra essa conjuntura? Qual, quais são os desafios mais importantes que você conseguir enxergar sobre esse sobre essa questão do transporte? Enfim, tem, uma visão, digamos assim. Sim, positiva, pessimista. Acho que está. Está tendo avanço, retrocessos já sobre o judiciário já. Já a senhora disse que observa uma Posição reativa, né? Não há uma permeabilidade, né?

Dra. Gislaine

É, é, enfim, eu. Eu acho que a gente está num movimento ainda no momento, ainda que a gente os direitos sociais, eles não conseguem avançar. Então acho que o momento é lutar para não retroagir, embora seja anticonvencional falando de convenção Internacional, aqui é o regresso, né? A retrocessão dos direitos. Mas a gente sabe que, na prática isso pode acontecer. Então aqui o nosso a nossa luta, o nosso dia a dia, é para fincar pé, fincar posição de. A gente não retroage. E no mesmo momento tentando avançar nas brechas que a gente vislumbra. Que são muito poucas, mas aí você veja, eu não consegui ainda a equiparação, talvez nos próximos anos eu não consiga, mas eu consigo um tratamento maishumano. Fábio é dos serviços, dos do, da, dos prestadores de serviço e isso para uma pessoa que está é com problema de saúde mental. É muita coisa sair de casa e entrar no ônibus e receber um bom dia ao invés de uma piadinha, de um motorista de ônibus, já é muita coisa, muita coisa para sua dignidade. Então é isso, é isso que eu penso.

Octávio

Maravilha, estão aqui também na sala é quem está o Natan?

Dra. Gislaine

Hoje, agora é só Natan agora porque o João já foi embora e a Ana Carolina também sou eu e.

Octávio

E aí Natan, estagiário daqui do núcleo quer participar, quer fazer alguma consideração? Contar de repente, como foi a sua experiência? Mas não se sinta pressionado,.

Dra. Gislaine

Fala alto porque ele está gravando.

Natan

Posso contribuir Teria alguma pergunta de interesse? Assim mais direcionada, é.

Octávio

É, não, basicamente é. Enfim, era uma pergunta aberta. Alguma colocação que você tiver a fazer sobre o tema é como. Como está sendo a sua experiência com esse circuito aí do?

Natan

Então é. É um projeto que é a Defensoria. A design já colocou. Constrói, né? Há algum tempinho já, e aí tem esse apoio da Defensoria pública, também da sociedade civil. Tem também esse aspecto da técnica também auxiliou a desse serviço. E assim que eu vejo de é mais impactante, não é? É o fato não é de enquanto estagiário de núcleo. Já na graduação, ter oportunidade de ter um contato com essa temática que é tão importante, tão é necessário ser debatida, né? Nesse momento que a gente se encontra agora e eu vejo, assim como a prazo. A longo prazo, né? A curto e a longo prazo a curto prazo, a deslanchar.

apresentou alguns resultados. Né? O que a gente pode? Observar, né? A forma como esses motoristas passam? A partir de então, a partir dessa formação do contato com esse projeto, a tratar. Esses usuários. É quando vão fazer o uso do transporte público. E a longo prazo, eu vejo assim uma melhoria não só dentro dos espaços de ônibus, mas também na sociedade, porque eu entendo que esses motoristas, eles serão. É difusores dessa perspectiva, né? Eles irão para além ali daquele espaço. Do transporte público? Levar essa informação para os seus lares e consequentemente, se se expandindo cada vez mais, eu. Que isso é algo muito positivo para a

sociedade a curto e a longo prazo. Eu acho que é um é um. Um projeto que vai gerar uma melhoria muito grande na sociedade. Um todo.

Dra. Gislaine
Você acha?

Natan

Acho fantástico. Assim um projeto. Eu sou suspeito para falar, né? Porque faço parte dele. Mas assim é encontra essa já, né? O pessoal tá aqui também nesse espaço para aprender. Eu sinto que é um ambiente muito construtivo.

Dra. Gislaine

A gente pode, tem a Rio ônibus. Ela fez um questionário, a gente não com a Rio, o ônibus, a gente fez sensibilização só uma vez só com uma empresa. Hum, dia 27 vai ser com a segunda. Nessa primeira empresa, ela já fez um questionário com os motoristas lá na hora e sabe, esses gráficos? Assim se gostou, não gostou e tal. Se a se os motoristas têm conhecem pessoa com deficiência, tem na família. Foram questões muito importantes e que mostra é o quão positivo foi a dinâmica para eles. Assim, civilização, para eles têm quase 50% de pessoas na família com pessoas com deficiência. E o que eles acharam da sensibilização é, é. Que que foi válida e que e que isso pode mudar AA rotina deles de trabalho. Uhum. Achei bem, bem bacana esse feedback.

Natan

Da Gislaine para além desses, feedbacks muito positivos, a gente também recebe alguns relatos, né? Da dos próprios integrantes da sociedade civil, trazendo a informação de que várias pessoas já procuraram elas no sentido de agradecer. Pelas novas mobilizações que estão tendo é a gente já ouviu, por exemplo, né? O relato, né? É de uma familiar e um dos usuários desse transporte público dizendo que é foi passar é uma, é uma coisa que assim era. Ser algo. Que seria a regra, mas infelizmente a gente sabe que a gente tinha uma série de problemas que precisam ser contornados. E aí ela diz que ela ficou muito feliz quando foi atravessar 11 faixa de pedestre, né? E aí o motorista respeitou porque ela estava tão habituada ao motorista, não respeitar aquilo. E aí esse motorista não só respeitou como saiu do ônibus e foi auxiliar. Então assim ela identificou, né que aquele motorista era um motorista que tinha passado, né? Pelo pela é sensibilização. E aí, teve contato com o projeto e já começou, né? A aplicar ali na, na, na vivência dele uma nova perspectiva. Então acho que assim algo muito positivo mesmo esse retorno, né? Legal, né?

Octávio

Bom, fantástico, excelente, muito obrigado aí pela participação, né? Por ter me recebido por ter contribuído com a pesquisa.

Dra. Gislaine

Fiquei fica feliz é divulgar aí nosso trabalho, nossa muito importante.

Natan

Gente que agradece.

Dra. Gislaine

Né? Da.

Natan

Aí leva a tempo e também o trabalho dele, né?

Octávio

Exatamente aí quando tivermos as conclusões, né? Eu certamente vou, vou enviar para vocês que nem eu fiz com o defensor Pedro. Aham. É, e é isso, né? Vou parar de gravar aqui.

Dra. Gislaine

Agora a gente já pode falar bobagem.

Entrevista - Defensoria Pública Marina Lopes

Octávio

Show bom, muito obrigado, né? Pela entrevista estamos aqui com a defensora Marina, né? Coordenadora do núcleo de atendimento a pessoa com deficiência e a servidora Camila. que desenvolve suas atividades aqui no núcleo.

Octávio

É, basicamente, eu gostaria de perguntar para vocês, qual é a atribuição do núcleo especificamente?

Dra. Marina

O núcleo de atendimento da pessoa com deficiência, ele atende as pessoas com deficiência que possuem demandas relativas a algumas questões jurídicas cujos direitos estão sendo violados

Dra. Marina

Só pra gente atender aqui no núcleo, a gente precisa que a pessoa tenha alguma duração relativa à própria condição dela, né? o único caso que a gente já tem, independentemente disso, é casos de surdos que a gente que existe a questão do sistema intérprete uma vez por mês, que deve ter feito pela prefeitura, mas a gente atende pessoas com deficiência cujos direitos têm sido violados ou que têm alguma dúvida, assistência jurídica. É diversas. Vamos saber pelo município do Rio de Janeiro, mas também do estado. Além disso, a gente atua numa forma coletiva dentro do município do Rio de Janeiro conjunto com os núcleos regionais de tutela coletiva.

Octávio

É, desculpem, não entendi o que você mencionou a respeito aos surdos.

Dra. Marina

Que muitas vezes o outros defensores que a nossa atribuição é concorrente

Dra. Marina

É em relação aos outros núcleos de primeiro atendimento. Então a pessoa pode escolher ser atendida lá ou aqui no núcleo

Dra. Marina

Né? A pessoa pode escolher por exemplo no caso de divórcio de pessoa com deficiência

Dra. Marina

Não há uma violação a nenhum direito previsto na LB, na convenção

Dra. Marina

No caso de surdos por conta da Acessibilidade muitos defensores acabam encaminhando pra gente atender. Mesmo quando não é algo relacionado à deficiência, por exemplo, o divórcio ou uma compra de um produto com defeito, não sei. Eu consegui explicar?

Octávio

Sim, entendo. E aí isso se dá em razão da não disponibilidade de intérpretes nos outros órgãos?

Dra. Marina

Isso a gente já fez uma solicitação até em fase o já o procedimento para que seja disponibilizaram um aplicativo existem alguns aplicativos no mercado para que os próprios colegas possam fazer isso Não só nos núcleos mas como em todo o estado, mas a gente sabe que isso é um procedimento que é um pouco demorado, não?

Octávio

Eu entendo. Então, se eu não entendi mal, né? Vocês atuam então em demandas individuais, né? Que venha um decorrência, por exemplo, dessa questão dos intérpretes, independentemente de qual seja a natureza. Vocês atuam nessas análises individuais? E também é o núcleo de tutela coletiva, né?

Dra. Marina

Não, A gente atua em demandas individuais também, de pessoas com deficiência, mas que tem que ter demandas relacionadas à própria questão. É a própria deficiência da pessoa. Vamos supor, a pessoa foi tentar comprar uma passagem e aí não deram um desconto que ela tinha direito. É questões assim, não sejam de natureza cível uma briga com o vizinho, seu tem nada relativa a deficiência.

Dra. Marina

Como é que se diz infiltração na casa dela? Aí a gente acha que que a gente não vai atender? Claro que assim, dependendo do caso, né? Da vulnerabilidade, a gente acaba atendendo, né, por exemplo.

Octávio

Sim. Ah, entendi.

Dra. Marina

Claro, tem várias questões, não é? A gente tem algumas questões que alguns processos que a gente já acaba fazendo, até por dificuldade, às vezes da pessoa se deslocar, até porque atendimento a gente também aqui faz bastante atendimento remoto. O que a gente sabe que a cidade não é acessível.

Octávio

Entendi essa atribuição, né? Dá para o tutela coletiva e esses atendimentos individuais é apenas para o município do Rio de Janeiro ou é estadual?

Dra. Marina

É, teoricamente, é do estado, mas a tutela coletiva a gente só faz junto com os colegas das regionais, né?

Octávio

Entendi, certo.

Dra. Marina

Mas eu posso fazer para o estado também, por exemplo, profissionais de apoio escolar. No caso do estado, aí a gente fazia estatal de educação, mas assim relativo ao município, x, ao y eu faço em conjunto com o colega da tutela coletiva.

Octávio

Claro. Hum-hum, entendo.

Dra. Marina

Quando são danos estaduais, entendeu?

Octávio

Sim. Entendo. E qual é a estrutura com a qual o núcleo conta hoje em dia, em termos de número de servidores?

Dra. Marina

Sou eu, a defensora Camila, que é servidora. Temos 4 estagiários e a gente ainda tem uma psicóloga, né? E a gente ainda tem conta com.

Camila

A equipe de interdisciplinar

Servidora Camila

Psicóloga e Assistente social, sou do NUDEAD

Servidora Camila

A gente meio que é uma equipe multidisciplinar

Dra. Marina

Multidisciplinar para todo esse núcleo, para todo NUDEAD

Octávio

Excelente é e no que tange as demandas, né? Quais são as demandas mais frequentes, né? Que que vocês mais atendem aqui no núcleo?

Dra. Marina

A mais frequente é a questão do profissional de apoio escolar, né? A das crianças e adolescentes com deficiência e a gente também fez um junto com o CRC, né? Que vá fazer média defensora. A gente concentrou aquilo porque esse é o primeiro ano aqui no núcleo, né? Como essa demanda cresceu muito nos últimos anos, a gente concentrou aqui. Não que os outros não criou os despertos, não façam, mas a gente também faz a grande maioria. Eu acho que sei lá de acho que é pelo menos 90%, não é, Camila? Uns 90%? De apoio escolar

Octávio

E essas demandas é geralmente são atendidas por parte do estado ou acaba havendo um alto índice de judicialização?

Dra. Marina

Não, não a judicialização quase sempre assim, algumas pessoas do município de educação básica

Dra. Marina

Não, não. Na verdade, é município. Não é que é. É educação fundamental.

Octávio

A básica, entendi.

Dra. Marina

Fundamental é fundamental. 1 e 2. Uhum. A gente também faz algumas na casa do estado e a gente também ajuda a demandas em face do estado

Dra. Marina

Temos, temos. Existe uma questão civil pública que foi preferida, uma sentença e a gente está no prazo, teve apelação não só das concessionárias como a do Ministério público, como da Defensoria, e a gente está no prazo de apresentar contra razões esta apelações.

Octávio

E no. No que tange ao transporte, vocês têm tido casos?

Dra. Marina

Cortes pelas concessionárias. É, e a gente atende como as demandas individuais, né? É principalmente a questão do vale social. É principalmente assim, o que acontece muito que a gente vê é a questão da renovação. A Camila. Pode até depois explicar melhor porque, o que acontece com muitas pessoas com deficiência na hora de passar na roleta? Às vezes a pessoa está com acompanhante e aí a foto é do acompanhante, vê se a criança e aí não aparece? A criança tem o problema

Camila

a Câmera, capta a imagem de uma outra pessoa. A gente tem um caso recente No do. O trocador faz às vezes, o motorista faz as vezes o trocador e aí não libera na hora e aí acaba que ele sempre pega a foto de uma outra pessoa E aí tem essa questão do bloqueio E aí, enfim, aí para desbloquear, é uma dificuldade muito grande. A gente faz, né? Sempre. A tentativa de expedição de ofícios para tentar resolver razoáveis assim algo grandes, casos, vários casos, a gente conseguiu resolver até. Né? Você? Começa direto lá. Mãe, mas muita gente precisou judicializar.

Camila

É, e uma. Coisa que eu esqueci de te falar mas é uma coisa que a gente. Muito Fortes. Sobre concurso público das regras e não só sobre a cota pra mim te dita, mas assim sobre a acessibilidade. A gente está com um cacho muito comum de pessoa com baixa visão, que precisa do que não é de cartão. Resposta ao PA até de a prova nucleada é o cartão de resposta tem que ser ampliada, que tem uma lei estadual e não vem

Dra. Marina

Para fazer a prova ampliada

Camila

Cartão de resposta ampliado Sim, está tendo vários casos.

Octávio

É nisso o Rio de Janeiro, a vanguarda, porque tem uma lei que trata especificamente.

Camila

É, apesar de existir essa lei, na prática, se a gente teve vários municípios, né? Recente, a gente teve Saquarema, São João de Meriti e essa mesma pessoa informou e fez um concurso. Aí ele tirou uma situação, mas por esse UFRJ, né? E aí?

Camila

Também teve problema Nesse caso que a competência específica é da união

Camila

A gente tem bastante E no caso de base social, né? Muitos problemas de renovação. O que a gente escuta muito aos usuários. Às vezes eu vou a muitas palestras em alguns locais. A dificuldade primeiro do vale social não ter o braille, né? Segundo para cada local, cada cartão, por exemplo, cada modal no metro tem que ser um no trem tem que ser outro. Grupo, isso é um absurdo Não é? E outra coisa também que eu fui formada há. Tempo que parece que na supervia. As pessoas têm que chegam na estação, que aí você tem que ir na bilheteria, pegar o vale para ir lá para essa na roleta é uma coisa inacreditável, não é? Essas demandas chegam para a gente também. A gente está fazendo uma ação coletiva.

Octávio

Entendo muito interessante todas as essas questões, não é? E especificamente Na ação da ação civil pública, né? É uma ação civil pública da Defensoria, né? Ou NUPHED especificamente que foi pedido? Qual foi o objeto mais ou menos da ACP?

Dra. Marina

Na verdade, é uma ação civil pública. Do Ministério público, que a Defensoria se habilitou como assistente litisconsorcial, tá?

Dra. Marina

Ação civil pública do Ministério público, os 2 autores. É em face do estado e Rio de Janeiro da riopar que essas sucessora da Rio card super via. Metrô É os pedidos principais, são vários pedidos. Relativo realmente a essa questão da Acessibilidade, não é? É aí lhes falam justamente que é uma luta, não é? Já das pessoas que é um único cartão de benefícios, não é. É que isto da integração eu vou fazendo um resumo aqui, né?

Dra. Marina

É, e a questão da integração também, né? Porque são vários. Exatamente, é isso, né? É.

Dra. Marina

Metrô, supervia, cada modal tem que fazer um procedimento. Verdade é que tem uma coisa única.

Octávio

Claro, não maravilha, inclusive vou te pedir, né? Desculpa para mim. Se for possível, me mandar uma das peças dessa CP para poder fazer o seguimento processual, poder ler as peças. Não é porque isso é alegadamente importante, né?

Dra. Marina

Uma das sentença, a primeira sentença depois vou te mandar, está?

Octávio

Há excelentes, ótimo. Perfeito que aí já aparece o número do processo.

Dra. Marina

Em PDF, né?

Octávio

Isso. Isso é sobre essa questão da integração. De fato, existe esse problema. É, eu tenho entrevistado usuários também, pessoas com deficiência do transporte público, e aí se dão a peculiaridade com relação a vario social, né, que, por exemplo, é os usuários do valor social que reside em um município do Rio de Janeiro, por exemplo. Se eles vão em Niterói, eles não conseguem acessar os ônibus urbanos, porque o vale social ele fica somente destinado, é a os ramais intermunicipais, pelo fato de no Rio de Janeiro ter outra configuração, né? Uma coisa?

Dra. Marina

Sim, não consegue, não consegue Sim, o que eu sei é que alguns municípios têm esse convênio também no base social. É quando tem ainda é mais fácil, tá?

Octávio

O Rio tem.

Dra. Marina

É, e eu não sei de todos os municípios Mas um problema que a gente tem também, é a questão da renovação

Dra. Marina

Sim, porque a renovação demora muito tempo assim, né? Tem gente principalmente do interior, porque a última informação que eu tinha. É que vinha por malote, então é, então acontece de 1 ano, né, Camila que a gente às vezes recebe, mas como eu te falei que é quem atua já há bastante tempo? É o Núcleo da fazenda pública também.

Octávio

É, e tenho tido relatos referente a. Problemas de negativas de embarque nos ônibus, de uma porta nos ônibus executivos, é coisas nesse sentido de que de que eu o vale social não estaria passando? Nas roletas desses ônibus?

Dra. Marina

Pra gente não chega. Teve um caso de Angra mas aí tem aquela questão que pode, quando já tem, já tem a gratuidade aí. Espero o próximo ônibus que era a gente não ajudou a ação não porque o próximo ônibus era 20 minutos

Octávio

Pois é, o MP entrou com uma ADIn, né? Estadual, justamente em face dessa limitação, né? Porque a Constituição estadual o artigo determina.

Dra. Marina

Sim, mas a gente conseguiu resolver. A pessoa não quis entrar com a ação nesse caso.

Octávio

E você tem tido, enfim avanços, né? Algum tipo de novidades em relação a essa ADIn? MP?

Dra. Marina

Não tenho acompanhado. Não tenho informações, mas a gente já teve um caso desse, né? Eu acho.

Camila

Eu realmente não sei

Dra. Marina

Não sei, é porque na verdade, as pessoas aqui, né? Município do Rio, então as pessoas não foram muito para. Talvez essa já que. Um recente.

Octávio

Essa ADIn de 2021, né? Teve recurso, né? Mas o órgão especial julgou em 2021 eu vou lhe passar, vou lhe passar o acórdão, né

Camila

Ah, legal.

Octávio

É, porque, ela abrange pessoas com deficiência e do outro e estudantes, é sobre a limitação. Na lei 7830 que fala ônibus convencionais sim. Sim, é declarando inconstitucionalidade e justamente da palavra convencional É isso. No âmbito da região metropolitana, tem sido assim. É muito central porquê. É a frequência dos ônibus, é executivos, está muito predominante. É com relação aos ônibus convencionais, não é? E aí tem inclusive linhas que somente são abastecidas por ônibus executivos. Não é, por exemplo, as linhas de Maricá?

Dra. Marina

É, mas então essas pessoas, provavelmente. São atendidas nos núcleos da defensoria dessas necessidades Porque provavelmente são pessoas que não moram no Rio de Janeiro.

Octávio

Uhum, claro.

Dra. Marina

Entendeu? Porque assim alguém do Rio assim, eu não sei se vai por tanta frequência para outros municípios, entendeu? Acho que pode ter, mas a gente, a gente aqui já recebeu um. Que era uma pessoa que viajava para Angra e depois ele optou. O não ajuizar a demanda. Aí também é, né? Direita.

Palestrante 1
Do céu?

Octávio
Sim, sim, não, com certeza.

Dra. Marina
Porque aí logo que a gente veio, veio a resposta, falou, todo mundo falou assim, é realmente logo depois. Peguei EE. Não, não. Para ir? Não vou entrar com a sua mão.

Octávio
É, será que você teria algum tipo de contato de. Quem está responsável pela pelo núcleo de tutela de pessoa com deficiência no MP, por exemplo?

Camila
Eu tenho.

Dra. Marina
Ele quer a pessoa do transporte, né? Não é igual a gente. Eu acho que tenho núcleo específico, mas a demanda individual.

Octávio
Eu não sei porque se eles têm um núcleo específico, sabes?

Dra. Marina
É, você pode perguntar.

Camila
Porque eu posso contar, porque ela é do CAO, agora é o qual exatamente? O assunto que ela lida lá eu não sei

Dra. Marina
Porque lá é um promotor específico para educação, um promotor específico para a saúde. Entendeu aí eu não sei

Camila
Eu acho que a pasta dela é de saúde mental

Camila
Mas eu posso perguntar pra ela

Dra. Marina
Mas também se pode ligar pro MP e perguntar, porque é tão específico, entendeu?

Octávio

Não tive sucesso. Mandei e-mail, é, e aí não tive sucesso. Através de um professor da faculdade, vou conseguir entrevistar um promotor de Campos, né que trabalha. Parece que uma é uma promotoria regional que tem atribuição. Pessoas com deficiência.

Dra. Marina

É, aí pode.

Dra. Marina

Que faz pessoas com deficiência é dividido Tudo junto, que faz pessoas com deficiência da educação.

Octávio

EE tem tido algum tipo de articulação entre o MP e a Defensoria ou a Defensoria da união? Como com essa temática específica das pessoas com deficiência?

Dra. Marina

Não, não. Assim tem algum em alguns assuntos,

Dra. Marina

Mas não em relação a questão do transporte.

Camila

Eu pelo pronto, eu pelo menos. Não tenho esse conhecimento.

Dra. Marina

Porque pode ser. Tenha em relação aos grupos regionais, está. Lá, de relação a.

Dra. Marina

Aqui comigo não tem.

Octávio

Entendo Bom, acho que é. Basicamente isso, né? A ideia era relevar especificamente a questão inerente ao transporte intermunicipal, né? EE poder fazer um prospecto, né? De quais eram as demandas principais do núcleo, né? Tem algo que você gostaria de comentar em relação ao núcleo? Não sei lá quais são as quais são as demandas, quais são os desafios, quais são as?

Dra. Marina

Ah, eu acho que os desafios são enormes, né? Porque a sociedade ainda é muito capacitista, né? Então a gente procura. Quando a pessoa vem aqui no núcleo, né? Muitas vezes a gente às vezes consigo com demandas que não são nem relativas à Defensoria, né? E a gente acaba resolvendo coisas assim. De banco, as pessoas têm dificuldades assim, de coisas que a gente tem, Ajuíza demandas, mas assim que a gente. Mesmo a vida das pessoas não é porque essas muitas pessoas têm muita dificuldade, não é? É de acessibilidades em todos os locais, entendeu? E às vezes assim, pequenas coisas que para alguns. Não tem, não existem Barreiras, não é para muitas pessoas com deficiência têm Barreiras assim. Então a verdade é um trabalho bastante enriquecedor, mas também é um desafio muito grande. Cada dia é uma demanda nova. Essas coisas com concursos, matrículas, escola, terapias de reabilitação, são muitas coisas. E aí, claro, que surgem coisas que estão um pouco fora da nossa distribuição. Não é questão de mercado,

de trabalho. E aí a gente vê, né? A dificuldade das pessoas com deficiência serem recebidas no mercado de trabalho. Mas assim, basicamente. Queria falar da atuação do núcleo, que na verdade é um núcleo que demanda muito trabalho muito, muito trabalho.

Camila

Acho que é isso só complementado.

Dra. Marina

E você também.

Camila

É, gostaria de. De repente, alguma coisa mais em relação à ficava. Foi a atuação. Mas eu gostaria. Ligar do transporte é que a gente tinha falado.

Dra. Marina

É transporte em retração.

Octávio

Ah, tá? A ação civil pública vou me debruçar sobre ela, mas não, mas é. É muito importante que você está colocando. Eu tinha-me esquecido. Perguntar, eu perguntei sobre a sobre os casos individuais, me esqueci de perguntar sobre os casos dele, é coletiva.

Dra. Marina

É, então a gente tem uma ACP também, os profissionais escolar, né? Em outras coisas, a gente tem, tem alguns procedimentos já abertos, mas assim para até questão, às vezes de Acessibilidade, não é? Principalmente algumas demandas. Sentido, não é? Mas ainda não TEM ação civil pública eu não tenho que comentar muito.

Camila

Rapaz, a gente atuou.

Dra. Marina

Você não tem ciência, tem alguns casos, só oficiando sim, lá pra escolas que mudassem os seus regimentos? Sim, sim, a gente teve casa de uma escola particular que discriminando no próprio contato, né? Quem procurou a gente para uma voz de?

Palestrante

Estava te. Não acho.

Dra. Marina

Menina com bastante sol, Hum, que era a pessoa com deficiência. Era albina, né? Era baixa visão. E a mãe procurou a gente. Na verdade, a mãe tinha até recursos financeiros e a gente não pode. Um atendimento individualizado. Mas a gente conseguiu alterar o estatuto da escola, porque o direito da escola não precisava LBI direito da escola. Falava que a escola não pagaria os profissional de apoio e a gente conseguiu mudar a sem entrar com a ação, por procedimento. Então a gente consegue assim alguns casos.

Camila

A gente vai fazendo também muitas recomendações, que é, eu acho assim, que é um instrumento muito.

Dra. Marina
Feitos assim, né?

Camila
A empresa consegue.

Dra. Marina
Ter uma resposta do Jardim platônico sobre a Acessibilidade dos banheiros e do Jardim platônico, que é o passado.

Camila
É, está. Está a partir de também.

Dra. Marina
Continuar acessível e o banheiro não é acessível, então as peças com deficiência, né? Física ficou sem opções de lazer, né? Porque aí a gente já manda pra algum lugar, a gente já respondeu positivamente.

Camila
Outra coisa que. Gente, é tão bem, mas é diferente, é transporte, mas é diferente em relação a um Uber, né? E 99 a discriminação das pessoas cadeirantes e os punidos, os deficiência também.

Dra. Marina
Questão também de meia entrada em alguns estabelecimentos, porque? Muitas vezes, os locais só colocam que o exemplo, né? Que muitas crianças vão para o zoológico. O zoológico não tinha a gratuidade e ficava só acompanhando. Ou pessoa com? Do decreto, e a. Fala muito, claro que é. E né? Então a gente conseguiu isso também, né? Acho que eles alteraram lá no site. A gente também agora estava começando uma luta em relação ao aos transportes acessível para o corcovado, porque a gente acha um absurdo corcovado não ter, não ter acessível. Chegou no país, não é? Mas assim estamos engatilhando ainda essa daí.

Octávio
Não, excelente, muito bom, muito bom.

Dra. Marina
A gente acha que assim não é a gente. Claro que é a nossa maior luta hoje de saúde, educação, Acessibilidade, centro, dia a educação inclusiva. Mas a gente não pode esquecer também que as pessoas com deficiência têm que estar. Todos os espaços.

Camila
É ambientes de lazer, entretenimento.

Octávio
E poderia comentar um pouquinho mais? É Camila. Sobre essas as você chegou a ter ações, né? É relativas a um 99 e a Uber.

Dra. Marina

Nós chegamos fazer um ofício, não é? A gente estava lançando a reunião. As pessoas. Deficiência física, hum-hum. E relatam o problema, mas no caso a cadeia daqui alguns recursos.

Camila

É porque assim a gente pediu, montando bilhões de coisas. Eles não responderam algumas coisas, né? E com outros. Como se eles fizessem.

Dra. Marina

Um curso, né?

Camila

É e meio performa, né? Assim, a resposta, assim mais que a gente, sabe, inclusive, a gente pegou caso aqui de motoristas querendo, né se inscrever e eles arrumam o Uber, né? E eles obstaculizaram com acesso a trabalhar. Né? EE justificando.

Dra. Marina

Outras coisas, a.

Camila

Alegando processos criminais Mas que na verdade, a pessoa. Por conta da deficiência, e aí? Um dos casos? Que a gente oficiou depois a pessoa até.

Dra. Marina

Foi chamado, foi chamado, né? Porque acontece muito o começo. Ônibus e a pessoa depois. Ou não quer?

Camila

Mais entrar, é.

Camila

A gente. Ela consegue resolver.

Dra. Marina

Está falando de a gente fala.

Camila

Que que você consegue, mas. Mas é isso. E a. Gente, foi bem, foi bem inicial, assim o passo. A gente deu. Foi uma realmente uma expedição ofícios para pegar informações. Como está? acessibilidade, principalmente do meio de transporte. Como? Se comportam como? Como a política deles até questão de sancionar os motoristas.

Dra. Marina

Que que praticam atos disciplinados, navega, quantas crianças autistas que não conseguem.

Palestrante

Crianças e adultos.

Dra. Marina

Né? Que não conseguem pegar? Transporte público. E aí usam o transporte de aplicativo, né? E às vezes, as famílias relatam que acabam sendo expulsas porque grita, estão, enfim, se batem, não é? Então, a gente acha que a gente também está com esse projeto, né? De? É conferenciarão, não é? Eu acho interessante. Antes de vocês lançar pra doutores Gislaine, ela tem um projeto, até me chamou pra fazer parte do eu vou começar agora que é inclusão. Esse é o ponto que é uma. É um projeto para. Sensibilização dos motoristas em relação às pessoas com deficiência e ela já foi. Algumas empresas de ônibus. É um projeto, cartilha, ela.

Camila

Não é de próxima.

Dra. Marina

Ela está aqui, você quiser conversar com ela, ouvia.

Octávio

É a defensora gigaine é do é de qual núcleo a.

Dra. Marina

Crescer em abril.

Camila

É a parte?

Dra. Marina

De saúde para a saúde mental, né? E o Palmeiras é idoso, mas assim acaba que também a gente vai acabar pessoas com deficiência quiser. Se quiser, a gente trabalha com ela.

Octávio

Não é excelente, muito, muito bom essa. Esse apontamento, né? É. É uma boa, é uma boa, sim, com certeza. E por fim, né? Já para não tomar tanto tempo aí de vocês não. Está refletindo, agora é como você tem observado. É na sua. Na sua prática, não é forense no dia a dia, a permeabilidade do. É do sistema de justiça dos não tem contacto quando se despacha, por exemplo, é sobre as causas de pessoas que beneficiam. Ou seja, você nota que há uma permeabilidade que há uma reatividade, uma posição conservadora relativa?

Dra. Marina

Mas eu acho que eu acho que o sistema de justiça reflete a sociedade, a sociedade é capaz. Então assim, vou dar um exemplo para você. Às vezes eu. Eu vou despachar EE. Eu sinto, né? Que que as pessoas?

Palestrante

Não vou dizer.

Dra. Marina

Nomes e tal falam assim, meu Deus, as pessoas como se fosse um grupo ali, já da sociedade, elas estão dentro da sociedade, né? E eu sou fã de autista, então já ouvi gente falando, nossa, tem tanto autista assim, meu Deus, que que eu fora? Eu falei porquê, sabe, mas assim eu acho que o sistema de justiça é capaz de justiça, mas acho que tem mudado, tá? Eu vejo assim aqui na Defensoria a gente procura, né? A gente aqui no nosso novo, por exemplo, a gente tem uma estagiária. Deficiência visual um estagiário de paralisia cerebral. É, e a gente tenta fazer com que a Defensoria se torne menos capacitista, né? Nosso objetivo do núcleo também é esse Trabalho Interno, né? O tribunal tem uma comissão COMAI, que também fez esse trabalho junto ao tribunal para. Mas é isso. Eu acho que eu reflexo a seriedade, mas tribunal sim, tem mudado. Eu acho que está, vamos. Essa é a bastixa é? Eu acho. É, mas eu pensei para você dizer que não, gente, todos os direitos são preservados sempre, não.

Palestrante 1

São, entendeu? Até a mesma questão do interprete, né?

Dra. Marina

Dev a.

Camila

Quantos processos você vê? Agora a gente fica.

Dra. Marina

Eu acredito tá menos presídios que a gente quer ver. Quantas pessoas surdas foram condenadas sem intérpretes e será que essas pessoas foram intérpretes bem interessantíssimos? Ah, interessantíssimos processos antigos eu não sei. Eu quero que seja escrito você vai ter indep na delegacia e aí? A convenção foi.

Octávio

A gente não tem interesse disso. Pô, esse tema.

Camila

Esse tema dá.

Dra. Marina

Certamente volta engatinhando.

Octávio

Para fazer, não? Esse tema é. Dá para fazer, enfim, um trabalho de pesquisa, inclusive, é.

Dra. Marina

Porque chegou ao caso, mas eu comecei a pensar nisso quando chegou uma colega junto que falou que a pessoa surda queria fazer uma redução criminal, mas ela não tem como fazer essa revisão nem atender ele.

Octávio

Muito contundente, mas excelente.

Dra. Marina

Não tem como atendê-lo para saber o que que ele quer. E aí eu fui encher gente, né? Até agora não consegue atender. Agora imagina durante. Durante o processo criminal, né? E também como Na. Os próprios penitenciários não são acessíveis, né? Então, quem exerce a função de cuidador da pessoa com deficiência é outro preso que às vezes antiga na deficiência física. O banheiro já foi definido. Alguma vez o banheiro é um buraco no chão, onde a pessoa usa, a gente está pensando a começar a fazer esse trabalho, mas como, falamos.

Octávio

Não, parabéns assim, muito obrigado aí pela pelo tempo de vocês, pela contribuição com a pesquisa, não é? Vou parar de gravar aqui